



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 37, DE 2020

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que “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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências” e dá outras providências..

AUTORIA: Senador Paulo Paim (PT/RS)



[Página da matéria](#)



PROJETO DE LEI Nº , DE 2020
(DO SENADOR PAULO PAIM)

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que “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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências” e dá outras providências..

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º

§ 5º. A cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera de que trata § 2º, quando autorizada, observará os valores máximos estabelecidos em ato da Agência Nacional de Transportes Terrestres, respeitada a capacidade econômica do motorista profissional e sua condição de empregado ou autônomo.”(NR)

“Art. 10-A. Vencido o prazo de que trata o art. 10, e no caso de não serem disponibilizados pelas concessionárias de exploração de rodovias locais de espera ou descanso em conformidade com o disposto nesta Lei, será reduzido o valor do pedágio cobrado dos veículos de transporte de cargas, até que ato da ANTT ateste o cumprimento do disposto no art. 10.” (NR)

Art. 2º O Órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicará no prazo de 30 dias a contar da vigência desta lei relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento da Lei nº 13.103, de 2015, e



SF/20879.81858-42



assegurarão a sua atualização e divulgação em intervalos de no máximo 120 (cento e vinte) dias.

§ 1º Cabera à ANTT disponibilizar, mediante aplicativos para dispositivos móveis, a localização georreferenciada de locais de espera ou descanso nas rodovias, podendo firmar convênio com os órgãos ou autoridades competentes dos entes da federação para a identificação de locais de parada sob sua jurisdição.

§ 2º Os estabelecimentos existentes nas vias deverão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas, no prazo de sessenta dias a contar da data da publicação desta Lei, o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

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

JUSTIFICAÇÃO

A aprovação da Lei do Descanso e sua alteração pela Lei nº 13.103, de 2015, introduziu radicais alterações no regime de trabalho dos motoristas profissionais, cuja atuação é fundamental para assegurar o abastecimento do País. Em situações com a atual crise do Covid-19, o transporte rodoviários de cargas mostra a sua essencialidade, evitando o colapso social que decorreria da falta de produtos para a indústria, o comércio e a sustentação das famílias.

Ao ser aprovada, a Lei 13.103 flexibilizou os horários de trabalho dos caminhoneiros, mas dispôs sobre as medidas a serem adotadas para que as suas determinações quanto ao tempo máximo de trabalho na direção pudessem ser observados. Fixou regras para que no prazo de **5 anos** fossem assegurados locais de descanso adequados.

Em março de 2020, completaram-se cinco anos da publicação da Lei. E desde março de 2018, na forma do seu art. 14, todas as suas determinações são válidas em todo o território nacional, independentemente da publicação dos atos de que trata o seu art. 11 ou de suas revisões.

No entanto, quase nada foi feito. Os caminhoneiros estão vivenciando situações dramáticas. Além de insuficientes, os postos de combustíveis e locais de parada habituais estão se aproveitando da situação para cobrar valores exagerados. A própria utilização desses locais está sendo dificultada. E as concessionárias não cumpriram a sua parte. Sem contar que a ANTT tampouco vem atuando de forma eficiente e regular.

Nos termos do art. 10 da Lei 13.103, no prazo de cinco anos a contar de março de 2015, o Poder Público deveria ter adotado medidas para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em



SF/20879.81858-42

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM



contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação; 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, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º da Lei; e 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. Também foi previstas a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas, e o apoio e incentivo à implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Na forma do art. 11, atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via deveriam publicar a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento da Lei. O que se vê, porém, é o descumprimento dessa norma, ou quando muito a publicação desatualizada e incompleta dos pontos de parada e locais de descanso, e sem o uso da tecnologia para auxiliar o motorista a localizá-los.

A presente proposição visa, então, alterar essa legislação para fixar, primeiramente, regras para evitar abusos quando o motorista fizer uso de locais de parada privados. Para esse fim propomos que a ANTT estabeleça valores máximos que poderão ser cobrados do motorista ou seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera, respeitada a capacidade econômica do motorista profissional e sua condição de empregado ou autônomo.

Ademais, propomos que, no caso de não serem disponibilizados pelas concessionárias de exploração de rodovias locais de espera ou descanso em conformidade com o disposto na Lei, seja reduzido o valor do pedágio cobrado dos veículos de transporte de cargas, até que ato da ANTT ateste o cumprimento do disposto no art. 10. Essa medida implicaria então num incentivo forte a que as concessionárias adotem as medidas necessárias, cumprindo sua obrigação legal.

Finalmente, propomos revigorar as normas sobre a publicação e divulgação dos locais de descanso. Para esse fim, o Órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via deverão publicar no prazo de 30 dias a contar da vigência da nova lei relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento da Lei nº 13.103, de 2015, e assegurarão a sua atualização e realização em intervalos de no máximo 120 dias. Propomos ainda que seja determinado à ANTT disponibilizar, mediante aplicativos para dispositivos móveis, a localização georreferenciada de locais de espera ou descanso nas rodovias, podendo firmar convênio com os órgãos ou autoridades competentes dos entes da federação para a identificação de locais de parada so a sua jurisdição.

Por fim, propomos que o cadastramento dos locais de parada seja obrigatório, e não mais facultativo, posto que se trata de atividade econômica regulada e sujeita a fiscalização. Para tanto, os estabelecimentos existentes nas vias deverão requerer no órgão

SF/20879.81858-42

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM



competente com jurisdição sobre elas, no prazo de sessenta dias a contar da data da publicação da Lei, o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Com essas modestas medidas, pretendemos não apenas chamar a atenção para a gravidade dos fatos, e a negligência do Poder Público no cumprimento da legislação já aprovada, como promover o seu aperfeiçoamento e conferir-lhe maior efetividade, em reconhecimento aos caminhoneiros que se sacrificam diariamente nas estradas em prol do bem estar da população e do funcionamento de nossa economia.

Sala das Sessões,

SENADOR PAULO PAIM



SF/20879.81858-42