

EMENDA Nº – 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**



SF/14254.85709-09