



SENADO FEDERAL

PARECER

Nº 493, DE 2014

De PLENÁRIO, em substituição à COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA (CCJ) à COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA (CI) e à COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS (CAS), sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, 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 nºs 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; revoga dispositivos da Lei nº 12.6019, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.*

RELATOR: Senador ROMERO JUCÁ

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, 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 nºs 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; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

O autor justifica a proposição na necessidade de se corrigir o transtorno causado pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, cujos impactos nos custos da produção inviabilizam, para empregados e empregadores, o seu cumprimento.

A proposição foi distribuída à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Assuntos Sociais (CAS).

Em 20 de maio de 2014, por força de aprovação de requerimento de urgência, a matéria foi encaminhada ao Plenário desta Casa, que sobre ela proferirá parecer, em substituição às Comissões Temáticas.

Até o momento, não houve a apresentação de emendas.

II – ANÁLISE

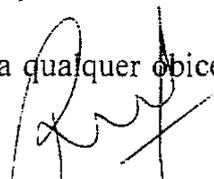
Nos termos do art. 22, I e XI, da Constituição Federal, compete à União legislar, privativamente, sobre direito do trabalho, trânsito e transportes. Assim, proposição que disciplina o exercício da atividade de motorista profissional encontra-se na esfera de competência do mencionado ente federativo.

Além disso, não se trata de proposição de iniciativa privativa do Presidente da República, dos Tribunais Superiores ou do Procurador-Geral da República, motivo pelo qual aos Parlamentares é franqueado iniciar o processo legislativo sobre as matérias constantes no projeto de lei em foco.

Ressalte-se, ainda, que não se trata de matéria que exija a edição de lei complementar para a sua disciplina, motivo pelo qual a lei ordinária afigura-se adequada para normatizá-la.

No mérito, deve-se louvar a intenção do autor da proposição, o nobre Deputado Jerônimo Goergen, em reduzir os custos do transporte rodoviário de passageiros e de cargas, introduzindo no ordenamento jurídico nacional lei cujo cumprimento afigura-se possível tanto para os motoristas profissionais, quanto para os tomadores dos serviços.

Tecidas essas considerações, não se vislumbra qualquer óbice à aprovação de tão importante iniciativa parlamentar.



Entretanto, algumas modificações devem ser feitas na proposição, a fim de que ela melhor atenda aos objetivos declarados em sua justificção.

A primeira delas relaciona-se à supressão do inciso IV do art. 2º da proposição, pois a previsão de que é direito do motorista profissional “contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha” não tem conteúdo prático e gerará demandas. O serviço de medicina ocupacional já é obrigação dos empregadores, conforme normas da CLT.

A segunda delas ajusta a redação da letra “c” do inciso V do art. 2º da proposição, eis que o texto confunde o seguro de vida com a indenização para o traslado e com o auxílio-funeral.

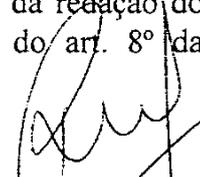
A terceira modificação consiste na alteração da redação do § 5º do art. 71 da CLT, na forma do art. 4º do projeto de lei, para garantir que o intervalo intrajornada coincida com o tempo de parada obrigatória na condução de veículos previsto na Lei nº 9.503, de 1997. Nesse sentido, necessário alterar, ainda, o disposto no § 2º art. 235-C, para que se evite conflito de normas.

A quarta alteração refere-se ao § 7º do art. 168 da CLT, na forma do art. 5º do PLC nº 41, de 2014, para excluir o termo “mínima”, para que o exame toxicológico seja limitado a 90 dias. A mesma providência deve ser feita no inciso VII do art. 235-B da CLT, na forma do art. 6º da proposição; no § 1º do art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro, na forma do art. 8º da proposição e no art. 13, *caput*, da proposição.

Necessária, também, a supressão do § 8º do art. 168 da CLT, na forma do art. 5º da proposição, eis que quem certifica os laboratórios a que alude o dispositivo é o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO.

Indispensável, ainda, a supressão do § 2º do art. 132 do Código de Trânsito Brasileiro, na forma do art. 8º do projeto de lei em foco, visando a evitar a oneração injustificada do transporte de veículos.

A sétima modificação relaciona-se à alteração da redação do art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro, na forma do art. 8º da proposição, a fim de evitar excesso de exames.



A oitava alteração incide sobre o § 7º do art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro, na forma do art. 8º do PLC nº 41, de 2014, para descentralizar a realização dos exames toxicológicos para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

Oportuna, também, a modificação do *caput* do art. 9º da proposição, com o intuito de preservar a competência do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), evitando o conflito entre órgãos.

A décima modificação incide sobre o *caput* do art. 11 da proposta, para tornar mais clara a sua redação.

A décima primeira alteração recai sobre o § 3º do art. 11 do projeto, para instituir o caráter facultativo da postulação de reconhecimento dos estabelecimentos existentes nas vias como pontos de parada e descanso.

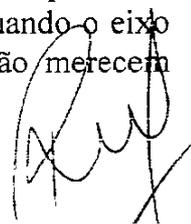
Outra modificação oportuna relaciona-se à alteração do inciso I do art. 13 da proposição, a fim de aumentar a *vacatio legis* da norma, o que importa renovação e habilitação das categorias C, D e E.

A décima segunda alteração consiste em modificar a redação do inciso III do art. 13 da proposição, a fim de que o prazo de três anos e meio incida sobre todo o art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro. Em decorrência disso, necessária a supressão do inciso IV do art. 13 do PLC nº 41, de 2014.

A décima quarta modificação relaciona-se à supressão do parágrafo único do art. 13 da proposição, eis que o dispositivo afigura-se inconstitucional, incompreensível e capaz de ocasionar uma plethora de tumultos.

A décima quinta alteração incide sobre o § 6º do art. 11 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 15 da proposição, a fim de retirar a indexação monetária de que trata o citado parágrafo.

Os arts. 16 e 17 da proposição, ao aumentarem o limite de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas, permitindo, inclusive, a dispensa de pagamento de pedágio quando o eixo dos veículos de transporte de carga estiverem suspensos, não merecem lograr aprovação por parte deste Parlamento.



Sabe-se que, quanto maior o número de eixos, melhor é a distribuição do peso do veículo sobre as vias públicas, o que minimiza, conseqüentemente, o desgaste ocasionado no pavimento.

Em face disso, o aumento da tonelage bruta permitida por eixo, aliado à dispensa de pagamento de pedágio quando o eixo do veículo de transporte de carga estiver levantado, constituem medidas potencialmente nocivas à integridade das vias terrestres nacionais, motivo pelo qual não merecem a chancela deste Senado Federal.

Decorrência lógica das alterações sugeridas é a modificação da ementa da proposição, a fim de que ela deixe de fazer alusão à Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

No tocante ao art. 18 da proposição, que isenta os reboques e semirreboques da cobrança de pedágio, verifica-se a quebra do postulado da isonomia (art. 5º, I, da Constituição Federal). Isso porque se permite que veículos que causam significativo impacto na rodovia deixem de contribuir para a sua manutenção.

Assim, a supressão do dispositivo é recomendável.

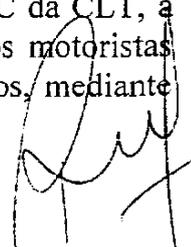
Quanto ao art. 19 do PLC nº 41, de 2014, o nivelamento dos valores de pedágio das concessões federais, estaduais e municipais representa impropriedade que não merece prosperar.

Assim sucede, pois as diversas rodovias do País não ostentam, entre si, aspectos construtivos e operacionais similares.

Nesse sentido, e considerando que cada contrato de concessão deriva de uma lógica econômica-financeira própria, apropriada às características construtivas e operacionais intrínsecas à rodovia sobre a qual irá incidir, não há similaridade que justifique o nivelamento proposto.

Indispensável, ainda, alterar o parágrafo único do art. 21 da proposição, em decorrência das modificações realizadas anteriormente.

Necessário, ainda, incluir disposição no art. 235-C da CLT, a fim de permitir o fracionamento do intervalo interjornada dos motoristas que se ativam no transporte rodoviário coletivo de passageiros, mediante outorga estadual e municipal.



Em relação ao art. 235-E da CLT, na forma do art. 6º da proposição, necessária duas modificações. A primeira é no sentido de permitir a redução do fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 1997, para o mínimo de cinco minutos. A segunda relaciona-se à exclusão do âmbito de abrangência do art. 235-E da CLT os profissionais que se enquadrarem no disposto no art. 71, § 5º, da Consolidação.

Além dos ajustes relativos ao mérito da proposição, algumas modificações atinentes à técnica legislativa afiguram-se oportunas.

O art. 1º, parágrafo único, II, do PLC nº 41, de 2014, utiliza a expressão “transporte rodoviário de cargas”.

Assim, para se garantir a harmonia da proposição, necessária a substituição da expressão “carga” por “cargas” no art. 235-A, II, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 6º do PLC nº 41, de 2014; e no art. 67-A, II, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 7º da proposição.

Com o intuito de evitar uma incongruência entre o *caput* do art. 67-C, da Lei nº 9.503, de 1997, na forma do art. 7º da proposição, e o seu § 1º-A, necessária a supressão da expressão “de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou” do *caput* do mencionado art. 67-C. Elimina-se, com isso, dubiedade de interpretações quanto ao tempo de condução do motorista profissional de passageiros.

A última modificação referente à técnica legislativa consiste em ajuste da redação do inciso I do art. 24 da proposição, a fim de que se deixe expresso que a Lei nº 12.619, de 2012, alterou a CLT e a Lei nº 9.503, de 1997.

III – VOTO

Tecidas essas considerações, vota-se pela aprovação do PLC nº 41, de 2014, com as seguintes:

EMENDA Nº 1 – PLEN

Suprima-se o inciso IV do art. 2º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.



EMENDA Nº 2 – PLEN

Dê-se à alínea “c” do inciso V do art. 2º a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória, assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, referente às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho, bem assim para a cobertura de despesas de traslado e auxílio para funeral;”

EMENDA Nº 3 – PLEN

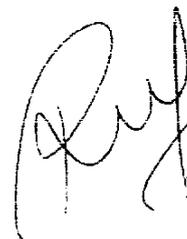
Dê-se ao § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 4º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

“Art. 4º

‘Art. 71

.....

§ 5º O intervalo expresso 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, e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de 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, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem, não deduzidos da jornada de trabalho.” (NR)



EMENDA Nº 4 – PLEN

Exclua-se o termo “mínima” do § 7º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 5º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; do inciso VII do art. 235-B da CLT, na forma do art. 6º do PLC nº 41, de 2014; e do § 1º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do PLC nº 41, de 2014.

EMENDA Nº 5 – PLEN

Suprima-se o § 8º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 5º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.

EMENDA Nº 6 – PLEN

Dê-se aos arts. 235-C e 235-E da Consolidação das Leis do Trabalho, na forma do art. 6º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

“Art. 6º.....

‘Art. 235-C.....

.....

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei n 9.503 de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no parágrafo 5º do artigo 71 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

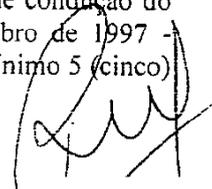
.....

§ 7º Para o transporte rodoviário coletivo de passageiros mediante outorga municipal e distrital, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....

Art. 235-E.....

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;



II – será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no parágrafo 5º do artigo 71 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

.....”(NR)

EMENDA Nº 7 – PLEN

Suprima-se o § 2º do art. 132 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.

EMENDA Nº 8 – PLEN

Dê-se aos §§ 3º e 7º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

“Art. 8º

‘Art. 148-A

.....
 § 3º Os condutores das categorias C, D e E, com Carteira Nacional de Habilitação, com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º apenas na emissão ou na renovação.

.....
 § 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelos órgãos executivos de trânsito, nos termos das normas do CONTRAN, vedado aos entes públicos:

.....”

EMENDA Nº 9 – PLEN

Dê-se ao *caput* do art. 9º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

“Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.”

EMENDA Nº 10 – PLEN

Dê-se ao *caput* e § 3º do art. 11 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

“Art. 11 Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação, com circunscrição sobre a via, publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de paradas ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

.....
§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.”

EMENDA Nº 11 – PLEN

Dê-se ao art. 13 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

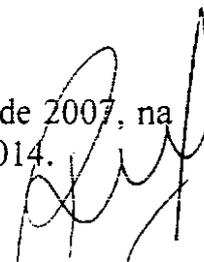
“Art. 13 O exame toxicológico com janela detecção de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I – em 1 (um) ano, a partir da entrada em vigor desta Lei:
a) para a admissão e demissão de motorista profissional; e
b) para a habilitação ou renovação da habilitação, nas categorias C, D e E;

II – em 3 (três) anos e meio, a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.”

EMENDA Nº 12 – PLEN

Suprima-se o § 6º do art. 11 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 15 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.



EMENDA Nº 13 – PLEN

Suprimam-se os arts. 16, 17, 18 e 19 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº 14 – PLEN

Suprima-se o parágrafo único do art. 21 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.

EMENDA Nº 15 – PLEN

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

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 nºs 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; revoga dispositivos da Lei nº 12.6019, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

EMENDA Nº 16 – PLEN

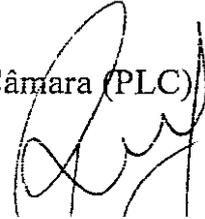
Substitua-se expressão “carga” por “cargas” no art. 235-A, II, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 6º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; e no art. 67-A, II, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 7º do PLC nº 41, de 2014.

EMENDA Nº 17 – PLEN

Suprima-se a expressão “de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou” do *caput* do art. 67-C, da Lei nº 9.503, de 1997, na forma do art. 7º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.

EMENDA Nº 18 – PLEN

Dê-se ao inciso I do art. 24 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:

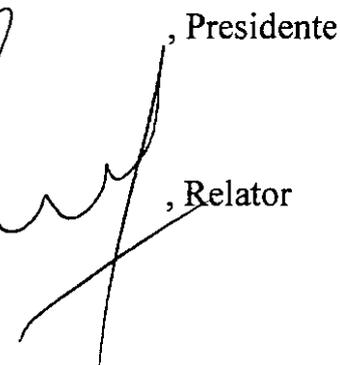


“Art. 24

I – as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e

.....”

Sala da Comissão,

, Presidente
, Relator

Publicado no DSF, de 29/5/2014.

Secretaria de Editoração e Publicações - Brasília-DF

OS:12552/2014