

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº , DE 2023

(Do Sr. TONINHO WANDSCHEER, Sr. ALCEU MOREIRA e outros)

Altera o art. 7º e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O art. 7º da Constituição Federal passa a vigor acrescido do seguinte §2º, renomeando-se seu parágrafo único para §1º:

“Art.7º.....

§1º.....

§2º Estritamente no caso de atividades de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, a lei estabelecerá condições especiais de trabalho do motorista profissional relativas a:

I – jornada de trabalho e tempo à disposição do empregador;

II – tempo de espera nas atividades de carga e descarga;

III – condições de fruição e de fracionamento dos intervalos de descanso, alimentação e repouso intrajornada e interjornada;

IV – local de fruição e condições de acumulação e de fracionamento do repouso semanal remunerado;

V – remuneração de tempo de espera e de pequenas movimentações do veículo.” (NR)



Art. 2º O Ato das Disposições Constitucionais Transitórias passa a vigorar acrescido do seguinte art. 10-A:

10-A. Até que seja promulgada a lei a que se refere o art. 7º, §2º da Constituição, aplicar-se-ão ao motorista profissional empregado, no transporte de passageiros e no transporte rodoviário de cargas, as seguintes disposições:

I – nos serviços de operação de veículos de transporte coletivo de passageiros, havendo previsão em convenção ou acordo coletivo de trabalho, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem, o intervalo para alimentação e repouso, após trabalho contínuo de 6 (seis) horas poderá ser reduzido ou fracionado, quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada. O intervalo de descanso de trabalho contínuo que não exceder a 6 (seis) horas poderá ser apenas fracionado.

II – o intervalo de refeição poderá coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela legislação de trânsito;

III - 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 estabelecidos pela legislação de trânsito, garantidas, no mínimo, 8 (oito) horas ininterruptas, no primeiro período, e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

IV – será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera;



V – são considerados tempo de espera as horas em que o motorista ficar aguardando a carga ou a descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias;

VI – as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal;

VII – durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias no veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas do intervalo interjornadas;

VIII - nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal poderá ser usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso. A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos;

IX – nos serviços de transportes de cargas, quando 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 72 (setenta e duas) horas;

X – nos serviços de transporte passageiros, quando o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em



alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

Art.3º Esta emenda constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Supremo Tribunal Federal (STF), no âmbito da Ação Direita de Inconstitucionalidade – ADI – nº 5.352, examinou a constitucionalidade da Lei 13.103/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. O STF, de modo geral, validou a maioria dos dispositivos da lei. Porém, na mesma decisão, alguns pontos da lei, referentes a jornada de trabalho, pausas para descanso e repouso semanal, foram invalidados, nos termos do voto do relator, ministro Alexandre de Moraes. Invalidou-se também a possibilidade de descanso com o veículo em movimento, com fundamento em não haver, em muitos casos, acomodação adequada na cabine e na precariedade das estradas brasileiras, elementos que prejudicam a qualidade do repouso.

O voto do relator sobre a invalidade desses pontos baseou-se principalmente no entendimento de que as normas impugnadas afetavam negativamente as pausas e o descanso na jornada do motorista, com reflexos na recuperação física do trabalhador e na segurança rodoviária.

A decisão também invalidou a exclusão do tempo de espera para carga e descarga da jornada de trabalho e do cômputo de horas extras ao argumento de que tais disposições descaracterizam a relação de trabalho e causam prejuízo direto ao trabalhador.

Sabemos que o trabalho dos caminhoneiros não é nada fácil. Temos consciência dos desafios e dificuldades que se colocam diante do motorista profissional diariamente e o quanto devemos a esses bravos profissionais.

Ocorre, porém, que a Lei nº 13.103/2015, resultou de um esforço hercúleo do Congresso Nacional para dar uma resposta à crescente insatisfação do setor com a situação do setor de transporte, especialmente



após a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamentou a profissão de motorista, engessando as condições de trabalho da categoria nas normas gerais da Consolidação das Leis do Trabalho.

As incongruências da norma revogada em face da realidade econômica, territorial e regional do País deixaram a descoberto toda a questão da segurança e adequação necessárias no que concerne às paradas e descansos obrigatórios, para a preservação da carga e da vida dos motoristas, prejudicando consideravelmente a atividade do transporte de cargas e levando grave insatisfação ao setor e sérias preocupações com a sobrevivência da atividade no médio e longo prazos.

Em resposta, a Câmara dos Deputados criou a CMOTOR, uma Comissão Especial, constituída para analisar a matéria e propor soluções. Os depoimentos nas audiências públicas promovidas pela CMOTOR evidenciaram que a aplicação da Lei nº 12.619/2012, nas condições de infraestrutura do País, acarretava uma série de impactos negativos, tais como: o aumento no custo do frete em torno de 30%, o encarecimento dos produtos; o impacto no salário dos motoristas; o cancelamento de encomendas; a falta de caminhões e de motoristas; a necessidade de se colocar em circulação em torno de 20% a mais do número de caminhões, para atender ao escoamento da produção; o impacto nos prêmios dos seguros; o custo adicional no “tempo de espera” de 30%; o custo adicional no “tempo reserva” de 30%; a menor produtividade dos caminhões, com consequências negativas no pagamento de seus financiamentos; a subcontratação de motoristas profissionais autônomos, com relação jurídica frágil, pelas empresas transportadoras; as dificuldades no abastecimento dos supermercados; as sérias dificuldades na comercialização de produtos perecíveis; o aumento do roubo de cargas (com a Lei em vigor, o índice de roubo aumentou de 18%, de janeiro a março de 2013, em razão, provavelmente, da obrigação das paradas. 90% dos roubos de cargas ocorrem nas paradas).

Para evitar os impactos negativos decorrentes de uma legislação inadequada, para empresas, para os empregados e para transportadores autônomos de cargas, a sua reformulação apresentava-se como necessária. Esse trabalho de reformulação foi empreendido pela



Comissão Especial e resultou numa proposta de alteração da Lei, contendo uma nova regulamentação para as condições de trabalho do motorista profissional. Essas propostas foram incorporadas ao Projeto de Lei nº 4.246/2012, que deu origem à Lei nº 1.3103/2015.

A legislação em vigor, portanto, tem uma longa e bem fundamentada trajetória. Não se tratou de uma decisão açodada, tomada nos corredores e recintos privados do Congresso Nacional; ao contrário, foi construída paulatinamente, com muitas mãos, em praça pública, por meio de um processo democrático, objeto de intensos debates e profundas reflexões, acolhendo todos os segmentos envolvidos, com ampla cobertura da mídia e participação popular.

Muito se poderia dizer acerca do processo de produção dessa norma e das razões de sua edição. Porém, de modo sintético e simbólico, podemos apenas lembrar que ela foi uma legislação abraçada pela própria categoria. Lembremos que a sanção sem vetos dessa lei foi uma exigência dos caminhoneiros para negociar o fim dos bloqueios de rodovias que paralisaram o País entre 18 fevereiro e 3 de março de 2015. A cronologia desses fatos está bem registrada nos periódicos da época.^{1 2}

Diferentemente da Lei nº 12.619/2012, a Lei nº 1.3103/2015 acalmou os ânimos, pacificou e trouxe confiança e segurança jurídica ao setor. A ADIN 5352, protocolizada em 2015 e agora julgada em 2023, foi fruto de um dissenso político momentâneo, normal entre os representantes da categoria, pois, nenhuma norma pode agradar totalmente a todos.

Durante esse largo período de aplicação, em que a lei nº 1.3103/2015 vigeu plenamente, observou-se sua perfeita aceitação pelos seus destinatários, empregadores, empregados e autônomos, e a acomodação da doutrina e da jurisprudência em torno dela, sem maiores problemas. Assistiu-se também a uma acomodação gradativa das tensões e inseguranças econômicas no setor de transporte.

¹ <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2015/02/25/governo-propoe-sancionar-lei-do-caminhoneiro-e-segurar-diesel-por-6-meses.htm>, acessado em 5/8/2023.

² <https://g1.globo.com/economia/noticia/greve-dos-caminhoneiros-diferencas-e-semelhancas-do-protesto-de-2018-com-os-de-2013-e-2015.ghtml>, acessado em 5/8/2023.



É importante observar também - pois esse argumento serviu de fundamento para a impugnação levada a cabo pela Corte - que, durante o período de vigência plena da Lei nº 1.3103/2015, verificou-se uma diminuição importante do número de acidentes com caminhoneiros em nossas rodovias.

De fato, considerando todos os acidentes registrados nas rodovias federais brasileiras, no período de 2007 a 2018, com envolvimento de, pelo menos, um caminhão, observamos que as fatalidades atingiram seu pico no ano de 2013, com 64.556 acidentes. Em 2018, o número de registros caiu para 18.239.³ Em 2019, antes da crise sanitária, foram registrados 16.602 acidentes com veículos de cargas.⁴

Embora se observe uma saudável redução nas estatísticas de acidentes com caminhões, os números são ainda muito elevados e não é possível, certamente, atribuir à nova lei, isoladamente, a redução conseguida. Porém, é possível afirmar, com segurança, que o argumento de que as alterações introduzidas nas pausas e intervalos de descanso do motorista implicaram o aumento do risco na atividade não se coaduna com a realidade mostrada pelos números das estatísticas.

Nesse sentido, pensamos que o desconhecimento da realidade e das especificidades das atividades do transporte rodoviário de cargas e passageiros é a causa do equívoco que levou à impugnação dos dispositivos. Não se trata de aqui de desafiar, por meio da edição de Proposta de Emenda à Constituição, o entendimento da Suprema Corte. Trata-se, na verdade, de tomar a única providência possível, no momento, para remediar o equívoco cometido e evitar que as tensões e insatisfações se acumulem nesse setor extremamente sensível da economia nacional, que, como já se viu anteriormente, formam um estopim para crises econômicas que paralisam o País, com graves prejuízos para a sociedade como um todo.

Espera-se, durante a tramitação dessa Proposta, suprir a Suprema Corte com os conhecimentos importantes sobre a realidade da atividade de transporte de cargas, que julgamos que ficaram faltosos na análise

³ [file:///C:/Users/Angelo%20Queiroz/Downloads/Acidentes%20Rodovi%C3%A1rios%20-%20Estat%C3%Adsticas%20Envolvendo%20Caminh%C3%B5es%20\(%C3%Adntegra\).pdf](file:///C:/Users/Angelo%20Queiroz/Downloads/Acidentes%20Rodovi%C3%A1rios%20-%20Estat%C3%Adsticas%20Envolvendo%20Caminh%C3%B5es%20(%C3%Adntegra).pdf), acessado em 5/8/2023.

⁴ <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/rodovias-federais-registram-16802-acidentes-com-caminhoes-em-2019-mostra-cni/>, acessado em 5/8/2023.



que levou à decretação de inconstitucionalidade, formando o convencimento necessário sobre a necessidade dos dispositivos que foram impugnados e que desejamos reinserir na legislação trabalhista.

Em razão do exposto, pedimos aos nobres Pares o apoio imprescindível para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado TONINHO WANDSCHEER

Deputado ALCEU MOREIRA

2023-11079_4_1

