LEI 12.619/2012

COMENTÁRIOS SOBRE OS IMPACTOS NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

João Gogola Neto

SISTEMA OCB

LEI 5.764/1971 - “Art. 105. **A representação do sistema cooperativista nacional cabe à Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB**, sociedade civil, com sede na Capital Federal, órgão técnico-consultivo do Governo, estruturada nos termos desta Lei…”

Números do Cooperativismo de Transporte

Cooperativas – 1.088

Associados – 143.458

Taxa de crescimento 22,6%

ARCABOUÇO JURÍDICO AFETADO

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT;

Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997; (CTB)

Lei 10.233, de 5 de junho de 2001;

Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004;

Lei 12.023, de 27 de agosto de 2009;

OBJETIVO DA LEGISLAÇÃO

Regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional

APLICABILIDADE

Falta de infraestrutura, Impactos Financeiros e Econômicos, Tempo reduzido para adequação/ implantação, Redução da Produtividade do Transporte Rodoviário de Cargas

- **EMBASAMENTO TEÓRICO / LEGAL**
- **IMPACTOS DIRETOS**
- **SUGESTÕES / PLEITO**

OCB
Organização das Cooperativas Brasileiras

EMBASAMENTO TEÓRICO / LEGAL

LEI12.619/2012

- Art. 2o São **direitos dos motoristas profissionais**, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

- V - jornada de trabalho e tempo de direção **controlados de maneira fidedigna pelo empregador**, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

- Situação aplicável tanto para transportadores Autônomos como para Empregados, que é tratada na Resolução 405 do CONTRAN – Arts. 1° e 2°, passíveis de sanções:

LEI12.619/2012 (CLT)

OCB
Organização das Cooperativas Brasileiras

Artigo 235-C - CLT

§ 1o Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até **2 (duas) horas extraordinárias**.

§ 2o Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, **excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso**.

§ 3o Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de **1 (uma) hora para refeição**, além de intervalo de repouso diário de **11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas**.

§ 4o As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. **(50%)**

§ 5o À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. **(Adicional de 20%)**

LEI12.619/2012

Refeição / Repouso

Intervalos previstos na CLT, que devem ser usufruídos dentro da jornada diária de trabalho (intrajornada, no mínimo de 1 e no máximo de 2 horas) e entre duas jornadas de trabalho (**interjornada, de no mínimo 11 horas**).

O Intervalo de refeição vale só para empregados. O tempo de intervalo para repouso vale para empregados e autônomos.

Base Legal

Empregados: Art. 235-C, par. 3°, da CLT.

Autônomos: Art. 67-A, par. 3°, do CTB

LEI12.619/2012

Descanso

Tempo de descanso exigido de **todos** os motoristas (empregados ou autônomos), visando impedir um excesso de tempo na condução ininterrupta do veículo. Este descanso deve ser de 30 minutos a cada 4 horas de viagem.

Base Legal
Empregados: Art. 235-D, I, da CLT
Autônomos: Art. 67-A do CTB
Para ambos: Art. 3o, I, da Res. 405 do CONTRAN

Vetos: Os artigos 7º, 8º e 10º, que obrigavam a criação de pontos de parada ao longo das estradas pelas concessionárias e pelo governo, a cada 200km foram vetados.

LEI12.619/2012

Espera

Tempo que exceder à jornada normal do trabalho (acima da oitava hora), no qual o motorista fica aguardando operação de carga ou descarga e o tempo ligado a fiscalização em barreira fiscal ou aduaneira.

Este tempo não é trabalho (Art. 235-C, par. 2o), mas **deve ser INDENIZADO**, à base de **valor hora acrescido de 30%.**

Base Legal
Artigo 235-C, parágrafos 8° e 9°, da CLT.

LEI12.619/2012

Tempo de Reserva

Quando **dois motoristas** estiverem viajando no mesmo veículo, é o tempo em que um deles está fora da direção, descansando no banco ao lado ou mesmo no leito, se houver.
Nestas hipótese, **é obrigatória a parada do veículo por pelo menos 6 horas consecutivas**, para descanso dos dois condutores, em hotel ou cabine leito.

Cada hora em "tempo de reserva" gera uma remuneração correspondente a 30% do valor da hora.

Base Legal

Art. 235-E, par. 3° da CLT

OCB
Organização das Cooperativas Brasileiras

IMPACTOS DIRETOS

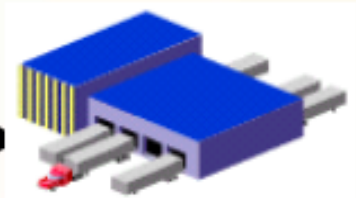
LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

Tempo de transporte atual;

Tempo de viagem Terrestre mais Balsa



Chapecó **168 Hrs / 7 dias** **Macapá**



Aumento de 5 dias

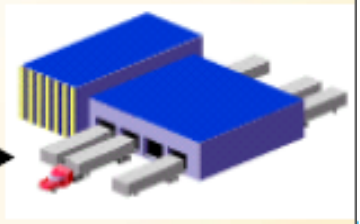
Tempo de transporte com nova lei

Tempo de viagem Terrestre mais Balsa

Chapecó **288 Hrs / 12 dias** **Macapá**



3,5 hrs	0,5 hrs	0,5 hrs	4 hrs	0,5 hrs	1 hrs	2 hrs	11 hrs	4 hrs	0,5 hrs	2 hrs	1 hrs
Liberação	Viagem	Descanso	Viagem	Descanso	Almoço	Extras	Entre Jornada	Viagem	Descanso	Viagem	Almoço
10:30	11:00	11:30	15:30	16:30	17:30	19:30	05:00	09:00	09:30	11:30	12:30



OBS: Custo adicional de 88horas de balsa, onde o motorista estará sendo remunerado sem estar dirigindo. Representado R$ 800,00 em horas de espera 30%.

Impacto tempo de viagem por Região com origem SC

Região	Tempo atual - Hrs	Novo Tempo - Hrs	% tempo > viagem
Sul	19,5	25	28,21%
Sudeste	32	60	84,26%
C. Oeste	51,5	90	74,76%
Nordeste	111	219	96,41%
Norte	123,5	219	77,33%
Média	67,5	122,6	81,63%

LEI12.619/2012

Consequências Imediatas

a) Aumento de custos com o pagamento dos motoristas, ou seja, efetivo aumento do "Custo do frete" e no caso do transportador reduz de forma exponencial a condição de concorrência, visto que basicamente conduz de forma solitária seu veículo e portanto ficará várias horas com seu "instrumento de trabalho" inoperante;

b) Queda de produtividade diretamente, ligada ao aumento de tempo de duração das viagens, por consequência dos intervalos de repouso e descanso;

LEI12.619/2012

Consequências Imediatas

c) O tempo de “espera” gera um valor significativo para os motoristas (1,30 da hora), o que dependendo da situação poderá incentivar ainda mais a queda da produtividade;

d) Excesso de frotas nas rodovias;

e) Risco de consequências também aos embarcadores, especialmente de natureza civil, em caso de acidentes.

f) Maior risco de assaltos devido ao maior tempo parado e por não ter locais adequados;

g) Parada de produção por falta de disponibilidade de caminhões devido ao aumento dos tempos de viagem.

OCB
Organização das Cooperativas Brasileiras

SUGESTÕES / PLEITO

LEI12.619/2012

Sugestões / Pleito

a) Alteração na Legislação específica para inserir/definir a responsabilidade de concessionárias/governo na criação de “PONTOS DE PARADA”, os quais foram derrubados pelo Veto Presidencial;

b) Prorrogação do inicio da vigência da Lei 12.619 em pelo menos 1(um) ano, para que as empresas contratantes, bem como os transportadores autônomos possam adequar-se, além de se ter tempo hábil para a construção de “PONTOS DE PARADA”.

c) Redução do período de descanso intrajornadas de 11 para 08 horas sendo possível fracionar em 6 + 2 horas;

LEI12.619/2012

Sugestões / Pleito

d) Redução do tempo de descanso de 30 min para 15 min;
e) Possibilidade de repouso na própria cabine do veículo (em forma integral);
f) Incluir na CLT a possibilidade de fracionar o descanso semanal de 36 horas em 24 + 12 horas.
g) Incluir no CTB Descanso Semanal Mínimo de 35 horas.
h) Incluir no CTB Limite Máximo de 12 horas o Tempo Diário de Direção;

LEI12.619/2012

Sugestões / Pleito

h) Isonomia de tratamento entre Brasileiros e estrangeiros (CTB, CONTRAN, Etc); ***FISCALIZAÇÃO EFETIVA;*

i) Incluir na CLT a possibilidade de admitir a prorrogação da jornada de trabalho por até 4 (quatro) horas extraordinariamente;

j) Adicionar na CLT que “o início da jornada de trabalho não seja pré-definido”;

Agradecemos a oportunidade....

João Gogola Neto
Coordenador de Desenvolvimento Cooperativo
Ocepar
gogola@sescooppr.org.br