

## Lei 12.619/2012 - OBSERVAÇÕES TÉCNICAS E SUGESTÕES

13 fev 2013

### SUGESTÕES BÁSICAS - NOTAS

Editar uma nova lei dando as diretrizes básicas e remetendo para uma regulamentação infralegal – através de decretos e resoluções.

Anistiar eventuais descumprimentos da Lei atual, pacificando um novo momento jurídico institucional.

Estabelecer novo cronograma prevendo prazo de até 5 anos para implantação.

A matéria deverá ser regulamentada considerando as peculiaridades das diversas situações. Elas devem ser estabelecidas de maneira a organizar e se compatibilizar com: características da área/região, da carga, perecibilidade, veículos, exigências municipais, portuárias, clientes, clima, infraestrutura local, NRs, etc.

### SUGESTÕES DE TEXTOS LEGAIS SOBRE AS CONDIÇÕES GERAIS

Altera a Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012.

Art. ?? – A implantação dos espaços de descanso de que trata o Art. 9º da Lei 12.619/2012, será de **responsabilidade governamental**, vinculada à jurisdição da via pelas diversas esferas de governo, podendo estas estabelecer acordos entre si e instituições privadas.

Parágrafo único - A **implantação** será gradual e terá como limite o período de 5 anos, dando prioridade às vias de maior volume de tráfego do transporte de cargas e de passageiros.

Art. ?? – O Ministério dos Transportes **estabelecerá as diretrizes técnicas e operacionais** e será responsável pela **elaboração e a coordenação do planejamento geral da rede nacional de espaços de descanso** em conjunto com os Governos Estaduais.

Parágrafo primeiro – O DNIT será responsável pelo planejamento e **implantação da rede na malha rodoviária federal não concedida** e pela articulação com os órgãos estaduais de infraestrutura rodoviária, para o mesmo fim, no âmbito dos estados.

Parágrafo segundo - caberá à ANTT a **responsabilidade pela implantação da rede sobre as demais rodovias federais concedidas** e da articulação com os órgãos estaduais de infraestrutura rodoviária, para o mesmo fim.

Art. ?? – O **planejamento** e a regulamentação serão estabelecidos pelo Ministério dos Transportes de maneira a organizar e compatibilizar com as características das cargas, veículos, normas de tráfego locais, elementos fisiográficos, sazonalidade de cargas e outros fatores que possam exigir tratamentos diferenciados.

Art. ?? – As sanções provocadas por eventual descumprimento da Lei 12.619/2012, até a sua plena implantação, serão consideradas **sem efeito**.

Por Treino, imbuído.

Parágrafo único – a plena aplicação desta Lei ocorrerá após a implantação e homologação das condições técnicas, em cada trecho rodoviário.

### **ESPAÇOS DE DESCANSO - NOTAS**

- Estabelecer esses espaços de forma compatível e integrada com características de cada área/região, da carga, dos veículos, das exigências municipais, portuárias, clientes, clima, etc.
- Criar um plano de integração com governos e iniciativa privada, com a finalidade de otimizar o planejamento e implantação da rede de espaços, estabelecendo-se uma hierarquia de prioridades, provavelmente, começando pelas vias de maior tráfego.
- Nas vias de grande tráfego, como, por exemplo, a Via Dutra, há a necessidade de dispor de espaços distanciados no máximo a cada 50 km evitando, assim, os congestionamentos nos postos de serviços.
- Em algumas rotas onde as distâncias entre núcleos habitacionais são muito grandes, as dificuldades de implantação de descansos exigirão soluções de excepcionalidade, como, por exemplo, na rodovia Cuiabá-Santarém ou Cuiabá-Porto Velho.
- Nas proximidades dos grandes centros, como no caso de São Paulo, os veículos somente podem entrar e operar em horários rígidos. Como o volume de veículos é muito grande e muitos deles possuem reboques, os estacionamentos terão de ser calculados nas dimensões e também nos formatos adequados, para comportar tais volumes e facilitar as manobras dos veículos.
- No caso de portos, centrais de logística, etc., a questão também exigirá soluções especiais.
- Há uma grande diferença entre os produtos transportados e sua frequência. Por exemplo, a carga viva – pintainhos – não tem uma frequência homogênea na mesma rota, entretanto, o “transit time” pode ser fatal. No caso de animais para abate, embora a situação seja menos crítica, também exige adaptações na sua forma de transporte.
- Os produtos refrigerados vão exigir tomadas de energia nos espaços de descanso.
- Existe uma grande variabilidade de fluxos em função de safras, fato de extrema importância, porque até o fim da década, o Brasil será o maior supridor do mercado internacional de agronegócio.
- As cargas não perecíveis e com frequência homogênea são mais fáceis de ajustar, como, por exemplo, os minérios.
- As cargas de alto valor são visadas pelas quadrilhas de assaltantes, exigindo tratamento adequado na segurança dos espaços de descanso.
- Deve ser tomado especial cuidado com as cargas perigosas – tóxicas, radioativas, combustíveis, explosivas, etc., prevendo locais adequados para a parada dos caminhões que as transportem.



- Devem ser estabelecidos sistemas de controle e informação para o tráfego em direção aos portos, como o sistema “carga on line” do porto de Paranaguá, de maneira a não gerar congestionamentos nas vias e nos terminais.

- Devem ser estabelecidos mecanismos de informações práticas sobre demandas/tomadores de fretes de retorno nos centros de recebimento de cargas, como os portos, para facilitar as decisões dos motoristas e transportadores e reduzir o tempo nesses pontos congestionados. Não poderá ser um sistema que dificulte o acesso de pessoas que não disponham ou conheçam os meios da internet.

### **TEMPO DE DIREÇÃO – NOTAS**

- A primeira preocupação deverá ser a de adaptar a normatização às peculiaridades das diversas situações determinadas pelas nossas diversificadas realidades.

- Nas regiões com altas temperaturas, os motoristas preferem viajar à noite ou no amanhecer, o que provoca uma concentração natural do tráfego e de paradas.

- Quando chove mais intensamente, os motoristas preferem parar e descansar para retomar depois com segurança, determinando uma cadência lógica e própria.

- Em algumas rotas, as distâncias entre núcleos habitacionais é muito grande, dificultando a implantação dos espaços de descanso.

- Em áreas de alta densidade demográfica, terá de ser feito um planejamento integrado.

- O tratamento em estradas federais, estaduais e municipais tem de ser compatibilizado.

- Prever que em casos especiais e/ou aleatórios, a norma poderá ser ajustada ou sustada, podendo ser criados horários especiais para, por exemplo, os períodos de safra, etc.

### **SUGESTÕES DE TEXTOS LEGAIS**

Art. 1º A seção IV-A do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes modificações:

#### **“Art. 235-C**

**§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 4 (quatro) horas extraordinárias.**

**§ 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. O intervalo diário supracitado pode ser fracionado em dois períodos de 9 (nove) horas mais 2 (duas) horas no mesmo dia.**

**§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado pela correspondente diminuição em outro dia, não excedendo o**

limite máximo de 11 (onze) horas diárias e observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 8º São consideradas como tempo de espera as horas em que, durante a jornada diária de trabalho, o motorista de transporte rodoviário de cargas ficar aguardando para carregamento, descarregamento ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo estas computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas consideradas como tempo de espera podem ocorrer antes, durante ou após a jornada de trabalho e serão indenizadas com base no salário-hora normal.

#### Art. 235-D

IV - a obrigatoriedade do intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção mencionado no inciso I deste Artigo fica condicionada à existência nas rodovias de espaços de descanso devidamente homologados por órgão oficial competente, conforme regulamentação do Ministério dos Transportes.”

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes modificações:

#### “Art. 67-A.

#### § 3º

I – Até 1º de fevereiro de 2014, fica autorizado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, o descanso mínimo ininterrupto de **8 (oito) horas**.

§ 9º A obrigatoriedade do intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção mencionado no § 1º deste Artigo, fica condicionada à existência de espaços de descanso devidamente homologados por órgão oficial competente, conforme regulamentação do Ministério dos Transportes.”



## JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, 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, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

Há que se levar em conta, contudo, que a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, modifica substancialmente o exercício da profissão do motorista profissional ao alterar o regime de trabalho desses profissionais, que agora devem respeitar a determinação de número máximo de horas trabalhadas em alternância às horas de descanso e repouso. É fato, todavia, que o país carece de instalações adequadas para abrigar os motoristas e, sem elas, estes ficam expostos a situações de perigo e se encontram em situação de não conformidade involuntária à lei, pois esta veda a parada em locais inadequados para esse fim, como os acostamentos das rodovias.

Igualmente preocupante é a carência de motoristas profissionais habilitados e treinados para conduzir veículos de carga e ônibus em viagens de longo curso. Em 21/12/2011 o telejornal Bom Dia Brasil registrava que o “setor de transporte tem 40 mil vagas a serem preenchidas”. Já o Jornal Nacional da Rede Globo apontava em 17/12/2010 que “falta de motoristas prejudica o setor de transporte de carga”. Também o jornal o Estado de São Paulo noticiou em 10/10/2010 que “no setor rodoviário, falta até motorista de caminhão”.

O programa de treinamento de motoristas profissionais para executar o transporte de cargas requer de 148 a 208 horas, distribuídas no módulo básico, intermediários e de especialização. (<http://www.sestsenat.org.br/Paginas/Index.aspx>) A solução desse problema requer, portanto, tempo adequado para tomada de providências devidas no que se refere à orientação dos profissionais, recrutamento e formação de mão de obra, e criação de pontos de parada e descanso adequados para acolhimento dos motoristas.

Além disso, a mudança na jornada de trabalho do motorista profissional, como prevista na Lei nº 12.619/2012, reduz a disponibilidade efetiva de serviços de transporte no país, especialmente de cargas, fato que coloca em delicado equilíbrio a capacidade do país de escoar adequadamente sua produção. Tendo-se em mente a atividade agrícola, essa mudança vem concomitantemente à colheita de safras recorde sucessivas. Por consequência, exige aumentos correspondentes na capacidade de transporte rodoviário, especialmente porque os investimentos previstos em outros modais de transporte, a exemplo do ferroviário e hidroviário, ainda não foram plenamente realizados de forma a dotar o setor produtivo de alternativas eficientes e de baixo custo.

Conforme divulgado pelo jornal Folha de S. Paulo em 27/01/2013, a referida legislação aumentará os custos de transportes de 30% a 50%. Cifras semelhantes foram

apresentadas no mesmo dia pelo jornal O Estado de São Paulo, o qual conclui que “Frete corrói ganho com safra recorde no Brasil”. A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 impõe, portanto, um peso econômico elevado ao setor produtivo do país ao determinar mudanças incompatíveis com a realidade nacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Propõe-se, dessa forma, dotar o transporte rodoviário de cargas do mesmo limite de horas diárias de trabalho concedidas a outras categorias previstas no Art. 239 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Finalmente, a condicionante da efetiva existência de espaços de descanso homologados ao cumprimento da parada obrigatória para descanso não tem outro objetivo senão a garantia de que essa exigência não será feita em detrimento das condições de saúde e segurança do trabalhador, pois deverá contar locais adequados para esse fim. Finalmente, as modificações sugeridas no Art. 67-A, § 9º, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, justifica-se para os casos de transporte de cargas vivas e perecíveis, as quais demandam a movimentação eficiente e diferenciada.

Sem essas mudanças, o setor produtivo deverá enfrentar sérias dificuldades de transporte relacionadas à baixa disponibilidade de transporte rodoviário de cargas e ao seu custo proibitivo decorrente do reduzido prazo para adaptação.

É fato que a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 é positiva tanto para os trabalhadores, quanto para os usuários do transporte, pois melhor disciplina o exercício da profissão do motorista com o intuito de reduzir acidentes nas rodovias brasileiras. Contudo, são por razões de preservação da integridade física dos motoristas, da necessidade do país dispor de instalações adequadas para que estes possam cumprir a lei e para prevenir custos elevados e desnecessários ao setor produtivo nacional que se justifica a prorrogação do prazo para entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.