



Relatório preliminar nº 01, de junho de 2013, da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista.

Presidente: Dep. NELSON MARQUEZELLI
(PTB/SP)

Relator : Deputado VALDIR COLATTO
(PMDB/SC)

Sub-Relator: Deputado JUNJI ABE
(PSD/SP)

Voto em Separado do Deputado Hugo Leal

I – RELATÓRIO

Trata-se do Relatório final do Deputado Valdir Colatto – ilustre relator desta Comissão Especial, constituída para discutir e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista.

Esta Comissão Especial foi criada, sem prazo determinado, em 21 de fevereiro de 2013, e foi efetivamente constituída e instalada, em 13 de março de 2013.

Após a realização de audiências públicas e reuniões deliberativas ordinárias, foi apresentado, em 19/06/2013, para discussão e votação, o relatório final dos trabalhos desta Comissão, com a seguinte conclusão:

*“Concluímos com a revogação da Lei nº 12.619, de **2007**(sic). Não ignoramos a importância desta Lei, ao contrário, a sua estrutura e seus fundamentos foram mantidos neste Projeto. Porém, os vetos a ela impostos no momento de sanção presidencial criaram um vazio que inviabilizou a aplicação efetiva de suas disposições e criou um passivo incalculável e impagável relativo às obrigações trabalhistas e às infrações às novas regras de trânsito.*”

2D7D4EA336

2D7D4EA336



Trata-se de passivo que pesa sobre o setor de transportes como um todo. Se nada for feito agora, ficará sobre o segmento e seus trabalhadores uma nuvem negra de dívidas ativas que um dia terão de ser enfrentadas. Pensamos que este é o momento para remover essa armadilha.

Assim, entendemos que a revogação da Lei é uma nova chance que virá em benefício de todos, de forma que possamos começar de novo, em melhores condições de alcançar os objetivos por todos almejados: salvar vidas, melhorar as condições de trabalho nas estradas, proteger a saúde dos trabalhadores e preservar a rentabilidade e a produtividade do setor de transportes rodoviários, segmento vital para a economia do País.

Com esses objetivos trabalhamos incansavelmente na elaboração desta Proposta, procurando ouvir todos os interessados e encontrar as melhores soluções possíveis.

Esperamos ter chegado a bom termo no enfrentamento desse desafio e pedimos aos nobres Pares, membros desta Comissão, o apoio necessário para que este relatório seja aprovado”.

É o relatório.

II – VOTO

Em que pese à boa intenção do ilustre relator desta proposição nesta Comissão Especial - Deputado Valdir Colatto - não posso deixar de me valer da faculdade, assegurada regimentalmente, que me permite apresentar opinião divergente a esta e apresentar voto em separado por razões técnicas, senão empíricas, e no mérito, propugnar pela REJEIÇÃO da minuta de projeto sugerida como resultado dos trabalhos deste colegiado.

A abordagem e o conteúdo conclusivo do relatório confeccionado pelo ilustre Deputado Valdir Colatto - relator desta Comissão Especial - CEMOTOR não deve prosperar pelas razões que adiante passamos demonstrar:

Primeiramente, cumpre-nos destacar que as repercussões negativas supostamente resultantes da aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, e que o relatório cuidou de arrolar, estão focadas exclusivamente em fatores econômicos e não levam em consideração, na mesma medida, outros aspectos

2D7D4EA336

2D7D4EA336



igualmente relevantes, como os relativos à segurança das estradas, seja para o motorista profissional, seja para o motorista que eventualmente esteja compartilhando a mesma estrada que este.

Na avaliação do relator a aplicação da Lei nº 12.619/12 não leva em conta a realidade econômica, nem as diferenças urbanas e regionais existentes no País e deveria estar condicionada a contrapartida na oferta da infraestrutura. Enfim, preocupa-se o relator em apontar problemas de aplicação da lei exclusivamente do interesse do setor de transporte de cargas autônomo, mesmo que em detrimento dos demais atores e dos diversos interesses que o tema envolve.

Diversos pontos do relatório confeccionado revelam de forma inequívoca que o relator privilegia o êxito da atividade econômica mesmo que em detrimento da segurança dos motoristas e das estradas brasileiras. Isto fica evidente quando amplia de duas (2) para quatro (4) horas o tempo máximo que um motorista pode trabalhar além da sua carga horária diária, que é de oito (8) horas ou quando ignora os dados científicos que revelam que após quatro (4) horas na direção veicular o condutor tem lapsos de atenção e que, com oito (8) horas, tem déficit de atenção e acima disso, o risco de acidente aumenta em duas vezes.

O relatório deixa de lado a oportunidade de aperfeiçoamento do sistema de segurança nas estradas brasileiras, desprezando uma política pública voltada para redução dos acidentes, das mortes, sequelas, perdas patrimoniais e familiares e grandes prejuízos sociais, pois, contrariamente a esta ideia, o que o relatório propõe é a legalização da prática absurda das jornadas longas e irresponsáveis nas rodovias brasileiras.

A aprovação deste relatório constitui um grande atraso e um imenso prejuízo para o País, que, infelizmente, só poderá ser calculado pelo número de acidentes, de doenças ocupacionais e dos múltiplos problemas sociais gerados.

2D7D4EA336

2D7D4EA336



De fato a atividade do motorista profissional não pode ser compreendida como a de um trabalhador comum, justificando por isto, a necessidade de uma legislação específica e diferenciada das regras contidas na CLT. Mas, não tem o legislador, incumbido desta difícil tarefa, o direito de, nesta oportunidade, priorizar os propósitos de um determinado grupo ou seus interesses econômicos, ignorando os fatores agressivos e nocivos aos quais, este tipo de atividade laborativa, tende a se submeter cotidianamente.

É nosso dever encontrar a melhor legislação possível capaz de salvaguardar estes profissionais das agressões típicas de sua atividade e das jornadas longas, pois, assim, a um só tempo, estaremos, também, garantindo a segurança das estradas.

Não dá para ignorar a vibração de corpo inteiro, o ruído uniforme e contínuo, o movimento pendular do tronco e da cabeça, as imagens que passam no seu campo visual durante toda a jornada e que são fatores indutores da fadiga e do sono, a privação do sono, o repouso em local muitas vezes inadequado e dentro da boleia do veículo, a alimentação de rua, o estresse físico, psicológico, social, o medo de sofrer um acidente, risco de lesão por esforço repetitivo - LER, de causar danos a terceiros e ao patrimônio alheio, de ser assaltado, sequestrado e até morto, as variações térmicas e climáticas, o risco químico em decorrência de exposição a gases, vapores, poeiras, fuligem além dos produtos químicos que possam estar transportando, o risco biológico pelo fato de estar submetido a doenças endêmicas, infecto contagiosas, doenças tropicais, nas diversas regiões por onde transita, além das condições de higiene precária e também, quando transporta cargas orgânicas. Enfim, não dá para ignorar que os motoristas profissionais se submetem a condições penosas e estressantes, e que apesar disto, carregam o peso da responsabilidade pelas suas próprias seguranças, de terceiros e a da carga que transportam.

Relembro ao ilustre relator que as causas primordiais de acidentes em nossas rodovias são fadiga (18%) e sono (42%) perfazendo uma estatística alarmante de 60% de todos os nossos acidentes. Vale a pena lembrar também que, 93%

2D7D4EA336

2D7D4EA336



dos acidentes acontecem por falha humana. Costumamos dizer que hoje, em todo acidente rodoviário, tem um motorista profissional envolvido e que o motivo principal é o excesso de jornada de trabalho.

Cabe ao legislador estabelecer limites dentro de critérios científicos. Os limites de tempo de direção foram baseados em inúmeros estudos médicos e científicos, conforme podem ser vistos nas diversas fontes de estudos disponíveis na internet ¹.

Para elucidar, lembro que na Europa o tempo máximo de direção semanal é de 56h para quem dirige em rodovias. Sendo que a cada 4h30 min o motorista deve parar por, no mínimo, 45min. Nos EUA, os motoristas não podem dirigir mais que 11h por dia, sendo que devem permanecer, pelo menos, 10h em descanso absoluto.

E, nesse sentido, cabe acrescentar mais uma informação importante: A cabina dos caminhões brasileiros, na maioria dos casos, não dispõe de leitos, apenas acomodações precárias e inadequadas para a recuperação dos motoristas. As melhores cabinas leito do Brasil têm a metade do espaço das cabinas americanas. Sendo que, nos EUA, o tamanho mínimo das cabinas é regulamentado desde 1953, com nova legislação a partir de 1975.

Por isso, cremos inconcebível uma jornada de trabalho superior a oito (8) horas. Vale lembrar que os médicos especialistas recomendam, como forma de prevenção das doenças ocupacionais, profilaxia da fadiga e do sono, que o trabalho deve ser interrompido a cada duas (2) horas, por 10 minutos. Oportunidade na qual o motorista deve descer e fazer um alongamento seguido de uma caminhada - ginástica laboral ao redor do veículo em local seguro.

O local seguro e regular de parada não prescinde da interferência do Poder Público e não pode ser considerado um empecilho para a plena eficácia da legislação.

¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/fatigue.pdf



Relembro que o setor de transporte rodoviário de carga e passageiros opera há décadas no Brasil, realizando paradas regulares, sem nenhuma interferência do Poder Público. No caso do transporte rodoviário de passageiros, já existem normas que obrigam os motoristas a pararem a cada quatro (4) horas de direção contínua ou até menos. Há que se considerar que é muito mais complexo conseguir locais de parada que atendam passageiros de ônibus do que caminhão, já que o perfil dos passageiros é muito variado, sendo necessário atender idosos, gestantes, deficientes físicos, enfim pessoas com as mais variadas características que exigem paradas mais qualificadas, o que não é necessariamente no caso do transporte de carga.

Outro exemplo, agora no transporte rodoviário de cargas, é a BR Distribuidora, que atende todo o País, numa operação logística sem paralelo, com 7.000 caminhões e obrigando paradas a cada quatro (4) horas de direção contínua, em virtude da Lei 12.619/12.

O SOS Estradas, Programa de Segurança nas Estradas, do portal Estradas.com.br, resolveu pesquisar o tema e descobriu que existem pelo menos 155.000 vagas para estacionamento de carretas, em 2.500 pontos de rodovia, sem contar os 5.500 pontos restantes dos mais de 8.000 registrados nas estradas brasileiras. Foram pesquisados 576 pontos de rodovia, em todos os Estados, utilizando imagens de satélite. Nestes postos foram encontradas pelos menos 75.000 vagas.

A Pesquisa Rodoviária 2012, da Confederação Nacional dos Transportes – CNT também foi utilizada como referência e o SOS Estradas apurou que, nos mais de 90.000km de rodovias pesquisadas pela CNT, foram registradas a presença de mais de 4.000 pontos, portanto, um (1) ponto de parada a cada 22 km em média.

Deve-se ressaltar que a suposta falta de pontos de parada nunca foi mencionada como problema ou um gargalo da logística nas Pesquisas Rodoviária da CNT, ou mesmo, da Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística – NTC. Relembro que estas duas instituições acompanham,

2D7D4EA336

2D7D4EA336



desde 1996, todas as discussões relativas à aplicação de uma lei que trate do tempo de direção, nos moldes da Lei nº 12.619/12.

Enfim, condicionar a concretização da legislação vigente e principalmente a garantia de uma jornada mais cômoda e segura, a uma contrapartida na oferta de infraestrutura estatal, não passa de desculpa para aqueles que não desejam mudar seus hábitos.

Logo, também não corroboramos com a opinião do ilustre relator quanto a possibilidade de premiação ou comissionamento que possa estimular o motorista a praticar quaisquer excessos para o aumento de sua produtividade, colocando em risco a segurança das estradas.

O que deveríamos utilizar como critério é a mesma estratégia utilizada pela BR Distribuidora no seu Pacto Acidente Zero (PAZ) em que os motoristas são premiados exatamente quando respeitam todas as regras de segurança.

Outra grande falácia são os supostos aumentos de custo decorrentes da Lei 12.619/12. O Relatório apresentado pelo Dep. Valdir Colatto se esquece de pontos fundamentais na análise de custos, pois não considerou os gastos com acidentes, que conforme dados da Pamcary, obtidos na análise de 6.000 ocorrências, são sete (7) vezes superiores ao custo com roubo de cargas. Os gastos com acidentes envolvem as indenizações materiais e pelas vidas humanas eventualmente lesionadas ou perdidas, o custo de reposição da mão de obra qualificada e o atraso na entrega e no carregamento.

O IPEA estima que o custo dos acidentes nas rodovias brasileiras represente um prejuízo anual em torno de R\$ 35 bilhões, sendo os acidentes mais caros os que envolvem caminhões e ônibus. Em média, três vezes maior que o custo dos acidentes com automóvel. Portanto, a redução de acidentes ameniza custos e não os aumentam, como supõe equivocadamente o ilustre relator.

Suposições que revelam que o relatório foi confeccionado sem qualquer amparo técnico, baseando-se em afirmações, como a que a seguir destacamos:

2D7D4EA336

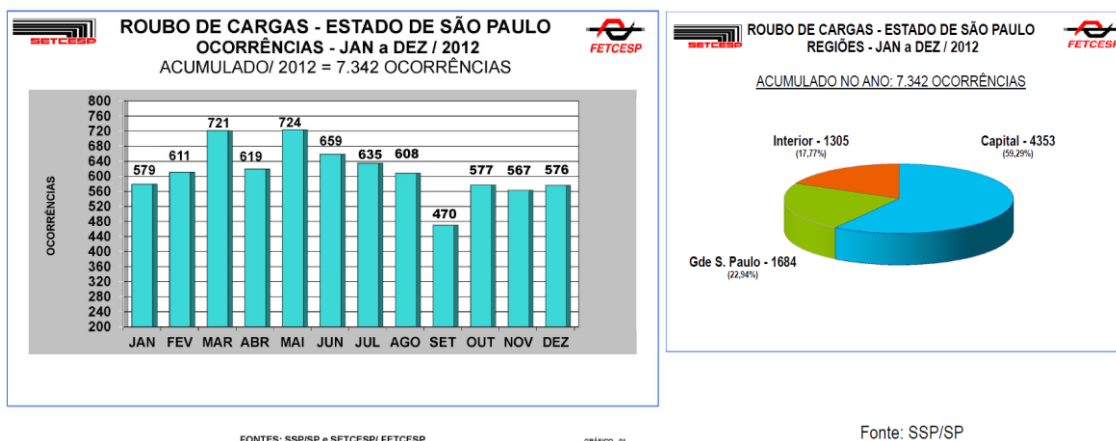
2D7D4EA336



- “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)”.

No Estado de São Paulo, onde ocorrem 53% dos roubos de carga do País, segundo dados divulgados pela NTC ², dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado revelam que 59,2% dos roubos de carga ocorrem na capital paulista, 23,9% na Grande São Paulo e 16,7% no interior. O índice de roubo de cargas em pontos de parada é insignificante. Os roubos ocorrem, com mais frequência, nos locais onde os veículos são carregados e nas estradas, quando os veículos são abordados em movimento.

Relevante destacar ainda que, após a vigência da Lei nº 12.619/12, houve significativa redução de roubo de cargas no Estado de São Paulo, conforme pode ser visualizado nos gráficos abaixo:



Muito embora o roubo de carga venha sendo reduzido, perdura o alto custo com os acidentes no transporte rodoviário de cargas.

² http://www.portalnrc.org.br/index.php?option=com_content&view=interna&id=44357&Itemid=441



Em entrevistas realizadas com executivos de seguradoras ou de corretoras, em setembro de 2012 - pela Accenture/ABRALOG³ obteve-se a afirmação de que para cada dólar gasto para cobrir perdas com roubo de cargas, se gasta em torno de três dólares para cobrir as perdas com acidentes rodoviários (entre valor pago pelo veículo, mercadorias avariadas etc.).

Por outro lado, tal informação, oriunda das corretoras e seguradoras, corrobora com o grau de preocupação dos entrevistados que, elegeram as perdas decorrentes de acidentes no transporte rodoviário de cargas como sendo o item mais importante - 34,6% das respostas em termos de preocupações com futuras perdas, enquanto a preocupação com a possibilidade de roubo correspondeu a 19,2%.

É fundamental ressaltar que a Lei nº 12.619/12 não foi criada para proteger, beneficiar ou prejudicar uma categoria profissional, mas acima de tudo para preservar a vida dos motoristas profissionais e dos demais usuários das rodovias.

Não há por parte deste parlamentar nenhuma intransigência quanto à matéria, muito antes pelo contrário, uma vez que é deste o primeiro requerimento (nº 5797/2012), datado de 01/08/2012, à Casa, para que constituísse uma Comissão Especial destinada a analisar e propor soluções para a implementação da Lei nº 12.619/12, isto é, após o decurso de três meses da sua vigência.

Portanto, devo frisar que admito a discussão sobre a restrição do tempo de jornada de trabalho e de direção continuada, compreendendo que os demais temas, tais como: remuneração dos autônomos, a redução do custo, seguro, pedágio, e desoneração do diesel, devem ficar para a discussão conjunta com outros já em tramitação nesta Casa em uma outra melhor oportunidade.

³ O Brasil e os Transportes Rodoviários: Uma visão sobre Gestão de Riscos e Alta Performance na Cadeia de Suprimentos - página 39; <http://www.accenture.com/SiteCollectionDocuments/PDF/Accenture-O-Brasil-e-os-transportes-rodoviaros.pdf>



Caso seja aprovado o relatório, teremos um retrocesso, capaz de tornar a situação da segurança nas estradas brasileiras ainda mais grave do que antes da vigência da Lei, pois, nos moldes do relatório apresentado pelo relator, serão legalizadas as práticas criminosas de excesso de jornada de trabalho e de tempo de direção contínua, condições indignas para qualquer atividade profissional.

Por derradeiro, a manutenção da Lei nº 12.619/12 é fundamental para reduzirmos o número de mortos e feridos nas nossas rodovias. Admitir aperfeiçoamentos e retoques na legislação não se confunde com a sua revogação.

É nosso voto.

Sala das Sessões, 02 de julho de 2013.

Deputado Hugo Leal

PSC/RJ

2D7D4EA336

2D7D4EA336