



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **RECURSO N.º 35, DE 2019**

**(Do Sr. Lucas Gonzalez)**

Recurso em face de decisão desta Presidência que determinou o apensamento do Projeto de Lei nº 4058/2019 ao Projeto de Lei nº 1044/2015.

**DESPACHO:**  
SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

**PUBLICAÇÃO INICIAL**  
Art. 137, caput - RICD

Senhora Presidente,

Consubstanciado no artigo 142, inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, apresento recurso em face de decisão desta Presidência que determinou o apensamento do Projeto de Lei nº 4058/2019 ao Projeto de Lei nº 1044/2015. Registro a tempestividade do recurso, uma vez que a decisão consta da data do dia 29 de julho de 2019.

### JUSTIFICATIVA

O projeto de lei nº 4058/2019, recebeu no dia 29 de julho de 2019, despacho proferindo apensamento ao projeto de lei nº 1044/2015. Entretanto, os projetos tratam de temáticas distintas que não se enquadram nos pressupostos regimentais de apensamento, quais são: matéria idêntica ou correlata, como se verá a seguir:

A identidade não se caracteriza por razões óbvias, haja vista que não apresentam a mesma finalidade. Isto é, a eventual aprovação não provocará resultados idênticos. O projeto de lei 4058/2019 objetiva garantir segurança jurídica às empresas que permitirem o acompanhamento de cônjuges e filhos maiores, em viagens de pernoite. Já o projeto de lei nº 1044/2015 pretende adicionar ao salário do motorista o *quantum* de 30% em caso de viagens noturnas. Resta, portanto, superada a questão.

O segundo pressuposto para apensação é a correlação temática. Os projetos de lei visam modificar questões atinentes às atividades dos motoristas profissionais. Mas a relação temática finda-se neste ponto.

Nota-se que as proposições apresentam alterações completamente distintas. A primeira, como já mencionado, visa permitir que motoristas possam viajar acompanhados, a outra pretende fixar aumento salarial aos motoristas que viajam durante a noite.

Em outros dizeres, os projetos de lei não visam o mesmo fim. A temática abordada por um não interfere direta ou indiretamente, no objeto da outro. *Data vênia*, não há qualquer interseção temática, a interseção limita-se aos destinatários, apenas. Neste quesito, o RICD é claro. A apensação ocorre quando há correlação de matéria e não de público final.

Isto é, a coincidência de grupos afetados não é, por si só, razão de apensação, pois, se assim o fosse, haveria necessidade de apensarmos, por exemplo, todos os projetos que tratam de modificação na CLT ou no Código Civil, pois ao fim, todos se destinam ao um mesmo público.

Portanto, entendemos que não há razões regimentais para o referido apensamento, razão pela qual recorremos da decisão do Presidente e contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste recurso.

**Sala das sessões, em 7 de agosto de 2019.**

**Lucas Gonzalez**  
Deputado Federal  
NOVO-MG

# PROJETO DE LEI N.º 1.044, DE 2015

(Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, para conceder adicional para o motorista que, em virtude do trabalho, tenha que pernoitar no veículo.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, para conceder adicional para o motorista que, em virtude do trabalho, tenha que pernoitar no veículo.

“Art. 2º. ....

VI - adicional de 30% (trinta por cento) do salário mensal ao motorista que, em virtude do trabalho, tenha que pernoitar no veículo.” (NR)

**Art. 2º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Conforme as normas trabalhistas, no campo das relações de trabalho, o empregador tem o dever de proteção em face do empregado, não podendo permitir que sobre ele recaia nenhuma lesão, mácula, prejuízo ou gravame. Comportamento diverso ofende o princípio de proteção ao trabalhador, fundamento da ordem jurídica trabalhista no mundo democrático.

Na profissão dos motoristas de caminhão a dormida no próprio caminhão é uma condição totalmente normal, até mesmo porque os caminhões já vêm de fábrica equipados com cama em sua boléia.

Ao pernoitar dentro caminhão o motorista está a serviço da empresa e acaba prestando serviço confiável de guarda e proteção do patrimônio do empregador, uma vez que, são obrigados a estacionar em postos de gasolina na estrada que são locais abertos e sem segurança. O pernoite no caminhão é conveniente para as empresas, diante da necessidade de vigilância do seu patrimônio.

Dessa forma, as empregadoras não concedem ao empregado o direito de repousar de forma adequada e com segurança, durante as viagens realizadas a trabalho. O motorista é obrigado a dormir num espaço muito pequeno, sem banheiro, alimentação e em condições precárias.

Nesse contexto, indubitável que são precárias as condições oferecidas ao motorista no exercício de suas funções em prol das empregadoras. Assim ocorre porque durante as viagens a trabalho, não dispõe de um lugar digno para dormir - direito elementar de qualquer ser humano.

Fere a dignidade da pessoa humana o fato de o motorista ter que dormir no caminhão, em condições inadequadas para o necessário repouso e descanso, aproveitando-se o empregador dessa situação para ver protegida a sua carga.

Este projeto tem por objetivo conceder adicional de 30% (trinta por cento) do salário mensal ao motorista que, em virtude do trabalho, tenha que pernoitar no veículo.

Pela relevância e alcance social da medida, esperamos contar com o apoio dos/as nobres colegas para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 7 de abril de 2015.

**Deputado HUGO LEAL**  
**PROS-RJ**

# PROJETO DE LEI N.º 4.058, DE 2019

(Do Sr. Lucas Gonzalez)

Acrescenta à Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, o dispositivo 235 -H, que trata da jornada de trabalho do motorista profissional.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-1044/2015.

**APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O CONGRESSO NACIONAL resolve:

Art.1º Esta lei acrescenta o art. 235 H na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, que fixa a possibilidade do motorista profissional viajar na companhia de cônjuge, companheiro ou filhos, nos casos que específica.

Art. 2º A CLT passa a vigorar acrescida do art. 235- H.....

Art. 235- H Nos casos de pernoite, a empresa poderá permitir que o motorista esteja acompanhado de cônjuge, companheiro ou ainda de filho maior de idade.

I – quaisquer espécies de despesas decorrentes deste acompanhamento serão de responsabilidade integral do motorista e de quem o acompanha.

II – o disposto no inciso I deste artigo não se aplica nos casos em que o motorista estiver acompanhado de outro motorista ou qualquer outro representante da empresa.

III – Quaisquer espécies de gastos ou responsabilidades decorrentes deste acompanhamento serão de obrigação integral do motorista e de quem o acompanha.

IV - Não há relação trabalhista entre o acompanhante do motorista e a empresa contratante.

Parágrafo único: a empresa não terá quaisquer responsabilidades sobre os acompanhantes em caso de acidentes, sejam decorrentes da responsabilidade do motorista ou de terceiros.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICACÃO

As viagens de longa duração são de grande desgaste físico e emocional para os motoristas. A presença de um ente querido pode, em grande medida, beneficiar o profissional a partir de diversas perspectivas, tais como maior atenção ao trânsito e a não utilização de substâncias para permanecer acordado.

Não obstante aos períodos de intervalo e limitação de jornada já fixada pela CLT, há ainda muito a ser feito pela redução do número de acidentes. Comumente tais desastres ocorrem em função de longos trajetos, que são realizadas sem qualquer tipo de companhia. Acrescido a esta realidade, viagens que ocupam demasiado período distante de familiares, rouba considerável tempo de convivência social, e por esta razão muitas vezes, provoca solidão e até a depressão destes motoristas.

Estudo publicado pela Rev. Saúde Pública, em 2012 e disponibilizado na Scielo (*Scientific Eletronic Library Online*), revela que mais de 80% (oitenta por cento) dos motoristas viajam sozinhos e em média os percursos duram 6 (seis) dias. Em função deste período, parcela considerável destes profissionais, 23% (vinte e três por cento) admitiram utilizar algum tipo de substância para permanecer acordado.<sup>1</sup> Muito embora a legislação pátria seja rígida no que tange a ingestão de bebidas alcoólicas, sobretudo para motoristas profissionais, 70% (setenta por cento) usam bebida alcoólica.

Dada às dimensões continentais do país, é inviável restringir turnos e dias de trabalho. Isto inviabilizaria todo sistema logístico do país. Entretanto, é possível minimizar a problemática por meio de ações simples que, além de melhorarem o desempenho do motorista, podem ainda contribuir para o fortalecimento dos vínculos familiares, que muitas vezes é fragilizado devido ao tempo que o motorista se ausenta de casa.

Ademais, é possível vislumbrar outros benefícios, como por exemplo, a melhoria das instalações hoteleiras que abrigam caminhoneiros, além da influencia na redução problemas oriundos da falta de estrutura e iluminação, como a prostituição infantil e tráfico de drogas.

O modelo proposto não obriga quaisquer empresas a permitir que seus funcionários realizem a viagem acompanhada. O projeto apenas cria um cenário jurídico seguro para que a empresa possa contribuir para fortalecimento dos laços familiares do seu empregado, sem comprometer a eficiência dos serviços prestados e, sobretudo sem onerá-la ou imputá-la quaisquer responsabilidades.

Sala das sessões, em 11 de julho de 2019

Deputado Lucas Gonzalez  
NOVO/MG

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------

---

<sup>1</sup> KNAUTH, Daniela Riva et al. Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. Revista de Saúde Pública, v. 46, p. 886-893, 2012.