

Parcerias propostos em Conselho
em 29/4/14, às 18h16 min.
Em 29/9/14

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO - CTASP.

PROJETO DE LEI Nº 4.246, DE 2012.

(Apensados os Projetos de Lei n.º 5.843/2013, 5.943/2013, 6299/2013, 6.503/2013 e 6.462/2013 e 6.686/2013)

Dispõe sobre o exercício da profissão
de motorista

Autor: Deputado Jerônimo Goergen

Relatores: Deputado Jovair Arantes,

I - RELATÓRIO

O Deputado Jerônimo Goergen apresentou ao Congresso Nacional a proposição em epígrafe com o objetivo de regulamentar a profissão de motorista profissional.

A proposta propõe modificações à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e ao Código de Trânsito Brasileiro (CBT), em razão de modificações anteriores introduzidas nesses dois códigos pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamentou a profissão de motorista profissional.

As alterações na CLT, elaboradas pelo autor, fixam possibilidade de prorrogação da jornada de trabalho por até quatro horas, intervalo entre jornadas de oito horas, descanso semanal de trinta e duas horas, compensáveis após o término da viagem no retorno à base ou fora dela, mediante

CD140358855311

ajuste, e revogação da possibilidade de jornada especial de “12 horas de trabalho por 36 horas de descanso”.

As alterações no CTB pretendem aumentar para duas horas o limite de tolerância, em situações excepcionais, ao tempo máximo de condução ininterrupta do veículo e alterar a regra em vigor sobre descanso obrigatório entre duas jornadas diárias na condução do veículo, estabelecendo oito horas de descanso a cada vinte e quatro horas e fracionando esse descanso em dois períodos de seis horas e duas horas, respectivamente.

O autor justifica sua proposta afirmando que as modificações impostas à CLT e ao CTB pela Lei nº 12.619, de 2012, trouxeram transtornos a toda a cadeia de serviços do motorista profissional e impactou o custo de produção, de modo que se tornou inviável o cumprimento da legislação em vigor, tanto para as empresas quanto para os transportadores autônomos.

Foram apensados ao Projeto principal outros seis Projetos de Lei.

O Projeto de Lei nº 5.943, de 2003, apensado, de autoria da Comissão Especial constituída para debater e propor modificações à Lei 12.619, de 2012, embora parta da Lei em questão, construiu uma proposta bastante ampla, que se dispôs não só corrigir distorções específicas na regulamentação da profissão, como também enfrentar os principais gargalos na infraestrutura necessária para o trabalho da categoria e para a viabilidade econômica do setor autônomo de transportes. O resultado é uma proposta abrangente que abarca a Lei nº 12.630, de 2013, a CLT, o CTB e as Leis n.ºs 10.233, de 2001, 11.079, de 200, e 12.023, de 2009.

No âmbito da regulamentação da profissão, o Projeto restringe a categoria apenas ao transporte rodoviário coletivo de passageiro e ao transporte rodoviário de cargas. Além disso, acrescenta direitos relativos à saúde do trabalhador relativos à prevenção e ao controle do uso drogas e de bebidas alcoólicas, a obrigatoriedade de exames toxicológicos de larga janela de detecção para exercício da atividade, a possibilidade de prorrogação da jornada do empregado por até quatro horas, a exclusão do “tempo de espera” da jornada normal de trabalho, a possibilidade de pequenas movimentações no veículo sem prejuízo do “tempo de espera”, a coincidência da pausa para refeição e descanso

CD140358855311

3
57

com a pausa obrigatória na condução do veículo, a possibilidade de fracionamento do intervalo de diário entre jornadas em dois períodos de oito mais três horas, o cômputo do "tempo de espera" superior a duas horas para os intervalos de refeição e descanso entre jornadas, a garantia de que o "tempo de espera" não prejudique o recebimento do salário base diário e a inclusão do registrador instantâneo de velocidade entre as ferramentas de controle da jornada e das pausas obrigatórias a cargo do empregado.

O Projeto apensado prossegue estabelecendo o fracionamento do repouso semanal em dois períodos, nas viagens de longa duração, a serem cumpridos na mesma semana e acumulação de até quatro períodos de repouso seguidos; a possibilidade de o repouso ser feito na própria cabine em caso de dupla de motoristas e de o tempo no veículo que estiver embarcado ser contado como tempo de "espera".

Na sequência, o Projeto estabelece dispositivos para o transporte coletivo de passageiros permitindo o fracionamento do intervalo de refeição e da pausa obrigatória na condução do veículo e o descanso com o veículo em movimento no caso de dupla de motoristas.

Adiante temos a previsão da admissibilidade da jornada de doze horas de trabalho por trinta e seis de descanso, da pausa de trinta minutos obrigatória na condução do veículo dentro de cada seis horas, com a possibilidade, em situações especiais, de prorrogação desse limite pelo tempo necessário e do descanso de dez horas obrigatório para o condutor autônomo entre cada jornada, fracionáveis em dois períodos de oito mais duas horas.

Em continuação, o apensado dispõe sobre as condições e peculiaridades dos locais de espera e de repouso dos motoristas, sobre as obrigações do Poder Público para ampliar a disponibilidade de desses locais e estabelece regras de transição para a entrada em vigor da fiscalização do tempo de direção nas rodovias e das normas trabalhistas acrescidas.

O Projeto debruça-se, também, sobre as demais legislações correlatas. Assim, altera a Lei nº 11.442 de 2007, dispondo sobre o conceito de Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), relacionado-a com um código específico de atividade econômica (CNAE), sobre o transportador autônomo (TAC) e o transportador auxiliar (TAC auxiliar), sobre o modo de pagamento do frete do transporte rodoviário ao TAC, sobre o prazo máximo para

CD140358855311

carregamento e descarregamento de veículo e os valores de indenização em caso de extrapolação do limite de tempo e sobre a vedação à utilização de informações de bancos de dados de crédito para restrição do exercício da atividade de transporte pelo TAC e pela ETC.

O Projeto também altera a Lei 7.408 de 1985 para aplicar os limites de peso somente a veículos que circulam em vias públicas pavimentadas e considerar, na pesagem de veículo, apenas o peso bruto total, admitindo tolerância de 7,5%,

Finalmente, o Projeto altera a legislação em vigor dispondo sobre valor diferenciado de pedágio para os veículos de carga, a isenção de eixos suspensos, o seguro obrigatório para cobertura de danos materiais causados a terceiros e a autorização para as Sociedades Cooperativas de Transporte operarem com seguros privados para seus próprios veículos.

Como fecho, o Projeto apensado determina a revogação expressa da Lei 12.619, de 2012.

O Projeto de Lei nº 5.843, de 2013, de autoria do Deputado Hugo Leal e o Projeto de Lei nº 6.686, de 2013, de autoria da Deputada Jô Moraes, trilham um caminho semelhante ao Projeto de Lei nº 5.943, de 2013 ao proporem um conjunto expressivo de alterações na Lei nº 12.619, de 2012, mas se afastam do Projeto da Comissão ao se restringirem ao máximo ao seu conteúdo dessa Lei e ao preservarem-na da revogação, evitando a abrangência e a extensão do primeiro apensado relatado.

Naturalmente, a abordagem dos Deputados Hugo Leal e Jô Moraes também divergem pontualmente no conteúdo das soluções encontradas pela Comissão Especial, até porque foram ambos membros dessa Comissão e, se não houvesse tal divergência, não apresentariam propostas em separado.

Ainda entre os apensados estão:

O Projeto de Lei nº 6.299, de 2013, do mesmo autor da proposição principal, Deputado Jerônimo Goergen, que aumenta dos atuais 5% para 10%, a tolerância para o caso do peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas;

CD140358855311

O Projeto de Lei nº 6,503, de 2013, do Deputado Onofre Santo Agostini, que estabelece em 2% a tolerância com excesso de peso embarcado, considerando-se para tanto, o peso bruto total e o peso por eixo, imputa ao expedidor ou embarcador a responsabilidade pelo limite e fixa os valores da multa pela infração, progressivos em função do percentual de excesso em relação ao limite legal;

Finalmente, temos o Projeto de Lei nº 6.462, de 2013, de autoria do Deputado Daniel Almeida, que faculta a negociação coletiva estabelecer intervalo de refeição e descanso inferior a uma hora para empregados motoristas, cobradores, fiscais de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários do setor de transporte coletivo de passageiros.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto principal e aos apensados.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Lei nº 12 619, de 2012, que regulamentou a profissão do motorista profissional no segmento de transporte rodoviário surgiu com a missão de dar uma resposta aos múltiplos impasses a chegou o setor de transporte de pessoas e de cargas pelas rodovias brasileiras.

Tais impasses, angustiantes e de difícil solução, já foram objeto de intenso debate durante a época de elaboração da Lei e novamente debatidos por ocasião dos trabalhos da Comissão Especial.

O Projeto de Lei principal, antes de todos, propôs-se a enfrentar tais questões, propondo soluções para a extensão de jornada do motorista, a forma de gozo do descanso semanal e revogando seções inteiras da regulamentação trabalhista em vigor e ampliando o tempo de direção máximo permitido em caso de necessidade. Tudo isso em razão do conflito entre o ideal traçado pela Lei e a realidade da atividade e de nossa infraestrutura rodoviária.

No processo de discussão sobre questão, louve-se o trabalho diligente e incansável dos membros Comissão Especial, a CEMOTOR,



CD140358855311

presidida pelo Deputado Nelson Marquezelli, que enfrentaram com audácia o desafio e apresentaram em tempo reduzido um diagnóstico certo sobre os problemas do setor. Desse Relatório, produzido com notável habilidade e sentido de convergência pelo ilustre relator, Deputado Valdir Colatto, constou a proposta, que, apresentada à Mesa, tomou a forma do Projeto de Lei nº 5.943, de 2013.

O Projeto de Lei nº 5.943, de 2013 da Comissão Especial, abordou o tema de forma ampla, alcançando não só o objeto do Projeto principal como também o objeto dos Projetos de Lei n.ºs 6.299, de 2013, 6503, de 2013 e 6462, de 2013.

Nesse sentido dispôs de forma ampla sobre os direitos e deveres do motorista profissional empregado, sua jornada de trabalho e horas extraordinárias, tempo de espera e intervalos de refeição, descanso e repouso entre jornadas, sobre o repouso semanal remunerado e sobre as condições dos locais de descanso dos motoristas.

Estabeleceu também normas sobre remuneração por Comissão, sobre o exame toxicológico, sobre a extensão da parada obrigatória na condução do veículo e, de forma diferenciada em relação aos demais Projetos, tratou do descanso diário e da jornada de trabalho do condutor autônomo.

Os Projetos de Lei n.ºs 5.843, de 2013 e 6.689, de 2013, de autoria de dois membros da Comissão, abrem divergência com o Projeto de Lei nº 5.943, de 2013, nos pontos referidos acima e na decisão de revogar a Lei nº 12.619, de 2012, mas não se aprofundam ou nada dispõem sobre outros pontos tratados no Projeto da Comissão Especial, como cargas vivas, perecíveis e especiais, circulação e trabalho de motoristas estrangeiros no Brasil, trabalho do motorista no transporte de passageiros, relações de trabalho do condutor autônomo, seguros, pedágio e limites de peso para tráfego de veículos de carga.

Nosso entendimento, é que especialmente no que se refere às disposições sobre o trabalho dos autônomos temos um tópico importante, imprescindível até, para compor uma fórmula capaz de abrigar os múltiplos e interesses e necessidades do setor de transporte rodoviário no País, atendendo às empresas aos trabalhadores e à sociedade.

Por outro lado, algumas disposições do Projeto da Comissão Especial nos parecem excessivas e desnecessárias, como, por exemplo, a

CD140358855311

regulamentação sobre seguros, que extrapolam em muito o mérito dessa discussão e podem, se alteradas de afogadilho, desestruturar um setor fundamental para a engenharia financeira que suporta o alto custo da sinistralidade no Brasil.

Examinando todas as propostas, concluímos pela necessidade de elaboração de um substitutivo que agregue o amplo espectro de matérias em debate e aproxime algumas posições divergentes em busca da melhor fórmula possível para trazer paz, segurança e eficiência para esse segmento nevrálgico da nossa economia.

Em razão do exposto somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.246, de 2012 e dos Projetos de Lei n.ºs 5.843/2013, 5.943/2013, 6.299/2013, 6.503/2013, 6.462/2013 e 6.686/2013, na forma do Substitutivo anexo.

Plenário, em 9 de abril de 2014.

Deputado Jovair Arantes
Relatores

CD140358855311

X
W

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO – CTASP.

PROJETO DE LEI Nº 4.246, DE 2012.
(Apensados os Projetos de Lei n.º 5.843/2013, 5.943/2013, 6299/2013, 6.503/2013 e 6.462/2013 e 6.686/2013)

SUBSTITUTIVO DO RELATOR

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e a Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007 (Empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I – de transporte rodoviário de passageiros;
- II – de transporte rodoviário de cargas;

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

CD140358855311

9
CSD

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente, mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do Artigo 145, da Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997, normatizados pelo CONTRAN, em cooperação com o Poder Público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam.

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV- contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha.

V- se empregado:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou de sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e;

c) aos motoristas empregados é assegurado o benefício de seguro de contratação obrigatória, custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes as suas atividades, no valor mínimo correspondente a dez vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Parágrafo único. Os serviços de medicina ocupacional de que trata o inciso IV deste artigo serão financiados pela Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente a atividade de transporte rodoviário de cargas (CIDE-CARGAS), na forma da regulamentação do Poder Executivo.

Art. 3º Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e Federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 4º O §5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 71.
.....

CD140358855311

20
W

§5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido, e/ou fracionado, e aquele estabelecido no §1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem." (NR)

Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigor com as seguintes alterações:

"Art. 168.....

§6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurado o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§7º Para os fins do disposto no §6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de noventa dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, desde que realizado nos últimos sessenta dias."(NR)

Art. 6º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"TÍTULO III

.....
CAPÍTULO I

.....
Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

CD140358855311

Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam ao motorista profissional empregado:

I – de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II – de transporte rodoviário de carga;

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância dos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI- (VETADO)

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de noventa dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada dois anos e meio, podendo ser utilizado para este fim o exame obrigatório previsto na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, desde que realizado nos últimos sessenta dias.”(NR)

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de oito horas, admitindo-se a sua prorrogação por até duas horas extraordinárias, ou, mediante previsão em convenção ou, acordo coletivo, por até quatro horas extraordinárias.

§1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista empregado estiver à disposição do empregador,

CD140358855311

excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo este período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei de Trânsito.

§3º Dentro do período de vinte e quatro horas, são asseguradas onze horas de descanso, sendo facultado o fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei de Trânsito, garantido o mínimo de oito horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das dezesseis horas seguintes ao fim do primeiro período.

§4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de vinte e quatro horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do §2º do art. 59 desta Consolidação.

§6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§7º (VETADO)

§8º São consideradas "tempo de espera" as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou destinatário, e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§10. Em nenhuma hipótese o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário base diário.

CD140358855311

§11. Quando a espera de que trata o §8º for superior a duas horas ininterruptas e for exigida permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§2º e 3º, sem prejuízo do disposto no §9º.

§12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de oito horas ininterruptas aludido no §3º.

§13. Salvo previsão contratual a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos normatizados pelo CONTRAN, até que o veículo seja entregue à empresa.

§15. Os dados referidos no §14 poderão ser enviados à distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

§16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, o repouso semanal será de vinte e quatro horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de onze horas, totalizando trinta e cinco horas, 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.

§1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em dois períodos, sendo um destes de, no mínimo, trinta horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

13
W

CD140358855311

14
w

§2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de três descansos consecutivos.

§3º O motorista empregado, em viagem de longa distância que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§5º Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada setenta e duas horas.

§6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no §3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros serão observados os seguintes dispositivos:

CD140358855311

§1º É facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei de Trânsito em períodos de dez minutos.

§2º (VETADO)

§3º Será assegurado ao motorista intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo ser fracionado em dois períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei de Trânsito.

§4º Nos casos em que o empregador adotar 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 setenta e duas horas o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodoviária da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei."(NR)

Art. 7º O Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:

I – de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II – de transporte rodoviário de carga;

Art. 67-B. Vetado

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional, dirigir por mais de cinco horas e meia ininterruptas veículos de transporte

CD140358855311

75
[Handwritten signature]

76
CW

rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§1º Serão observados trinta minutos para descanso dentro de cada seis horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas cinco horas e meia contínuas no exercício da condução.

§1º-A Serão observados trinta minutos para descanso a cada quatro horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário pra que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

§3º O condutor é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, a observar o mínimo de onze horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no §1º, observadas no primeiro período oito horas ininterruptas de descanso.

§4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§5º Entende-se como início de viagem, a partida do veículo na ida ou retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no §3º deste artigo.

§7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no §6º.

Art. 67-D. (VETADO)

CD140358855311

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do CONTRAN.

§3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§4º A guarda, a preservação e exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.”
(NR)

Art. 8º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 132.....

§1º.....

§2º Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto Alfandegário ao Município de destino.
(NR)

.....

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão se submeter a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de noventa dias, nos termos das normas do CONTRAN.

§2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação, com validade de cinco anos, deverão

CD140358855311

28
WD

fazer o exame previsto no §1º dois anos e meio a contar da realização do disposto no *caput*.

§3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de três anos deverão fazer o exame previsto no §1º um ano e meio a contar da realização do disposto no *caput*.

§4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do CONTRAN.

§5º A reprovação no exame deste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses, condicionada o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo, ou no §6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos de normas do CONTRAN, vedado aos entes públicos:

- I – fixar preços para os exames;
- II – limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
- III – estabelecer regras de exclusividade territorial.

Art. 230.

.....

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

CD140358855311

79
WJ

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.

§1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos dozes meses será convertida, automaticamente, a penalidade do inciso XXIII em infração grave.

§2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento, ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa.

Art. 259.

.....

§4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no §3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas situações regulamentadas pelo CONTRAN a teor do art. 65 do Código de Trânsito Brasileiro." (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§1º É vedada a cobrança ao motorista ou seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

- I – transportador, embarcador, ou consignatário de cargas;
- II – operador de terminais de cargas;
- III – aduanas;
- IV – portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;
- V – terminais ferroviários, hidroviários, e aeroportuários;

§2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

- I – estações rodoviárias;
- II – pontos de parada e de apoio;

CD140358855311

III – alojamentos, hotéis ou pousadas;

IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;

V – postos de combustíveis;

§3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que refere aos incisos II, III, IV e V do §2º, será observada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que estes mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Art. 10. O Poder Público adotará medidas, no prazo de até cinco anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

I – a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II – a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico financeiro dos contratos;

III – a identificação e cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV – a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V – a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas;

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via, deverão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no *caput* será publicada no prazo de até cento e oitenta dias a contar da data da publicação desta Lei.

CD140358855311

21
/

§2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o *caput* deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.

§3º Os estabelecimentos existentes nas vias deverão requerer junto ao órgão competente com jurisdição sobre ela o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto no art. 235-C, §§ 2º e 3º, do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e no art. 67-C, *caput* §§ 1º e 3º, do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:

I – a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas;

Parágrafo único. Durante os primeiros cento e oitenta dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, 1943, e na Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de noventa dias de que tratam o artigo 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e os artigos 168, §§6º e 7º e 235-B, VII da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I – em noventa dias da publicação desta Lei para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II – em um ano a partir da entrada em vigor desta Lei para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III– em três anos e meio a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no §2º do art. 184-A da Lei nº 9.503, de 1997.

IV– em dois anos e meio a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no §3º do art. 184-A da Lei nº 9.503, de 1997.

V - caberá ao CONTRAN estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames;

Art. 14. Decorrido o prazo de três anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.

CD140358855311

22
W

Art. 15. A Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007 que “Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....
§3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC – Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§4º O Transportador Autônomo de Carga Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos;

§5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Carga e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.”(NR)

.....
“Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, à critério do prestador do serviço.

.....
§7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, correrão à conta do responsável pelo pagamento.” (NR)

“Art. 11.

.....
§5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de cinco horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a

CD140358855311

23
W

importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§6º A importância de que trata o §5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços a Consumidor – INPC, calculado pela Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o sucede, definido em regulamento.

§7º Para o cálculo do valor de que trata o §5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos seus respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que não excederá a cinco por cento do valor da carga.” (NR)

.....
“Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito, como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas.” (NR)

Art. 16. O art. 1º da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Parágrafo único. Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo art. 2º da Lei no 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.”(NR)

Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

CD140358855311

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Art.19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.

Parágrafo único O PROCARGAS tem como finalidades o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Art. 20. Para fins de atendimento ao Programa de que trata o art. 19, fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE-CARGAS), devida pelo expedidor ou embarcador de mercadorias, pessoa física ou jurídica.

§1º São contribuintes da Cide-cargas o expedidor ou embarcador, pessoa física ou jurídica, de mercadorias.

§2º A Cide-cargas tem como fatos geradores o início das operações de transporte rodoviário de cargas realizadas pelos contribuintes referidos no §1º com origem e destino no território nacional ou com origem em território estrangeiro.

§3º A base de cálculo da Cide-cargas é o valor do frete pago pelo serviço de transporte.

§4º A Cide-cargas terá alíquota única de 1,25% (um inteiro e vinte e cinco centésimos por cento) aplicada sobre o valor de cada frete e recolhida pelo expedidor ou embarcador.

§5º A contribuição de que trata o *caput* se sujeita às normas relativas ao processo administrativo fiscal de determinação e exigência de créditos tributários federais, previstas no Decreto no 70.235, de 6 de março de 1972, e alterações posteriores, bem como, subsidiariamente e no que couber, às disposições da legislação do imposto de renda, especialmente quanto a penalidades e demais acréscimos aplicáveis.

§6º Compete à Secretaria da Receita Federal a administração e a fiscalização da Cide-cargas.

Art. 21. O Poder Executivo regulamentará o recolhimento e a aplicação dos recursos arrecadados com a Cide-cargas, observado o disposto no parágrafo único do art.19.

Parágrafo único. Para os serviços de que trata o inciso IV do art.2º, a regulamentação de que trata o *caput* destinará, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) dos recursos arrecadados.

24
/

CD140358855311

25
W7

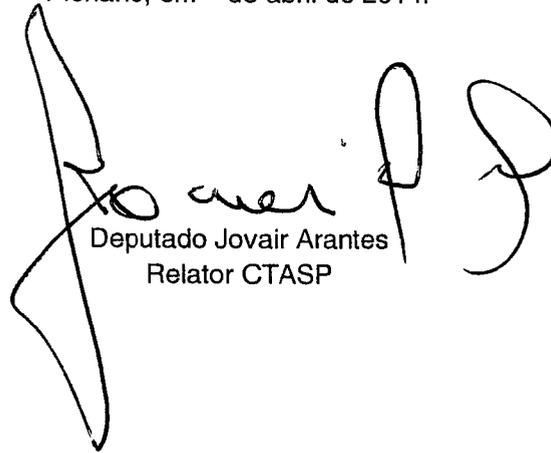
Art. 22. Ficam revogados o art. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Art. 23. Ficam convertidas em sanção de advertência:

 I – as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 2012, ~~as dispostas~~ ^{ALTERADAS} na Consolidação das Leis do Trabalho e da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, por ela alteradas, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e 

II – as penalidades por violação do art. 231, inciso V, da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até dois anos antes da entrada em vigor desta Lei.

Plenário, em de abril de 2014.



Deputado Jovair Arantes
Relator CTASP

CD140358855311

