



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO

N.º 714, DE 2012

(Do Sr. Mário Negromonte)

Susta a Resolução nº 417, de 12 de setembro de 2012, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que altera o art. 6º da Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012, que dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o art. 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PDC-711/2012.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita À Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica sustada, nos termos do art. 49, incisos V e XI, da Constituição Federal, a Resolução nº 417, de 12 de setembro de 2012, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que altera o artigo 6ª da Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012, que dispõe sobre fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluindo no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Congresso Nacional aprovou projeto de lei sancionado pela Presidente da República, resultando na Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012, publicada no Diário Oficial da União em 02 de maio de 2012, Resolução ANTT nº 3056, de 12 de março de 2009, que 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 nºs 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.

A Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 resultou de um amplo debate da sociedade, visando solucionar grave problema social vivido pelos motoristas profissionais do segmento de transporte rodoviário de cargas que são submetidos a longas jornadas de trabalho e excessivos períodos de direção de forma ininterrupta, acabam por comprometer a própria saúde do trabalhador e colocam em risco a segurança no trânsito.

Para suportar as jornadas e tempo excessivo de direção em muitos casos os motoristas são levados a se valer do uso de anfetaminas e outras drogas, agravando ainda mais sua condição de saúde e a segurança para a sociedade.

São constantes as notícias de graves acidentes nas rodovias provocados ou envolvendo veículos pesados, sendo o Brasil país com um dos

maiores índices de acidentes e em especial de mortes no trânsito, mais de 50.000 a cada ano.

Antes da nova lei inexistia qualquer regra disciplinando o tempo de direção do motorista nas rodovias, razão pela qual podia dirigir por 24,00 horas em um mesmo dia, sob o efeito de drogas para manter-se acordado, representando evidente risco para a coletividade.

A lei veio colocar um ponto final na situação vigente, criando regras de segurança no trânsito a serem observada pelos motoristas profissionais, sejam eles motoristas empregados ou motoristas autônomos, estabelecendo tempo máximo de direção de forma ininterrupta de quatro horas, com descanso de 30 minutos a cada quatro horas e ainda um intervalo de repouso diário de onze horas que pode ser fracionado em nove horas mais duas no mesmo dia.

É inquestionável que tais regras trarão mais segurança no trânsito e a preservação da saúde do motorista. Até aqui não se ouviu uma única voz contestando a oportunidade ou a necessidade premente e imperativa de regulamentação legal contemplando as regras aprovadas de proteção da sociedade, que paga as contas da insegurança e das mortes no trânsito (a conta mais pesada) ou então a conta da previdência e da saúde por todos sustentada.

Inseridas as regras de tempo de direção no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o CONTRAN editou a Resolução CONTRAN nº 405 de 12 de junho de 2012, regulamentando a fiscalização a ser efetuada pelos órgãos de trânsito em todo o País, cumprindo assim o seu dever legal de regulamentar a lei de trânsito, sua aplicação e fiscalização, estabelecendo na referida Resolução que por um período de 45 (quarenta e cinco) dias a fiscalização deveria ter caráter educativo, o que se pode considerar aceitável tendo em vista tratar-se de modificação legislativa a exigir maior divulgação e conhecimento de parte dos motoristas, divulgação e educação no trânsito que se inserem na órbita de competência dos órgãos de trânsito componentes do Sistema Nacional de Trânsito, dentre eles o próprio CONTRAN.

Ao término do prazo da fiscalização educativa prevista na Resolução CONTRAN nº 405 de 12 de junho de 2012, veio à lume a Resolução CONTRAN nº 417 de 12 de setembro de 2012, que acrescenta novos parágrafos ao artigo 6º daquela Resolução, estabelece canhestra “determinação” para que a

fiscalização punitiva seja feita nas vias que tenham a possibilidade de cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012, fixando um prazo de 180 dias para os Ministérios dos Transportes e Ministério do Trabalho fazerem a publicação no Diário Oficial de Portaria Interministerial listando as rodovias abrangidas pela resolução.

Estamos diante de uma esdrúxula determinação de um órgão do segundo escalão do Poder Executivo para que outros dois órgãos do Primeiro Escalão cumpram o que foi por ele determinado, fixando-lhe prazo para isso. Há uma evidente subversão da hierarquia, como se do ordenamento jurídico em vigor houvesse a possibilidade de uma Resolução de órgão hierarquicamente inferior pudesse emanar uma ordem a ser cumprida por dos Ministros de Estado.

A resolução gera perplexidade e total insegurança jurídica aos agentes da fiscalização e principalmente ao cidadão que aguarda o cumprimento da lei editada para sua proteção. O agente fiscal não sabe se deve cumprir a lei e fiscalizar o seu cumprimento pelos motoristas ou se deve cumprir a determinação e procurar saber se a rodovia se enquadra entre as que possuem os pontos de parada que preenchem os requisitos da lei. Se o agente de trânsito não fiscaliza e não autua poderá incorrer em prevaricação. Para cumprir a “recomendação” terá primeiro de correr todos os pontos de parada existentes na rodovia e verificar se atendem o que dispõe a lei. Mas é essa tarefa da sua competência?

Causa estranheza que a Resolução contenha referência às rodovias federais e apenas a elas. Pergunta-se: vale a regra da “recomendação” para as rodovias estaduais? O CONTRAN dividiu o trânsito nas rodovias brasileiras em dois segmentos: nas rodovias federais não haverá fiscalização, nas demais haverá? E a lei, aplica-se nas rodovias estaduais, mas não se aplica nas rodovias federais? São dois “Brasis”?

É a insegurança jurídica total para o cidadão.

Na prática o que visa a resolução editada é suspender a fiscalização por 180 (cento e oitenta dias) o que é inaceitável.

O Congresso Nacional aprovou uma lei em defesa da sociedade e quer vê-la aplicada e respeitada. É inaceitável que se prorrogue por 180

(cento e oitenta dias) as mortes nas rodovias. Principalmente, é inaceitável que as perdas de vidas sejam prorrogadas exatamente pelo órgão de trânsito responsável por dar ao brasileiro um trânsito seguro, livre de acidentes e mortes.

Ao CONTRAN em primeiro lugar cabe observar o disposto no CTB: "O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito."(art.1º,§2º).

Assim, o Congresso Nacional não pode deixar de dar uma resposta ao povo brasileiro que anseia pela aplicação da lei aprovada em sua defesa. Não podemos admitir que por uma omissão parlamentar fique o cidadão à mercê da ilegalidade e inconstitucionalidade dos atos praticados pelo Poder Executivo.

Confiando no empenho dos Senhores Deputados na continua luta pela preservação de sua competência legislativa, em face do abuso normativo do Poder Executivo, é que oferecemos à consideração dos nobres pares o presente Projeto de Decreto Legislativo.

Por tanto é necessário promover a sustação dos dispositivos integrantes da Resolução CONTRAN nº 417, de 12 de setembro de 2012 que exorbitam do poder regulamentar.

Sala das Sessões, em 16 de outubro de 2012.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional

.....

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

II - autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;

III - autorizar o Presidente e o Vice-Presidente da República a se ausentarem do País, quando a ausência exceder a quinze dias;

IV - aprovar o estado de defesa e a intervenção federal, autorizar o estado de sítio, ou suspender qualquer uma dessas medidas;

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa;

VI - mudar temporariamente sua sede;

VII - fixar idêntico subsídio para os Deputados Federais e os Senadores, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

VIII - fixar os subsídios do Presidente e do Vice-Presidente da República e dos Ministros de Estado, observado o que dispõem os arts. 37, XI, 39, § 4º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

IX - julgar anualmente as contas prestadas pelo Presidente da República e apreciar os relatórios sobre a execução dos planos de governo;

X - fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta;

XI - zelar pela preservação de sua competência legislativa em face da atribuição normativa dos outros Poderes;

XII - apreciar os atos de concessão e renovação de concessão de emissoras de rádio e televisão;

XIII - escolher dois terços dos membros do Tribunal de Contas da União;

XIV - aprovar iniciativas do Poder Executivo referentes a atividades nucleares;

XV - autorizar referendo e convocar plebiscito;

XVI - autorizar, em terras indígenas, a exploração e o aproveitamento de recursos hídricos e a pesquisa e lavra de riquezas minerais;

XVII - aprovar, previamente, a alienação ou concessão de terras públicas com área superior a dois mil e quinhentos hectares.

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994)*

§ 1º Os Ministros de Estado poderão comparecer ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados ou a qualquer de suas comissões, por sua iniciativa e mediante entendimentos com a Mesa respectiva, para expor assunto de relevância de seu Ministério.

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994)*

.....

.....

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 nºs 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.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10. (VETADO).

.....

.....

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

TÍTULO I INTRODUÇÃO

Art. 1º Esta Consolidação estatui as normas que regulam as relações individuais e coletivas de trabalho nela previstas.

Art. 2º Considera-se empregador a empresa individual ou coletiva, que, assumindo os riscos de atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços.

§ 1º Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

§ 2º Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, constituindo grupo industrial, comercial ou de qualquer outra atividade econômica, serão, para os efeitos da relação de emprego, solidariamente responsáveis a empresa principal e cada uma das subordinadas.

.....

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....

CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no *caput* e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO). [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 67-B. [*\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)*](#)

.....

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

- I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- V - criar a Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

.....

.....

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004

Institui normas gerais para licitação e
contratação de parceria público-privada no
âmbito da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Esta Lei se aplica aos órgãos da Administração Pública direta, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

§ 3º Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 4º É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada:

I - cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);

II - cujo período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos; ou

III - que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

§ 5º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

.....

.....

LEI Nº 12.023, DE 27 DE AGOSTO DE 2009

Dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º As atividades de movimentação de mercadorias em geral exercidas por trabalhadores avulsos, para os fins desta Lei, são aquelas desenvolvidas em áreas urbanas ou rurais sem vínculo empregatício, mediante intermediação obrigatória do sindicato da categoria, por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho para execução das atividades.

Parágrafo único. A remuneração, a definição das funções, a composição de equipes e as demais condições de trabalho serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores avulsos e dos tomadores de serviços.

Art. 2º São atividades da movimentação de mercadorias em geral:

I - cargas e descargas de mercadorias a granel e ensacados, costura, pesagem, embalagem, enlonamento, ensaque, arrasto, posicionamento, acomodação, reordenamento, reparação da carga, amostragem, arrumação, remoção, classificação, empilhamento, transporte com empilhadeiras, paletização, ova e desova de vagões, carga e descarga em feiras livres e abastecimento de lenha em secadores e caldeiras;

II - operações de equipamentos de carga e descarga;

III - pré-limpeza e limpeza em locais necessários à viabilidade das operações ou à sua continuidade.

Parágrafo único. (VETADO)

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 405, DE 12 DE JUNHO DE 2012

Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e

CONSIDERANDO a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe

sobre o exercício da profissão de motorista profissional; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 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;

CONSIDERANDO o disposto na Lei 10.350, de 21 de dezembro de 2001, que definiu motorista profissional como o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo;

CONSIDERANDO o disposto na Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que define a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens e dá outras providências;

CONSIDERANDO o disposto na Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007, que define o

Transportador Autônomo de Cargas – TAC como a pessoa física que exerce sua atividade profissional mediante remuneração;

CONSIDERANDO que o registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo é obrigatório em todos os veículos mencionados no inciso II do artigo 105, do CTB;

CONSIDERANDO a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas;

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos meios a serem utilizados para a comprovação do tempo de direção e repouso nos termos da Lei 12.619/12;

CONSIDERANDO o disposto no artigo 8º da Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e dá outras providências;

RESOLVE:

6º O descumprimento dos tempos de direção e descanso previstos nesta resolução sujeitará o infrator à aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no inciso XXIII art. 230 do CTB.

§ 1º A medida administrativa de retenção do veículo será aplicada:

I – por desrespeito ao inciso I do art. 3º, pelo período de 30 minutos;

II – por desrespeito aos incisos II e III do art. 3º, pelo período de 11 horas.

§ 2º No caso do inciso II, a retenção poderá ser realizada em depósito do órgão ou entidade de trânsito responsável pela fiscalização, com fundamento no § 4 do art. 270 do CTB.

§ 3º Não se aplicarão os procedimentos previstos nos §§ 1º e 2º, caso se apresente outro condutor habilitado que tenha observado o tempo de direção e descanso para dar continuidade à viagem.

§ 4º Caso haja local apropriado para descanso nas proximidades o agente de trânsito poderá liberar o veículo para cumprimento do intervalo de descanso nesse local,

mediante recolhimento do CRLV (CLA), o qual será devolvido somente depois de decorrido o respectivo período de descanso.

§ 5º Incide nas mesmas penas previstas neste artigo o condutor que deixar de apresentar ao agente de trânsito qualquer um dos meios de fiscalização previstos no art. 2º.

§ 6º A critério do agente no caso do inciso I § 1º, não se dará a retenção imediata de veículos de transporte coletivo de passageiros, carga perecível e produtos perigosos, nos termos do § 4º do art. 270 do CTB.

Vide Resolução nº 417, de 12 de setembro de 2012.

RESOLUÇÃO Nº 417 DE 12 DE SETEMBRO DE 2012

Altera o artigo 6º da Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012, que dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e

CONSIDERANDO a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 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;

CONSIDERANDO a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas;

RESOLVE:

Art. 1º O art. 6º da Resolução CONTRAN nº 405, de 12 de junho de 2012, passa a vigorar acrescido dos §§7º e 8º que terão a seguinte redação:

“§7º Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012.

§8º O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo §7º.

Art. 2º Fica revogado o §5º do art. 2º da Resolução CONTRAN nº 405, de 12 de junho de 2012.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Julio Ferraz Arcoverde
Presidente
Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça
Guiovaldo Nunes Laport Filho
Ministério da Defesa
Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes
Esmeraldo Malheiros Santos
Ministério da Educação
Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde
José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação
Rudolf de Noronha
Ministério do Meio Ambiente
Luiza Gomide de Faria Vianna
Ministério das Cidades

FIM DO DOCUMENTO
