

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.633-A, DE 2012

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Modifica a redação do caput do art. 67-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de modo a caracterizar o motorista profissional como aquele que possui vínculo empregatício; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:
Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a redação do caput do artigo 67-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, de modo a caracterizar o motorista profissional como aquele que possui vínculo empregatício.

Art. 2º O caput do art. 67-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, **no exercício de suas atividades mediante vínculo empregatício** e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.” (NR)

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

Justificação

O presente projeto de lei pretende restabelecer o objetivo inicial que permitiu a Câmara dos Deputados aprovar o Projeto de Lei nº 99, de 2007, que objetivava assegurar condições especiais de trabalho aos motoristas. Na oportunidade, como relator deste projeto na Comissão de Viação e Transportes, elaborei um substitutivo, que veio a ser aprovado pela Comissão. Neste substitutivo, as disposições propostas deveriam se restringir ao motorista que trabalha na condição de empregado. Portanto, os direitos previstos no Projeto de Lei deveriam ter caráter nitidamente trabalhista devendo, portanto, ser excluída a extensão aos transportadores autônomos de carga, cujas atividades são reguladas pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

A própria **Lei nº 12.619, de 30 de Abril de 2012**, no parágrafo único do art. 1º estabelece esta delimitação, senão vejamos:

“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 profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional **e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício**, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:*

I - transporte rodoviário de passageiros;

II - transporte rodoviário de cargas;”

No entanto este mesmo princípio não foi reproduzido quando a mesma Lei 12.619 acrescentou o **"CAPÍTULO III-A - DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS**, ao Código de Trânsito Brasileiro.

Desta forma, a fim de fazer justiça aos caminhoneiros autônomos, proponho esta alteração do caput do art. 67-A do CTB, ao mesmo tempo em que

solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 31 de outubro de 2012.

Deputado Gonzaga Patriota (PSB/PE)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarregados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

§ 1º No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.667, de 15/6/2012\)](#)

§ 2º [\(VETADO na Lei nº 12.667, de 15/6/2012\)](#)

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

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. 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 profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;
- III - (VETADO);
- IV - (VETADO).

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;

III - 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;

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

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera a redação do art. 67-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para considerar como motorista profissional apenas aquele que possui vínculo empregatício, para efeitos de cumprimento de no máximo quatro horas ininterruptas à direção do veículo.

O autor do projeto argumenta, em prol dessa distinção apresentada, que essa exigência do tempo de direção tem caráter nitidamente trabalhista, pelo que ela não se aplicaria aos motoristas autônomos.

Lembra, ainda, que a própria Lei nº 12.619, de 2012, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro, estabelece no parágrafo único de seu art. 1º que “integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício [...]”

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

Não resta dúvida que a redação do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 12.619, de 2012 une, mediante a conjunção “e” as duas condições delimitadoras da categoria profissional sobre a qual se pretende legislar, e que são preenchidas apenas pelos motoristas empregados: a formação profissional e o exercício da atividade mediante vínculo empregatício.

Porém, não podemos desconsiderar a razão pela qual no Código de Trânsito Brasileiro essa condição não foi reproduzida.

Na verdade, uma grande preocupação que alimentou a elaboração da Lei nº 12.619, de 2012, foi o elevado número de acidentes de trânsito envolvendo caminhões e outros veículos de carga, muitos deles causados pelo cansaço e pela falta de tempo de sono ou de repouso do motorista, em razão de cumprimento de excessivas cargas horárias de permanência ao volante, muitas vezes por decisão do próprio condutor, e com o uso de drogas para deixá-lo acordado, ou seja, em detrimento da própria segurança e da de terceiros, e da sua saúde, tanto física, como psico-social.

A necessidade de regulação do tempo de direção, de parada, descanso e espera se fez, então, premente e não podia deixar a descoberto de proteção e cuidados os motoristas autônomos. A continuar o esquema de excesso de carga horária a custo de “rebites”, a redução de acidentes de trânsito e mortes nas estradas nunca seria alcançada.

Há ainda mais a ser considerado. A Lei nº 12.619, de 2012, ao ter alguns de seus dispositivos vetados deixou certos aspectos a merecer melhor equacionamento, o que pode vir a comprometer o desejado desenvolvimento do setor de transporte de cargas. Por essa razão, foi criada nesta Casa a Comissão Especial destinada a debater e a propor modificações à referida Lei, que regulamenta a profissão de motorista.

Na oportunidade, vale lembrar que a apresentação do projeto de lei em pauta foi bem anterior à instalação da Comissão Especial, que ocorreu em 13/02/2013. Além disso, é preciso informar que tanto o autor do projeto como este Relator somos membros dessa Comissão: ele como titular, e, nós, na qualidade de suplente.

Os trabalhos dessa Comissão, já bem avançados, tiveram o suporte de muitas audiências públicas para a oitiva de representantes de entidades públicas e privadas envolvidas com o transporte de cargas, bem como dos

expoentes de associações de motoristas, do empresariado desse setor, e de especialistas em áreas de interface com o referido transporte.

Julgamos, portanto, que devemos priorizar o esforço coletivo no âmbito da Comissão Especial, para o aperfeiçoamento dos dispositivos da Lei nº 12.619, de 2012, que alteram tanto o Código de Trânsito Brasileiro como a CLT, e dão outras providências. Muitas decisões certamente emergirão do discernimento dessa Comissão Especial.

Desse modo, não convém deter-nos a apreciar, à revelia dessa Comissão, um dispositivo isolado acrescido ao Código de Trânsito Brasileiro pela Lei nº 12.619, de 2012, tal como o que é proposto neste projeto de lei.

Como já dissemos, no nosso entender, essa proposta deixaria a descoberto os motoristas autônomos no que diz respeito à sua segurança, à preservação de sua saúde e à sua integração social. Tais aspectos dificilmente passariam em branco na avaliação da Comissão Especial.

Diante do exposto, somos pela rejeição do PL nº 4.633, de 2012.

Sala da Comissão, em 27 de maio de 2013.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.633/2012, nos termos do parecer do relator, Deputado Diego Andrade.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Milton Monti, Washington Reis, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Aureo, Carlos Alberto Leréia, César Halum, Edinho Bez, Paulo Freire, Renzo Braz e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
