



Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a Profissão de Motorista (CEMOTOR)

MODIFICAÇÕES À LEI 12.619 DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista,

altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no que se refere ao empregado, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito brasileiro) bem como a Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007(Empresas e transportadores autônomos de carga), para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

Relator: Valdir Colatto

VOTO EM SEPARADO

(Dos Srs. Vanderlei Macris e Cesar Colnago)

O Relator desta matéria, Deputado Valdir Colatto, no relatório 1/2013, concluiu pela revogação da Lei nº 12.619, com o argumento de que os vetos impostos no momento da sanção deixaram uma lacuna que tornou inviável a aplicação das disposições, bem como criou um passivo relativo às obrigações trabalhistas e às infrações às novas regras de trânsito.

O autor deste Voto em Separado considera que não há necessidade de revogação total da presente Lei, mas apenas mudanças pontuais apresentadas no Substitutivo.

Por considerar a relevância da matéria, apresentamos o Voto em Separado, que tem por objetivo propor que esta Comissão avalie as modificações propostas pelo autor deste Voto em Separado, dê pela rejeição da proposta do Deputado Valdir Collato e pela aprovação deste Voto em Separado com o Substitutivo.



SUBSTITUTIVO ÀS MODIFICAÇÕES À LEI N.º 12.619, DE 2012

(Da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista)

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no que se refere ao empregado,e a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito brasileiro) para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. Dê-se nova redação aos arts. 1.º, 2.º e 9.º, da Lei n.º 12.619, de 30 de abril de 2012, e acrescente-se os arts. 2.º-A, 2.º-B, 9.º-A e 9.º-B à mesma Lei.

“Art. 1.º 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 empregados ou autônomos cuja atividade exija formação profissional exercida mediante remuneração, na condução dos seguintes veículos:

I – de transporte coletivo de passageiros; e

II – de carga”.

“Art. 2.º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei,além daqueles previstos na legislação própria:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional de nível técnico, 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;

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

IV- 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 e tempo de direção controlados e registrados de maneira fidedigna por meio de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou de meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às 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”.

“Art. 2.º-A. Para o exercício da profissão, o motorista profissional deverá realizar exames toxicológicos de comprovada eficiência de detecção pelo menos uma vez ao ano.

§ 1.º Constatada no exame toxicológico de que trata o *caput* a presença de substância psicoativa que determine dependência, o motorista terá assegurando seu direito a contraprova.

§ 2.º Confirmada a presença da substância de que trata este artigo , aplicar-se-ão as regras previstas nos arts.165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) com a redação dada pelas Leis de n.ºs 11.705, de 19 junho de 2008 (Lei Seca) e 12.760, de 20 de dezembro de 2012.”

“Art. 2.º-B. Aos motoristas profissionais infratores do disposto no art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro, sem prejuízo da penalidade prevista no artigo 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943,



ficam assegurados o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual, federal, por clínicas médicas, convênios privados de saúde, entidades de atendimento filantrópicas, e pelo Sistema Único de Saúde – SUS, entre outros, para tratamento.”

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

§ 1º Os locais de espera dos motoristas de transporte de cargas serão cedidos, entre outros, por:

I – transportador, embarcador, ou consignatário de cargas;

II – operador de terminais de cargas;

III – aduanas;

IV – portos marítimos, fluviais e secos;

IIIV – postos de combustíveis;

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

I – estações rodoviárias;

II – pontos de parada e de apoio;

III – alojamentos, hotéis, 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.”

“Art. 9.º-A. Caberá ao Poder Público adotar medidas para ampliar a disponibilidade, com distância máxima entre um e outro de 150 quilômetros, dos espaços previstos no art. 8.º, especialmente:



I – a identificação e cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 8º desta Lei;

II – 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;

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

§ 1º - Será obrigatória a inclusão de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou sua renovação, prevendo a construção de pontos de parada e descanso previstos no “caput” deste artigo.

§ 2º - Os contratos de concessão de exploração de rodovias em vigor deverão adequar-se ao disposto no parágrafo anterior no prazo de um ano.”

“Art. 9-B. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via, cadastrarão os trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§ 1º O primeiro cadastramento 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.

§ 2º A relação dos trechos cadastrados das vias públicas de que trata o *caput* deverá ser ampliada e revisada periodicamente, quando deverão ser publicadas e consolidadas incorporando todos os trechos referidos.

§ 3º Os estabelecimentos atualmente existentes nas vias e cadastrados terão prazo de até um ano a contar da vigência desta lei para solicitarem junto ao órgão de trânsito com jurisdição sobre a via o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso aos motoristas.



§ 4º - O reconhecimento de novos pontos de parada e descanso para os motoristas será feito a estabelecimentos que atendam as exigências de construção de locais de descanso adequados para o cumprimento do disposto nesta lei e no art. 67-A, caput e §§ 1º a 4º, da Lei no 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.”

Art. 2º. 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 vigorar acrescido do seguinte §2º, renumerando-se os demais parágrafos do artigo:

“Art. 168.....

§ 2º Será obrigatório exame toxicológico de comprovada eficiência de detecção específico para substâncias psicoativas que causem dependência por ocasião da admissão do empregado na função de motorista profissional, renovado todas as vezes em que o mesmo se fizer necessário, a critério do empregador.

....."(NR)

Art. 3º 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

....

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

....

VIII - submeter-se a exames toxicológicos de comprovada eficiência de detecção e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez ao ano.

Parágrafo único. A constatação no exame toxicológico da presença de sinais de substâncias psicoativas que determinem dependência, ou a recusa do empregado em submeter-se ao disposto no inciso VI deste artigo serão consideradas 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 quatro horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, tempo espera e descanso.

§ 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, no mínimo, onze horas de descanso, sendo facultado o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de refeição e de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela lei de trânsito, garantindo-se o intervalo mínimo de oito horas ininterruptas.

§ 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 Para os efeitos desta Lei, considera-se trabalho noturno o executado na direção efetiva de veículo, entre as vinte e uma horas de um dia e as cinco horas do dia seguinte, cuja remuneração será acrescida de 20% (vinte por cento) sobre a hora normal.

...

§ 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, ou em outras situações especiais previstas na lei, em acordo ou convenção coletiva não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 8º-A Quando a espera de que trata o § 8º coincidir com o intervalo de repouso diário interjornada e for exigida permanência do motorista empregado junto ao veículo, o tempo será considerado como de repouso para os fins do disposto no artigo 67-A, § 6º do CTB Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, sem prejuízo do disposto no § 9º, todos deste artigo.

...

§ 10. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo.

§ 11. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos devendo ser observados, no entanto, intervalo para refeição e descanso previstos nos §§ 2º e 3º, bem como o limite legal de tempo de direção e os intervalos e períodos de descansos previstos no CTB.



§ 12. O empregado é responsável pela guarda e preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo até que o veículo seja entregue ao empregador, ressalvada a hipótese em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

...

Art. 235-E. 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.

...

§ 3º É permitido o fracionamento do repouso semanal em dois períodos a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, assim como a acumulação de até três períodos de repouso seguidos para o seu gozo no retorno da viagem.

...

§ 5º 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.

§ 6º 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.

§ 7º Em situações especiais, assim consideradas força maior, atendimento a realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízos manifestos, devidamente registradas, 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.



...

§ 9º Nos casos em que o motorista deva acompanhar o veículo embarcado em outro meio de transporte esse tempo será considerado de espera.

§ 10 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.

§ 11 – Aplica-se ao transporte de passageiros os seguintes dispositivos:

I - É facultado o fracionamento do intervalo de condução veículo previsto na Lei de Trânsito em períodos de dez minutos;

II - 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.

III - 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. Após setenta e duas horas, o repouso deverá ser no veículo estacionado ou fora dele.

...

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/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 rodoviária da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do



trabalhador, incluindo jornadas especiais e atividades acessórias, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho.”(NR)

Art. 4º. 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. 67-A. É vedado ao motorista profissional, brasileiro ou estrangeiro, dirigir por mais de quatro horas ininterruptas veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código.

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

...

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, observar o mínimo de dez horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º deste artigo, garantindo-se 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.”

...

“Art. 67- C.....

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

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios



eletrônicos instalado no veículo, conforme regulamentação do órgão de trânsito competente.

§ 3º O equipamento eletrônico de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor.

§ 4º A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor até que o veículo seja entregue ao proprietário, ressalvada a hipótese de transporte de passageiros em viagens urbanas e semiurbanas em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.”. (NR)

“Art. 145.....

.....

Parágrafo único. A participação no curso especializado previsto no inciso IV independe do cometimento de infração grave ou gravíssima ou de reincidência em infrações médias durante os últimos doze meses.” (NR)

“Art. 147.....

.....

§ 4º Adicionalmente, o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo deverá realizar exames toxicológicos de comprovada eficiência de detecção anualmente, quando necessário será assegurado pelo Sistema Único de Saúde, estabelecida a confirmação, no caso de resultado positivo, por meio de exame de contraprova.

§ 5º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 6º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.



“Art. 230.

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

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

§ 1º Será imposta a penalidade de advertência por escrito para a infração prevista neste artigo, se o condutor infrator não for reincidente, na mesma infração, nos últimos doze meses;

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

Art. 5º O disposto no artigo 67-A, “caput” e §§ 1º a 4º, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 9º-B, § 1º, acrescentado à Lei n.º 12.619, de 30 de abril de 2012.

§ 1º Durante os primeiros cento e oitenta dias de vigência desta Lei, a fiscalização nos trechos de vias referidos nos atos de que trata o caput deste artigo será meramente informativa e educativa.

§ 2º O exame toxicológico de comprovada eficiência de detecção de que trata esta Lei será exigido após um ano contado da data de sua publicação.

§ 3º Nos trechos de rodovias onde não existirem pontos de parada e descanso do motorista com intervalo de distância previsto no artigo 9º-A, acrescentado à Lei n.º 12.619, de 30 de abril de 2012, não terão aplicação as disposições mencionadas no “caput” deste artigo, sendo permitido ao motorista dirigir pelo



CÂMARA DOS DEPUTADOS

tempo necessário ao deslocamento de um ponto de parada até o outro ou até lugar seguro mais próximo, para cumprimento dos intervalos de descanso e repouso, devendo a circunstância ser anotada no controle de tempo de direção em uso.

Art. 6.^º Fica revogado o artigo 235-D da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 7.^º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Deputado Vanderlei Macris

Deputado CESAR COLNAGO