



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.161-A, DE 2022 **(Do Sr. Ney Leprevost)**

Dispõe sobre a previsão obrigatória de construção de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais de transporte de cargas e de passageiros nos contratos de concessão das rodovias federais e estaduais, na forma que especifica; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição do PL 2521/22 e dos PLs 1703/23, 1079/24 e 638/25, apensados (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

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

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 2521/22, 1703/23, 1079/24 e 638/25

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022. (Deputado Ney Leprevost)

Dispõe sobre a previsão obrigatória de construção de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais de transporte de cargas e de passageiros nos contratos de concessão das rodovias federais e estaduais, na forma que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica estabelecido como cláusula obrigatória nos convênios de delegação e nos contratos de concessão das rodovias federais e estaduais, a construção de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais de transporte de cargas e de passageiros.

Art. 2º Fica estabelecido o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para a celebração de termos aditivos dos convênios e contratos em vigência para atendimento ao disposto no caput do Art.1º desta lei.

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

JUSTIFICATIVA

O Presente Projeto de Lei visa estabelecer cláusula obrigatória junto aos convênios de delegação e nos contratos de concessão das rodovias federais e estaduais a construção de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais de transporte de cargas e de passageiros.

A presente proposta visa dar efetividade ao disposto nas Leis nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e nº 13.103, de 2 de março de 2015, popularmente conhecidas como “Lei dos Caminhoneiros”, tratam sobre o exercício da profissão de motorista





CÂMARA DOS DEPUTADOS

profissional de transporte de cargas e de passageiros com especial enfoque no regramento da jornada de trabalho e do tempo de direção.

Por isso, diante da importância do tema, peço e conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 03 de agosto de 2022.

(assinado eletronicamente)

Deputado NEY LEPREVOST
(UNIÃO/PR)

Apresentação: 04/08/2022 16:57 - MESA

PL n.2161/2022



* CD 221761521900 *
exEdit

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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 *(Revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 2º *(Revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 3º O 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 acrescido da seguinte Seção IV-A:

"TÍTULO III

.....
 CAPÍTULO I

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

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

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

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

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

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 teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas

para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida 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, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

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, remuneração, benefícios, atividades acessórias

e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação."

Art. 4º O 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 acrescido do seguinte § 5º:

"Art. 71.

.....
 § 5º Os intervalos expressos no *caput* e no § 1º poderão ser fracionados 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 do 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 mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada." (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

"CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

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).

Art. 67-B. (VETADO).

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 67-D. (VETADO)."

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 145.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III." (NR)

"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 - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

XXIV - (VETADO)." (NR)

"Art. 259.

.....
§ 3º (VETADO)." (NR)

"Art. 261.

.....
§ 3º (VETADO).

§ 4º (VETADO)." (NR)

"Art. 310-A. (VETADO)."

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º [Revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#)

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Brasília, 30 de abril de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto
 Miriam Belchior
 Aguinaldo Ribeiro
 Gilberto Carvalho
 Luís Inácio Lucena Adams

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

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 - Código de Trânsito Brasileiro, e 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; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; 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 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:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - 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 empregados:

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

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e 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 às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

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.

.....
 § 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 vigorar 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, assegurados 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 90 (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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (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

'Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado;

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.' (NR)

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

.....
 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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

.....
 VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (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 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

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.' (NR)

'Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

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

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação.

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) 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 24 (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.

.....
 § 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista

profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados 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.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a 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 8 (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 a 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.' (NR)

'Art. 235-D. Nas de longa distância viagens com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (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.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (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.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de 3 (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 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (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 se 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 em 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.' (NR)

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

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação;

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (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 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

§ 1º (Revogado).

.....
§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

§ 5º (Revogado).

§ 6º (Revogado).

§ 7º (Revogado).

.....
 § 9º (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado).

§ 12. (Revogado).' (NR)

'Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.' (NR)

'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 rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.' (NR)

'Art. 235-H. (Revogado).' (NR)"

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

"CAPÍTULO III-A

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

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

§ 5º (Revogado).

§ 6º (Revogado).

§ 7º (Revogado).

.....' (NR)

.....
 'Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (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 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (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 para 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, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser

fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (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 no 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.' (NR)

.....
'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 a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor."

Art. 8º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - 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 submeter-se 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 90 (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 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto

no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses 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 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses 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 previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a 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 - CLT, 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 das 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;

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

.....
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no 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." (NR)

"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 as

situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro." (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de 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 ao 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;
- 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 se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses 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 5 (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 o 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 publicarão 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 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 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 poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C 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 *caput* e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - 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 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e na Lei nº 9.503, de 23 de setembro 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 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III - em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IV - em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (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.

Art. 15. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 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 Cargas 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 Cargas 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 5 (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 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 ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, 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 respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (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."

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 disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública." (NR)

Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (["Caput" do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018](#))

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória](#))

[nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018\)](#)

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o *caput* deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018\)](#)

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º deste artigo, considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018\)](#)

§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.711, de 24/8/2018\)](#)

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 833, de 27/5/2018, convertida na Lei nº 13.711, de 24/8/2018\)](#)

§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia a fim de compensar a isenção de que trata o *caput* deste artigo somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.711, de 24/8/2018\)](#)

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 finalidade 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. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET - para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

Art. 21. Ficam revogados os arts. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência:

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e

II - as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei.

Brasília, 2 de março de 2015; 194º da Independência e 127º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo
Antônio Carlos Rodrigues
Manoel Dias
Arthur Chioro
Armando Monteiro
Nelson Barbosa
Gilberto Kassab
Miguel Rossetto

PROJETO DE LEI N.º 2.521, DE 2022 **(Do Sr. Luciano Ducci)**

Dispõe sobre as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera e de descanso de motoristas profissionais e de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2161/2022.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022
(Do Sr. LUCIANO DUCCI)

Dispõe sobre as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera e de descanso de motoristas profissionais e de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas devem atender ao disposto nesta Lei.

Art. 2º As instalações sanitárias devem:

- I - ser separadas por sexo;
- II - possuir gabinetes sanitários privativos, dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento, além de cesta de lixo e papel higiênico;
- III - dispor de lavatórios dotados de materiais para higienização e secagem das mãos;
- IV - ser dotadas de chuveiros com água fria e quente;
- V - seguir a proporção mínima de 1 (um) gabinete sanitário, 1 (um) chuveiro e 1 (um) lavatório, por sexo, para cada 20 (vinte) vagas ou fração, considerando a quantidade de vagas no estacionamento destinadas ao atendimento dos motoristas profissionais de transporte;
- VI - ser providos de rede de iluminação; e





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

VII - ser mantidas em adequadas condições de higiene, conservação, funcionamento e organização.

§ 1º Os vasos sanitários devem possuir assento com tampa.

§ 2º O local dos chuveiros pode ser separado daquele destinado às instalações com gabinetes sanitários e lavatórios.

§ 3º Nas instalações sanitárias masculinas é permitida a instalação adicional de mictórios.

§ 4º As instalações sanitárias femininas podem ser reduzidas em até 70% da proporção prevista no inciso V, nos locais em que houver baixa demanda de usuárias, desde que assegurada a existência de pelo menos uma instalação sanitária feminina.

§ 5º Para cumprimento do disposto nesta Portaria, não é permitida a utilização de banheiros químicos.

Art. 3º Os compartimentos destinados aos chuveiros devem:

I - ser individuais;

II - ser dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento;

III - possuir ralos sifonados com sistema de escoamento que impeça a comunicação das águas servidas entre os compartimentos e que escoe toda a água do piso; e

IV - dispor de suporte para sabonete e cabide para toalha.

Art. 4º Medidas adequadas devem ser adotadas para garantir que o esgotamento das águas utilizadas não seja fonte de contaminação.

Art. 5º Os ambientes para refeições, quando existirem, podem ser de uso exclusivo ou compartilhado com o público em geral, devendo sempre:

I - ser dotados de mesas e assentos;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

II - ser mantidos em adequadas condições de higiene, limpeza e conforto; e

III - permitir acesso fácil às instalações sanitárias e às fontes de água potável.

Art. 6º Poderá ser permitido que os usuários dos locais de espera, de repouso e de descanso utilizem a própria caixa de cozinha ou equipamento similar para preparo de suas refeições, desde que em local que não comprometa as condições de segurança do estabelecimento.

Art. 7º Deve ser disponibilizada, gratuitamente, água potável em quantidade suficiente, por meio de copos individuais ou bebedouro de jato inclinado ou outro equipamento similar que garanta as mesmas condições.

Art. 8º Todo local de espera, de repouso e de descanso deve conter sinalização informando as áreas destinadas ao estacionamento de veículos, bem como a indicação da localização das instalações sanitárias e, quando existirem, dos ambientes de refeição.

Art. 9º Todo local de espera, de repouso e de descanso deve possuir vigilância ou monitoramento eletrônico.

Parágrafo único. O local de espera, de repouso e de descanso que exija dos usuários pagamento de taxa para permanência do veículo deve ser cercado e possuir controle de acesso.

Art. 10. A venda, o fornecimento e o consumo de bebidas alcoólicas nos locais de espera, de repouso e de descanso deve respeitar o disposto na Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

Art. 11. É vedado o ingresso e a permanência de crianças e adolescentes nos locais de espera, de repouso e de descanso, salvo quando acompanhados pelos responsáveis ou por eles autorizados.

Art. 12. Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais, aplicam-se as Normas Regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho.

Art. 13. Os locais de espera, de repouso e de descanso terão o prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei, para se adequarem ao disposto no inciso IV do art. 2º, no que se refere ao fornecimento de água quente, e no inciso V do art. 2º, no que se refere ao dimensionamento de chuveiros.

Art. 14 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 13.103/2015, conhecida como lei do motorista, definiu regras para motoristas do transporte rodoviário, seja de carga ou de passageiros. Como é amplamente sabido, o motorista é um profissional que pode acabar trabalhando por muitas horas seguidas, mesmo que indevidamente. Por isso, a referida lei veio para estabelecer regras também em relação ao descanso.

Ocorre que quando chega a hora de parar para descansar, é comum o caminhoneiro não encontrar locais seguros e com infraestrutura adequada. Com isso, ele acaba seguindo viagem e passando mais horas trabalhando, colocando em risco a sua segurança e dos demais motoristas no caminho, além de ferir a própria legislação vigente, que determina períodos específicos de descanso após horas de viagem.

Por isso, o presente projeto tem por objetivo trazer mais segurança e conforto aos profissionais do transporte de carga no Brasil. Estima-se que 62% de todas as cargas do País sejam transportadas nesse modal. A mais recente pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes indicou que caminhoneiros trabalham, em média, 11,5 horas por dia e chegam a rodar mais de 9 mil km por mês.

Para que os profissionais tenham condições de trabalho adequadas, é necessário que haja infraestrutura que garanta as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Isso posto, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2022.

Luciano Ducci
Deputado Federal
PSB/PR



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

Art. 3º Ressalvado o disposto no § 3º do art. 2º desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2º desta Lei.

.....

.....

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

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 - Código de Trânsito Brasileiro, e 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; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; 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 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:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - 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;

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.703, DE 2023

(Do Sr. Juninho do Pneu)

Dispõe sobre a Criação de Pontos de Parada e Descanso para Motoristas de Transporte de Cargas

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-2521/2022.

ESCLAREÇO, POR OPORTUNO, QUE A COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (CFT) DEVERÁ SER INCLUÍDA NA DISTRIBUIÇÃO PARA QUE SE PRONUNCIE QUANTO À ADEQUAÇÃO FINANCEIRA DA MATÉRIA (ART. 54, II)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. JUNINHO DO PNEU)

Dispõe sobre à Criação de Pontos de Parada e Descanso para Motoristas de Transporte de Cargas

O Congresso Nacional decreta:

Artigo 1º - Fica instituído o Programa Nacional de Fomento à Criação de Pontos de Parada e Descanso para Motoristas de Transporte de Cargas.

Artigo 2º - O objetivo do programa é incentivar a criação de infraestrutura adequada para que os motoristas de transporte de cargas possam realizar suas atividades com mais segurança e qualidade de vida, por meio da implantação de pontos de parada e descanso em rodovias e estradas do país.

Artigo 3º - O programa será coordenado pelo Ministério dos Transportes e contará com a participação de órgãos e entidades competentes, tais como ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

Artigo 4º - Os recursos para a implantação dos pontos de parada e descanso poderão ser provenientes de diversas fontes, tais como:

- I - Orçamento da União;
- II - Emendas parlamentares;
- III - Parcerias com o setor privado;
- IV - Financiamentos com juros subsidiados.

Artigo 5º - Os pontos de parada e descanso deverão contar com as seguintes estruturas:

- I - Banheiros com chuveiros e vestiários;



- II - Área de alimentação e descanso;
- III - Estacionamento com vagas adequadas para caminhões;
- IV - Área de lazer com jardins, playground e academia ao ar livre;
- V - Posto de atendimento médico de emergência;
- VI - Estação de serviço com combustível e manutenção para os veículos.

Artigo 6º - A localização dos pontos de parada e descanso deverá ser definida levando em conta os seguintes critérios:

- I - Distância máxima entre os pontos de parada e descanso de 150 km;
- II - Proximidade de áreas urbanas com oferta de serviços como restaurantes, farmácias, postos de gasolina, entre outros;
- III - Identificação de trechos de rodovias com maior fluxo de veículos de carga.

Artigo 7º - Os pontos de parada e descanso deverão ser fiscalizados pelos órgãos competentes a fim de garantir a qualidade e segurança da infraestrutura oferecida aos motoristas de transporte de cargas.

Artigo 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Os motoristas de transporte de cargas são fundamentais para a economia do país, mas muitas vezes enfrentam condições precárias de trabalho, com longas jornadas de trabalho e falta de estrutura adequada para descanso e alimentação.

A criação de pontos de parada e descanso pode contribuir para a melhoria das condições de trabalho desses profissionais, proporcionando infraestrutura adequada para que possam realizar suas atividades com mais segurança e qualidade de vida.



Além disso, a iniciativa pode contribuir para a redução de acidentes de trânsito, uma vez que a fadiga e o cansaço são fatores de risco para a ocorrência de acidentes envolvendo veículos de carga.

Dessa forma, esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste projeto de lei, que contribuirá para a garantia do direito dos caminhoneiros.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado JUNINHO DO PNEU



PROJETO DE LEI N.º 1.079, DE 2024

(Do Sr. Luciano Galego)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de pontos de apoio no Brasil para caminhoneiros e ajudantes nos estabelecimentos que recebam ou despachem mercadorias por meio de caminhões.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2521/2022.



PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Do Sr. Luciano Galego)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de pontos de apoio no Brasil para caminhoneiros e ajudantes nos estabelecimentos que recebam ou despachem mercadorias por meio de caminhões.

O Congresso Nacional decreta:

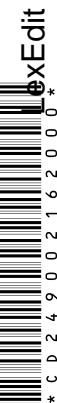
Art. 1º - Pela presente lei, empresas públicas e privadas que efetuam carregamento ou descarregamento de mercadorias de caminhões ficam obrigadas a instalarem pontos de apoio para os motoristas de caminhões e os auxiliares deste.

§1º - Familiares que acompanham o motorista serão considerados como auxiliares, tendo o direito de fazerem uso das instalações destes pontos de apoio.

§2º - As empresas poderão exigir prévio cadastro dos acompanhantes do motorista, com envio, inclusive, de cópia de documentos pessoais.

Art. 2º - Os pontos de apoio deverão oferecer, obrigatoriamente, acesso a sanitários, sala de espera ventilada, equipadas com bebedouros e rede wi-fi disponível.

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



JUSTIFICAÇÃO

2

A importância do caminhoneiro dentro do contexto econômico e social de nosso país é indiscutível. A maioria das mercadorias brasileiras é transportada em caminhões, que abastecem diariamente os estabelecimentos comerciais brasileiros.

Basta uma simples menção de greve da categoria para que autoridades e sociedade entrem em sobressalto. Não obstante a relevância desta atividade, os desafios de quem trabalha com transporte rodoviário de cargas no Brasil são enormes. Estradas ruins; investidas criminosas; altos custos de manutenção; e baixos valores pagos pelos fretes são apenas alguns dessas dificuldades enfrentadas pela categoria.

Roubos, furtos e até sequestros são preocupações constantes para caminhoneiros. Afinal, a distância dos grandes centros torna grande parte das estradas locais propícios para esses crimes. Não obstante todas essas condições adversas, esses verdadeiros heróis ainda não encontram, em regra, respaldo dentro das empresas que são responsáveis pelo abastecimento e descarga das mercadorias. Neste sentido, esta propositura pretende que sejam oferecidos a esses profissionais pontos de parada de descanso adequados, com banheiros limpos, com possibilidade de um banho, estruturas para acolher mulheres motoristas. Atualmente, o motorista quando chega no cliente para carregar e descarregar o caminhão, só é permitido a entrada do mesmo, devido as exigências da gerenciadora de risco que assegura a carga e também do próprio dono do produto.

Ocorre que em várias situações, os motoristas viajam em dupla, com mais um motorista extra e também com esposas, que muitas vezes acompanham a rotina de trabalho do marido como uma companhia em determinadas situações. Ora, tanto o ajudante como a esposa ficam aguardando fora do pátio por horas, já houve casos de aguardarem mais de 24h em situação bastante constrangedora, sem banheiro disponível, sala de espera adequada e o mínimo de segurança possível, ficando expostos a situações de roubos, furtos e até sequestros.

dep.lucianogalego@camara.leg.br

Telefone: (61) 3215 – 5660 / Gab. 660 – Anexo IV – Câmara dos Deputados



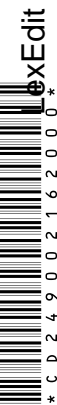
O poder legislativo precisa apoiar incentivar e melhorar as condições de vida desses profissionais no período que estão longe de casa enfrentando muitas horas de viagens. Respeitamos as exigências e normas das empresas e gerenciadoras de risco, que têm justo receio no ingresso de pessoas em seus estabelecimentos, entendemos, porém, que um cadastro realizado com antecedência das pessoas que acompanham o motorista, certamente dará a segurança necessária para esses estabelecimentos. Desta forma, nossa convicção é que esta proposição trará mais conforto, dignidade para esses profissionais, seus ajudantes e familiares.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado **LUCIANO GALEGO PL/MA**

dep.lucianogalego@camara.leg.br

Telefone: (61) 3215 – 5660 / Gab. 660 – Anexo IV – Câmara dos Deputados



PROJETO DE LEI N.º 638, DE 2025

(Do Sr. Zé Trovão)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de empresas de transporte rodoviário de cargas, denominadas embarcadores, oferecer uma sala apropriada, denominada “Sala Cristal”, para as esposas de caminhoneiros durante o período de desembarque de mercadorias.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1079/2024.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025

(Do Sr. ZÉ TROVÃO)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de empresas de transporte rodoviário de cargas, denominadas embarcadores, oferecer uma sala apropriada, denominada “Sala Cristal”, para as esposas de caminhoneiros durante o período de desembarque de mercadorias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica instituída a obrigatoriedade de empresas de transporte rodoviário de cargas, denominadas embarcadores, oferecer uma sala apropriada, denominada “Sala Cristal”, para as esposas de caminhoneiros durante o período de desembarque de mercadorias.

Art. 2º - A “Sala Cristal” deverá ser equipada com ar-condicionado, café, assentos confortáveis e banheiro.

Art. 3º - As empresas deverão realizar o cadastro das acompanhantes dos caminhoneiros, para controle do acesso.

Art. 4º - O não cumprimento desta lei sujeitará as empresas às penalidades previstas em regulamentação específica.





JUSTIFICAÇÃO

O projeto visa garantir dignidade e respeito às esposas de caminhoneiros, que muitas vezes são impedidas de permanecer dentro das instalações das empresas durante o desembarque, sendo obrigadas a esperar em condições inadequadas. Essas mulheres, frequentemente, acompanham seus companheiros em longas viagens, muitas vezes levando consigo seus filhos, sem ter acesso a uma infraestrutura mínima para descanso ou conforto.

A “Sala Cristal” proporciona um local apropriado para que possam aguardar com segurança e dignidade, evitando situações de vulnerabilidade e garantindo um espaço reservado para o bem-estar dessas famílias. Com essa medida, buscamos melhorar as condições dessas acompanhantes, proporcionando respeito e melhores condições de permanência durante o tempo de espera.

Diante do exposto, solicitamos a aprovação do presente projeto de lei. Assim, convocamos os Pares a sua rápida tramitação e aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado Federal ZÉ TROVÃO



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI No 2.161, DE 2022

Apensados: PL nº 2521/2022, PL nº 1703/2023, PL nº 1079/2024 e PL nº 638/2025.

Dispõe sobre a previsão obrigatória de construção de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais de transporte de cargas e de passageiros nos contratos de concessão das rodovias federais e estaduais, na forma que especifica.

Autor: Deputado Ney Leprevost

Relator: Deputado Diego Andrade

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.161, de 2022, propõe a obrigatoriedade de inclusão de cláusulas específicas para construção de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) em contratos de concessão rodoviária, com prazo de 180 dias para celebração de termos aditivos nos instrumentos vigentes. A justificativa do Autor fundamenta-se na necessidade de dar efetividade às Leis nº 12.619/2012 e 13.103/2015, que disciplinam a jornada de trabalho de motoristas profissionais.

A análise técnica revela, contudo, que o PL 2.161/2022 não introduz inovações substanciais ao ordenamento jurídico. A legislação atual já prevê mecanismos para implementação de PPDs, incluindo disposições sobre contratação, revisão de contratos e regulamentação de padrões de segurança. Além disso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) emitiu posicionamento contrário à proposta, destacando riscos de sobreposição normativa e insegurança jurídica.

Apensados à proposição temos os PL 2521/2022, PL 1703/2023, PL 1079/2024 e o PL 638/2025.



O Projeto de Lei nº 2.521/2022, de autoria do Deputado Luciano Ducci, estabelece requisitos mínimos de segurança, higiene e conforto para os locais de espera, repouso e descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. O texto detalha normas para instalações sanitárias separadas por sexo, chuveiros individuais com água quente, ambientes adequados para refeições, fornecimento gratuito de água potável, sinalização, monitoramento eletrônico e restrições quanto ao acesso de menores desacompanhados. O objetivo central é garantir condições dignas e seguras para o descanso desses profissionais, promovendo a saúde, o bem-estar e a segurança no trânsito, em consonância com as demandas da categoria e as exigências da legislação vigente.

O Projeto de Lei nº 1.703/2023 institui o Programa Nacional de Fomento à Criação de Pontos de Parada e Descanso para Motoristas de Transporte de Cargas, com o objetivo de incentivar a implantação de infraestrutura adequada ao longo das rodovias brasileiras. O programa, a ser coordenado pelo Ministério dos Transportes com participação de órgãos como ANTT e DNIT, prevê a utilização de recursos públicos e privados para a construção de pontos equipados com banheiros, áreas de alimentação, estacionamento para caminhões, espaços de lazer, atendimento médico de emergência e serviços de manutenção. O projeto determina critérios para localização desses pontos, como distância máxima de 150 km entre eles e proximidade de áreas urbanas, e estabelece a fiscalização da qualidade e segurança das instalações pelos órgãos competentes, buscando melhorar as condições de trabalho dos caminhoneiros e contribuir para a segurança viária.

O Projeto de Lei nº 1.079/2024 dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de sistemas de monitoramento eletrônico e de sinalização adequada em pontos de parada e descanso destinados a motoristas profissionais nas rodovias federais. O objetivo da proposta é aumentar a segurança desses locais, prevenindo ocorrências de furtos, roubos e outros delitos, além de garantir condições adequadas de repouso para os trabalhadores do setor de transporte rodoviário. O projeto também estabelece critérios mínimos para a infraestrutura desses pontos, visando promover o bem-estar dos motoristas e contribuir para a redução de acidentes relacionados ao cansaço nas estradas.

Por fim, o Projeto de Lei nº 638/2025, de autoria do Deputado Zé Trovão, obriga empresas de transporte rodoviário de cargas (embarcadores) a oferecerem uma sala apropriada, denominada “Sala Cristal”, para as esposas de caminhoneiros durante o período de desembarque de mercadorias. A proposta determina que a sala seja equipada com ar-condicionado, café, assentos confortáveis e banheiro, além de exigir o cadastro das acompanhantes para controle de acesso. O objetivo do projeto é garantir



dignidade, respeito e melhores condições de espera para as esposas dos motoristas, que frequentemente acompanham seus companheiros em longas viagens e, atualmente, enfrentam situações de vulnerabilidade e desconforto durante o tempo de espera nas instalações da empresa.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição será encaminhada para análise da adequação financeira da matéria pela Comissão de Finanças e Tributação e, posteriormente para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposta tramita em regime ordinário (Art. 151, III, RICD) e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A Lei nº 13.103/2015 estabelece, em seu art. 10, a obrigação de incluir cláusulas sobre PPDs em contratos de concessão futuros ou renovados, além de prever a revisão dos contratos em vigor para adequação a essa exigência, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro. O Decreto nº 8.433/2015 delega ao Ministério do Trabalho a competência para regulamentar condições sanitárias e de segurança nesses locais, o que foi concretizado por meio da Portaria nº 672/2021.

A proposta do PL 2.161/2022 repete dispositivos já vigentes, sem apresentar mecanismos novos para superar desafios de implementação. A exigência de termos aditivos em 180 dias ignora a complexidade de renegociações contratuais, que demandam análises técnicas e financeiras detalhadas para preservar a sustentabilidade das concessões.

A ausência de estudos de impacto regulatório (AIR) no projeto é crítica. A ANTT, em deliberações recentes, enfatizou a necessidade de equilíbrio tarifário e preservação de cláusulas contratuais, como demonstrado na Deliberação nº 216/2022, que ajustou tarifas de pedágio na BR-101/RJ considerando índices macroeconômicos e variáveis técnicas. A imposição unilateral de prazos curtos para revisão de contratos, sem avaliação de custos ou compensações, pode gerar litígios e desincentivar investimentos no setor.



Além disso, a Resolução ANTT nº 6.054/2024 já detalha requisitos para PPDs em rodovias concedidas, incluindo localização, tamanho e infraestrutura mínima, o que torna redundante a proposição legislativa. A criação de novas obrigações legais, sem diálogo com o arcabouço regulatório existente, fragmentará a governança do setor e dificultaria a fiscalização.

Diante do exposto, conclui-se que o PL 2.161/2022 é redundante por **repetir comandos legais** já existentes na Lei nº 13.103/2015 e em normas infralegais. Adicionalmente, a iniciativa **desconsidera impactos econômicos** ao impor prazos exíguos para a revisão contratual, negligenciando a importância da manutenção do equilíbrio financeiro das concessões, conforme apontado pela ANTT e por fim, a sobreposição normativa proposta **fragiliza a segurança jurídica**, podendo gerar conflitos de interpretação entre dispositivos legais e regulamentares.

Voto, portanto, a **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.161, de 2022, e de seus apensados os Projeto de Lei nº 2521, de 2022, Projeto de Lei nº 1703, de 2023, Projeto de Lei nº 1079, de 2024 e o Projeto de Lei nº 638, de 2025 por contrariedade ao interesse público e inadequação técnica.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2025.

Deputado Diego Andrade
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.161, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.161/2022 e dos Projetos de Lei nºs 2.521/2022, 1.703/2023, 1.079/2024 e 638/2025, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Geraldo Mendes e Rosana Valle - Vice-Presidentes, Beбето, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alden, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Sargento Fatur, Sargento Gonçalves, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gilson Daniel, Greyce Elias, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Julio Lopes, Márcio Honaiser, Nicoletti, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 8 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente

Apresentação: 08/04/2026 20:33:49.997 - CVT
PAR 1 CVT => PL 2161/2022

PAR n.1



* C D 2 6 1 3 2 2 3 6 2 1 0 0 *