AVALIAÇÕES SOBRE A LEI 13.103/2015 E IMPACTOS NA LEI 12.619/2012

"Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista"

Outubro / 2015

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT
SBS, Edifício Seguradoras, 11º andar - 70093-900 - Brasília - DF
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br - fone: (61)3224-5011

Nova Central Sindical de Trabalhadores - NCST
Sede: SAF-SUL - Qd 02 Bl. "D" - Térreo - Sala 102 - Ed. Via Esplanada - 70070-600 - Brasília / DF
www.ncst.org.br - ncst@ncst.org.br - fone: (61)3226-4000

CNTTT
Omar José Gomes
Presidente

NCST
José Calixto Ramos
Presidente

Elaboração e Pesquisas:
Epitácio Antonio dos Santos e,
Luis Antonio Festino

NOSSOS QUESTIONAMENTOS SOBRE A APROVAÇÃO DA LEI Nº13.103/2015

Diagramação:
DM Comunicação

Impressão:
JMS Produção Gráfica

"Sempre destacamos que a Lei 12.619, com certeza não resolveria todos os problemas que afetam os trabalhadores que atuam nessa atividade e nas suas categorias econômicas, porém, não há como negar a sua importância e o grande avanço que ela representa".

PROFISSÃO TRANSPORTE

Resumo

Este trabalho apresenta um conjunto de considerações a respeito dos resultados da Lei nº13.103/2015 e seus impactos na Lei nº12.619/2012, sobre o complexo do trabalho dos motoristas profissionais, a partir da análise dos seus efeitos sobre as condições de trabalho no seu dia-a-dia em rodovias, estradas, vias, nos mais diversos tipos de veículos e equipamentos rodoviários.

Apresentação

O setor de transportes é uma atividade meio, inserida no dia-a-dia das pessoas, na produção de bens e serviços, na educação, na saúde, no lazer, por fim em todos seguimentos econômicos nos transportes de materiais e de pessoas, com atuação de profissionais motoristas e trabalhadores em um ***ramo de trabalho com questões especificas e diferenciadas***.

Durante quase 50 anos o movimento sindical organizado exigiu soluções para as ***consequências*** das más condições de trabalho, como percepção de adicional de insalubridade, aposentadoria especial, entre outras reivindicações, deixando para um segundo plano as ***causas*** que provocam essa forma desumana de atuação no dia-a-dia de 5 milhões de motoristas profissionais, pertencentes a uma cadeia produtiva direta e indiretamente de 10 milhões de trabalhadores, com destaque para a jornada de trabalho.

Essa luta perdurou por quase 7 anos, desde apresentação do Projeto de Lei nº 6429/2005, até a sanção final em 30 de abril de 2012, do Projeto de Lei nº 99/2007, com uma ampla participação de trabalhadores, empresários do setor, Ministério Público do Trabalho em mais de 40 audiências públicas na Câmara dos Deputados, Senado Federal e em diversas regiões com representantes do setor.

A Lei do descanso, como ficou conhecida, para sua efetiva implantação não bastava somente sua aprovação, teria que haver a participação dos órgãos governamentais, fornecendo infraestrutura, regulamentando, fiscalizando e punindo quem descumprisse a nova legislação, **fato que não aconteceu**.

Acabou prevalecendo a teoria que ***"tem leis que pegam e leis que não pegam"***, como ressaltou um Ministro do Governo Federal, mas a *regulamentação da profissão de motoristas*, tem como objetivo garantir melhores condições de trabalho, diminuição dos altos índices de doenças do trabalho, mortalidade e de incapacidade permanente e no atendimento médico hospitalar.

O Procurador do Ministério Público do Trabalho, Dr. Paulo Douglas, destaca que: *"Ora, se a lei do descanso (Lei n. 12.619/12) já vem salvando milhares de pessoas, se esta lei, diversamente do que afirmavam seus críticos, se mostrou plenamente viável e não embaraçou o escoamento da enorme safra de 2014, se o Brasil passa por momento macroeconômico que favorece o agronegócio e se o frete rodoviário continua comparativamente barato, qual é a razão para legalizar as condições subumanas de trabalho do motorista profissional brasileiro? Qual a razão para economizar alguns centavos no frete e continuar a gastar bilhões de reais em tratamento com mortos e feridos nas estradas? ".*

Se as duas Leis regulamentam a profissão de motorista, por que nossos questionamentos?

A Lei nº 13.103/2015, também regulamenta a profissão de motorista, foi apresentada na Câmara dos Deputados apenas três meses após ser sancionada a Lei do Descanso, por um grupo de deputados representantes principalmente do agronegócio e dos grandes embarcadores, tirando direitos conquistados e impondo uma legislação onde prevaleceu a opção pelo lucro apoiados por uma pequena parte de caminhoneiros autônomos e transportadoras.

Apesar das duas leis regulamentarem a profissão de motoristas, a 13.103/2015, tem seu referencial na ***"regulamentação do mercado de trabalho"***, priorizando questões financeiras como custo de pedágios, combustíveis, financiamentos,

Desregulamentação da contratação de mão-de-o, com um único interesse em diminuição de custos de operação, em detrimento da vida.

A Lei 13.103/15, é composta de 39 artigos, sem vetos por parte da Presidência da República, mesmo com pedidos vetos encaminhados por departamentos técnicos dos Ministérios da Saúde e do Trabalho e Emprego, diferente da Lei 12.619/2012, que sofreu 19 vetos sendo a maioria de ordem de política sindical com base em representação sindical, em quando a lei refere-se à ***regulamentação da profissão*** e não a ***regulamentação do mercado de trabalho***.

Ação Direta de Inconstitucionalidade

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, impetrou Ação Direta de Inconstitucionalidade, com pedido de concessão de medida liminar, questionando artigos da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, em destaques nesta análise.

Foi dado um destaque na análise do artigo primeiro, devido a controvérsia de quem sem enquadra nas lei 12.619/12 e 13.103/15, que entendemos ser todos os motoristas profissionais de veículos automotores, cujo a condução exija formação profissional e desempenham suas funções mediante remuneração conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro.

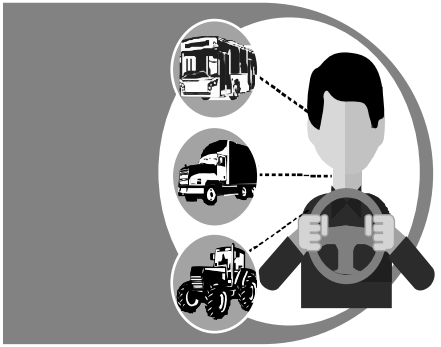
O presente trabalho de avaliação teve como base, obras literárias, artigos, entrevistas, audiências públicas, sobre a Lei 12.619/12, que teve parte de seus dispositivos revogados, enquanto até o momento com referência a Lei n. 13.103/15, não encontramos dados técnicos que justificassem alterações na Lei do Descanso.

Brasília, setembro de 2015

AVALIAÇÕES SOBRE A LEI 13.103/2015 E IMPACTOS NA LEI 12.619/2012

AVALIAÇÕES SOBRE A LEI 13.103/2015 E IMPACTOS NA LEI 12.619/2012

A Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, é composta de 39 artigos, tendo como conceito principal o exercício da profissão de motoristas, para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.



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

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, onde dispõe que seu objetivo trata do "exercício da profissão de motorista", ofício cuja execução não se restringe aos moldes dos artigos. 2º e 3º da CLT. Desse modo, a lei se estende a todos os motoristas profissionais, autônomos ou empregados inclusive do serviço público.

<u>Lembrando</u> que o primeiro dispositivo de qualquer texto normativo visa apontar "o objetivo da lei e o respectivo âmbito de aplicação" e, no caso específico da Lei 13.103/15, o caput do artigo 1º não contém nenhuma prescrição que limite sua abrangência".[1]

[1] - *(Artigo 7º, caput, da Lei Complementar LC nº 95/1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação de leis: "O primeiro artigo do texto indicará o objeto da Lei e o respectivo âmbito de aplicação).*

"O preceito em exame não excetua trabalhadores, a garantia nele prevista se estende a todos os profissionais, não se restringe apenas aos empregados em empresas de transporte coletivo de passageiros, ou no transporte de cargas. E não poderia ser diferente, porque a liberdade de exercício de qualquer trabalho ou profissão é garantia fundamental assegurada a todo cidadão" (art. 5º, XIII e art. 7º, XXXII, XXXIV, da CF/88). [2]

"Com efeito, juridicamente insustentável exigir que um motorista, empregado de uma transportadora, cumpra os limites estabelecidos pela nova lei quanto ao tempo de direção, a pausas e intervalos para descanso e repouso, e liberar dessa exigência outro motorista, que trafega pelas mesmas rodovias nas mesmas condições, só porque integra categoria diferenciada, como empregado de uma empresa que explora outra atividade econômica". [3]

"Os efeitos de uma jornada extenuante são os mesmos tanto para o motorista que dirige em estradas e rodovias quanto para aqueles que o faz na cidade. Ambos estão sujeitos a acidentes de trabalho e realizam atividade que, potencialmente, pode ferir terceiros.

Na verdade, comparação minuciosa das condições de trabalho de ambos pode mostrar que o condutor de veículos em centros urbanos se submete a maior estresse no desempenho do ofício".

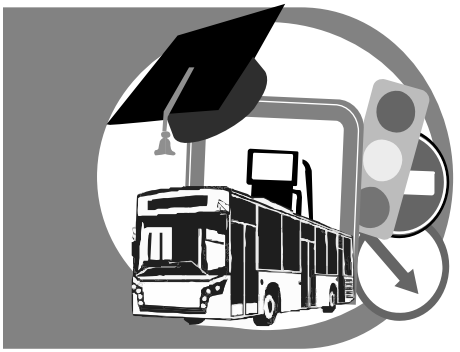
Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

"O Parágrafo primeiro regulamenta todos os motoristas que trabalham no transporte rodoviário de passageiros e cargas, que fazem parte da atividade ou categoria profissional dos motoristas cuja condução exija formação profissional, habilitados nas categorias constantes no Código de Trânsito Brasileiro CTB, dos artigos 140 ao 160, especificamente os determinados no artigo nº 143, categorias "A", "B", "C", "D" e "E".

---

[2] - *Pozzolo, Paulo Ricardo. Enquadramento Sindical e destinatários da Lei 12.619 - Motorista profissional: Aspectos da Lei n.12.619/12 LTr CNTTT, p.135;*

[3] - *Cernigniani, Tereza Aparecida Asta e Cernigniani, Daniel - A Nova Lei do Motorista Profissional e os Direitos Fundamentais ITr, 3.1 Amplitude da Lei, p 25.*



O CTB determina ainda que os: "operadores de trator de roda, de esteira ou misto ou equipamento automotor e/ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas",deverão ser habilitados conforme determina o Capítulo XIV da habilitação, especificamente os condutores de veículos habilitados conforme o artigo 143 e 144.

"Portanto, aqueles trabalhadores, devidamente habilitados para conduzir veículos automotores nas categorias C, D, e E (art.144 do CTB), independente, da espécie do veículo e da atividade econômica do empregador, continuam representados pelos sindicatos dos motoristas e/ou de categoria profissional diferenciada" "operadores de trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou equipamento automotor ...." [4]

"Como a lei não traz exceções, não cabe ao intérprete fazê-lo. Assim, pode-se dizer que alcança todos os motoristas profissionais (empregados e autônomos) que atuam no setor de transporte de cargas ou passageiros, independente da atividade econômica do empregador ou local de trabalho (ruas ou rodovias, estradas pavimentadas ou não, área urbana ou rural)". [5]

"Daí o motivo de se indagar se o motorista profissional contratado por empregador rural é empregado rural?".

"A circunstância de o motorista em referência assumir a condição de empregado rural, todavia, não afasta a aplicação da Lei n. 12.619/12, tampouco o coloca sob a representação do sindicato dos empregados rurais". [6]

---

[4] - **PASSOS**, Edésio Franco Pessoa - André Franco de Oliveira - Nicolade1, Sandro Lunerd. Enquadramento Sindical e destinatários da Le 12.619 - Motorista profissional. Aspectos da Le'n.12.619/12 LTr CNTTT, p. 37.

[5] - **BOARETTO**, Adriano Rinaldo. Ltr Suplemento Trabalhista 060/12 Comentários sobre Lei nº 12.619/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.

6 - Porrelo, Paulo Ricardo. Enquadramento Sindical e destinatários da Le' 12.619 - Motorista profissional: Aspectos da Le i n. 12.619/12 LTr CNTTT, p.152;

Ainda, com referência que determina a formação profissional que trata o Parágrafo Único, do art. 1º, o Desembargador Paulo Ricardo Pozzolo, destaca que: *"Para inúmeras ocupações que não dependam de ensino profissionalizante especial, deve-se entender, como "formação profissional" mencionada pela Lei n. 12.619/12, o preparo necessário para obter a licença de que tratam os artigos 140 e seguintes do CNT, sem a qual nenhum cidadão pode dirigir. Assim, se o trabalhador possui a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e conduz veículos automotores de forma habitual e como principal meio de subsistência, assume a condição de motorista profissional".* [7]

O artigo 147 do CTB determina regras específicas quanto à habilitação para o condutor que exerça *atividade remunerada*, através do parágrafo 5º: "o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação.

As atividades econômicas no caso são o transporte rodoviário de cargas e passageiros, onde há várias modalidades conforme Classificação Nacional das Atividades Econômicas CNAE, sendo: rodoviário (vias terrestres), ferroviário (trilhos), hidroviário (água) e aeroviário (ar). O transporte terrestre rodoviário se classifica nos Grupos: 49.21-3, 49.22-1, 49.23-0, 49.24-8, 49.29-(passageiros) e 49.30-2 (cargas), circulam por vias pavimentadas ou não.

Categoria profissional é matéria da CLT, que em seu artigo 511 e seguintes disciplina o que é categoria profissional e como se faz o enquadramento sindical. A Lei 12.619/12 e a 13.103/15 não inova em matéria do que seja categoria profissional. "Não é a lei que muda o conceito de categoria profissional de motoristas".

"São igualmente alcançados pela nova legislação os trabalhadores cujas as tarefas não se restringem à simples condução de veículo automotor, mas

[7] - *Pozzolo, Paulo Ricardo. Enquadramento Sindical e destinatários da Lei 12.619 - Motorista profissional: Aspectos da Lei n.12.619/12 LTr CNTTT, p.*140;

também inclue a prestação de serviço cuja natureza imponha a necessidade de locomoção. Dentre eles, pode-se mencionar o motorista socorrista, o motorista de carro forte, o motorista entregador, o motorista vigilante, o motorista auxiliar de tráfego, o motorista segurança, o motorista de caminhão guincho, o motorista de caminhão pipa, etc. Observa-se que, embora as atividades desses profissionais não se limitem à direção....., todas elas impõem a necessidade de locomoção em veículo automotor e de transporte". [8]

"O raciocínio até aqui desenvolvido permite concluir que também os motociclistas são regidos pela 12.619 (e 13.103, nossa avaliação), seja quando efetuam o transporte de pessoas (mototáxi), seja quando realizam o transporte de cargas (documentos, mercadorias, alimentos, etc.). Tais trabalhadores se enquadram em todos os parâmetros já mencionados, pois atuam em rodovias, avenidas, ruas, etc. E guiam veículos automotor cuja condução exige formação profissional". [9]

I - De transporte rodoviário de passageiros;

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

II - De transporte rodoviário de cargas;

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, tendo em vista que, o transporte rodoviário de cargas ou passageiros, não envolve apenas rodovias e sim vias, pois o termo rodoviário é o transporte sobre rodas (rodo) e não sobre rodovias. Sendo assim transporte rodoviário de cargas ou pessoas é o transporte por veículos com rodas sobre vias públicas ou privadas, sob a égide do CódigoBrasileirodeTransitoCTB, determinadas nos artigos nos artigos 2º e 4º.

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

Contempla motoristas empregados e autônomos.

---

8 - *Pozzolo, Paulo Ricardo. Enquadramento Sindical e destinatários da Lei 12.619 - Motorista profissional: Aspectos da Lei n.12.619/12 LTr CNTTT, P. 142;*

9 - *Pozzolo, Paulo Ricardo. Enquadramento Sindical e destinatários da Lei 12.619 - Motorista profissional: Aspectos da Lei n.12.619/12 LTr CNTTT, P. 142;*

I - Ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente, mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do Artigo 145, da Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997, normatizados pelo CONTRAN, em cooperação com o Poder Público; [10]

Contempla cursos especializados previstos no CTB.

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

Mantém o essencial da redação original, a supressão da expressão: consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art.162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, não prejudica a finalidade.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

IV - Contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha. [11]

Está inclusão reforça o disposto no Inciso II e regulamenta a NR 4, no transporte rodoviário.

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;

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

---

10 - Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB passa a vigorar com as seguintes alterações em seu artigo 145, no Parágrafo Único. ***"A participação em curso especializado previsto no inciso IV independente da observância do disposto no inciso III." - Parágrafo Único do artigo nº 150:*** exige que todo condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deve a eles ser submetido, cabendo ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN a sua regulamentação - ***Resolução nº 168/2004 -*** "Normas e Procedimentos para a formação de Condutores". ***Modificada pelas Resoluções: 169, 307, 350, 358, 359, 409, 410, 411, 413, 414, 415, 420 421, 435, 455 e 456.***

11 - NR 4 - 4.1. As empresas privadas e públicas, os órgãos públicos da administração direta e indireta e dos poderes Legislativo e Judiciário, que possuem empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, manterão, obrigatoriamente, Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho, com a finalidade de promover a saúde e proteger a integridade do trabalhador no local de trabalho. (104.001-4 / I2) ***(Alterado pela Portaria SSMT nº 33, de 27 de outubro de 1983)***

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

Apesar de alterado, mantém a essência da redação original da Lei 12.619/2012. [12]

C) aos motoristas empregados é assegurado o benefício de seguro de contratação obrigatória, custeado pelo empregador, destinado à cobertura de **morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente e auxilio funeral** referentes 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**.

Esclarece as coberturas do seguro aos motoristas.

Art. 3° 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.

Inclui o atendimento pelo SUS e Entidades privadas.

Art. 4° O § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de l o 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 estabelecido no § 1° 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) [13]

---

[12] - *Oliveira, Sebastião Geraldo - **Desembargador do Trabalho da 3ª RegiãoMG. Gestor Nacional do Programa Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho do TST. Análise das propostas de emenda apresentadas a Lei 12.619/12** "O direito previsto na alínea "b" do inciso IV se estende a todas as categorias de motoristas profissionais".*

[13] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 17;*

"Entretanto, por menos crível que seja, a alteração proposta no § 5º do art. 71, pela Lei nº 13.103/15, incluiu o termo "reduzido" criando assim desconformidade com a finalidadeda lei que é de proteger o bem jurídico que é a saúde do trabalhador".

Em Nota Técnica, o Ministério do Trabalho e Emprego, declara: "Tal alteração, no entanto, acarreta impacto negativo à saúde do motorista, tendo em vista que a concessão do referido intervalo constitui medida de higiene, saúde e segurançado trabalho, garantida por norma de ordem pública (art. 7º, XXII, CF/88)".

E conclui, "Nesse sentido, entende-se que o art. 4º do projeto deverá ser vetado, por contrariar o art. 7º, inciso XXII, da Constituição Federal". [14]

A retirada da Lei 12.619/12, da expressão do § 5º de "não descontados da jornada", não constava nas propostas apresentadas pelo relator Deputado Jovair Arantes e não foi apresentada nenhuma emenda modificativa ao texto durante o processo de votação na Câmara dos Deputados. Porém a mudança do texto surge na redação final.

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 viger com as seguintes alterações:

§6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurado o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames. ***(ADI 5322 - CNTTT)***

---

14 - *Advocacia-Geral da União Consultoria-Geral da União Consultoria Jurídica Junto ao Ministério do Trabalho e Emprego PARECER Nº 050/2015/CONJUR-TEM/CGU/AGU PROCESSO Nº 46000.001177/2015-19 INTERESSADO: Presidência da República ASSUNTO: Projeto de Lei nº 4246, de 2012 (PL n 41, de 2014, no Senado Federal) em fase de sanção presidencial.*

§7º Para os fins do disposto no §6°, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de noventa dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei **nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997,** que institui o Código de Trânsito Brasileiro CTB, desde que realizado nos últimos sessenta dias. "(NR) [15]

Art. 6° A Seção IV-A do Capítulo I do Título 111 da Consolidação das Leis d o Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n° 5.452, d e 1° d e maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Retira a expressão: "a seguinte redação": e substitui por "as seguintes alterações: ", mantendo assim o que não for alterado pelo Relatório aprovado na Câmara.

"TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

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

Aplicabilidade ao Motorista empregado.

I - De transporte rodoviário coletivo de passageiros; [16]

Com a inclusão do termo "coletivo" pelo CNAE 2.0 exclui: os motoristas dos serviços de táxi, a locação de automóveis com motorista ou condutor, o transporte especializado na locomoção de estudantes da rede pública ou privado.

[15] - §§ 6° e 7° - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. CNTTT. Inicial pg. 17;*

[16] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. CNTTT, Inicial pg. 21 a 26.*

II - De transporte rodoviário de cargas.

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

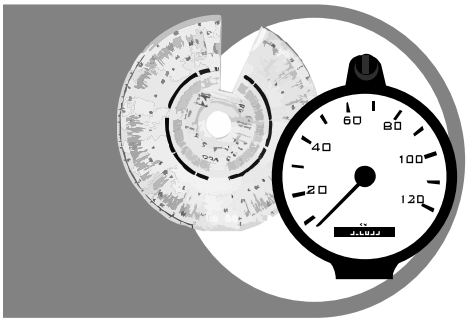
Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

I - Estar atento às condições de segurança do veículo;

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.



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.

Faz remissão ao Código de Trânsito Brasileiro CTB.

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

IV - Zelar pela carga transportada e pelo veículo;

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

VI- (VETADO)

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. ***(ADI 5322 - CNTTT)***

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) ***(ADI 5322 - CNTTT)***

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. [17]

Da <u>inconstitucionalidade</u> quando sugere que "mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias", pois vai de encontro com o previsto no art. 7º, inciso XIII da Constituição Federal, Onde faculta apenas a negociação coletiva para compensação de horários e redução de jornada, ou seja, não permite a ampliação de jornada de trabalho.

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

Mantém a redação original de da Lei 12.619/2012.

§ 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.

Faz remissão ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

§ 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 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período. [18]

---

[17] - Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 26 a 28;

[18] - Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 28 a 30.

Da inconstitucionalidade, isto porque o art. 7º, inciso XXII da Constituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, pois comprovadamente por estudos científicos o intervalo intrajornada tem a função da recuperação fisiológica do trabalhador, o fracionamento do intervalo impede esta recuperação gerando danos à saúde do motorista profissional, além de potencializar riscos de acidente de trabalho, portanto ferindo normas de saúde pública.

§ 4° 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.

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012 REMISSÃO: Caput do Art. 235- D. e Inciso III - do mesmo Art. da Lei 12.619/2012

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

Mantém a mesma essência da redação original da Lei 12.619/2012 - REMISSÃO §§ 4º e 6º deste Art. da Lei 12.619/2012.

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

Mantém a redação original de da Lei 12.619/2012.

§7° (VETADO)

Positivo, se for usado pelo MTE o mesmo critério para vetar o § 3º deste mesmo Artigo.

§8° São consideradas tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou destinatário, e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas com a jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.[19]

Da inconstitucionalidade, Alteração admite que o tempo de espera se inicie dentro da jornada de trabalho, o veto é justificado porque o §8° do art. 235-C original da Lei 12.619/2012 dispõe que "São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista", é mais benéfica ao trabalhador, pois a nova redação flexibiliza direito conquistado.

19 - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 30 a 32.*

§ 9º. As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal. [20]

Da inconstitucionalidade, a alteração reduz em o direito de receber o valor indenizado da hora normal acrescido de 30% para apenas 30% do valor da hora.

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

Garante o pagamento da jornada de trabalho normal, mesmo que fique em espera durante o dia todo.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8° 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 §§ 2° e 3°, sem prejuízo do disposto no § 9°.

Mantém paridade com os motoristas autônomos.

§ 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 § 3°. [21]

Da inconstitucionalidade, admite pequenas movimentações do veículo durante o "tempo de espera", o motorista estará realizando trabalho, porque deve manter a atenção e seguir as regras de trânsito, assim trata-se de jornada de trabalho e não tempo de espera. O que pode ser questionado judicialmente como jornada de trabalho.

---

20 - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 32 a 33*

21 - Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 33 a 34.

Atenção e seguir as regras de trânsito, assim trata-se de jornada de trabalho e não tempo de espera. O que pode ser questionado judicialmente como jornada de trabalho.

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos. [22]

Da inconstitucionalidade, "aqui, a crítica referente ao aludido dispositivo reside no fato de que a inexistência de qualquer tipo de critério temporal e solar, fere condições gravosas para o trabalhador. Seria retorná-lo aos moldes do perídio pré-industrial, sujeitando-o à todas as vicissitudes orlundas das jurídicas com o empregador ou tomador de serviços".

§ 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, no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos, normatizados pelo CONTRAN, até que o veículo seja entregue à empresa.

Transfere para o motorista a obrigação do empregador do controle de jornada prevista na alínea "b)" do Art. 2º.

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

Pelo sistema de rastreamento e GPS já e feita a transmissão de dados Instantaneamente.

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

Inclui o ajudante de motorista.

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância 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. [23]

---

[22] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. CNTTT, Inicial pg. 31*

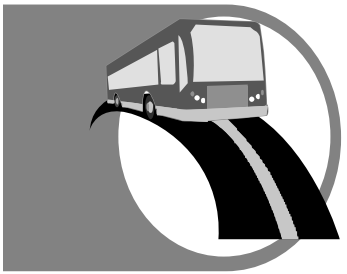
[23]- *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. CNTTT, §2º, §3º, §5º, §6º, §7º, §8º, da Inicial pg. 34 a 36.*

Da inconstitucionalidade, a revogação do art. 235-E da Lei 12.619/2012, e alteração deste do caput do art. 235-D, retira direito conquistado no § 1° do art. 235-E da Lei 12.619/2012, que garante repouso semanal de 36 horas reduz para 35 horas.

§ 1° 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.

§ 2° A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.***(ADI 5322 - CNTTT)***

Da inconstitucionalidade, isto porque o art. 7º, inciso XXII daConstituição Federal prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho, pois comprovadamente por estudos científicos o intervalo intrajornada tem a função da recuperação fisiológica do trabalhador, o fracionamento do intervalo impede esta recuperação gerando danos à saúde do motorista profissional, além de potencializar riscos de acidentes de trabalho, portanto ferindo normas de saúde pública.

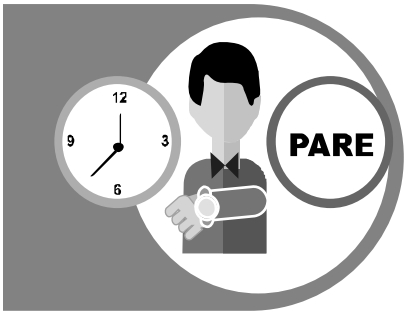


§3° O motorista empregado, em viagem de longa distância que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto à o veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera. ***(ADI 5322 - CNTTT).***

Da inconstitucionalidade, o motorista necessita de expressa autorização para permanência no veículo, pois é inerente do exercício da função de motorista a permanência no veículo, tendo em vista que possui cabine leito para pernoite e cozinha para alimentação.

§4° 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.

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.



§ 5° 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. ***(ADI 5322 - CNTTT).***

Da inconstitucionalidade, sugere o repouso com o veículo em movimento por até 72 Horas, o que não permite ao trabalhador a recuperação fisiológica de seu organismo, pois os movimentos ocasionados pelo deslocamento do veículo não permitem que o homem médio tenha um repouso adequado, assim maximizando os Riscos de acidente em seu turno de trabalho.

6° Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino. ***ADI 5322 - CNTTT)***

Da <u>inconstitucionalidade</u>, o que se verifica é que há uma flexibilização da jornada com sua extensão SEM LIMITES em bases subjetivas que por sua indefinição, não coadunam com a manutenção da segurança e saúde do motorista.

§7° Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no §3° do art. 235-C, esse tempo será considerado com o tempo de descanso. ***(ADI 5322 - CNTTT).***

Da inconstitucionalidade, a alteração proposta pelo PL extingue o direito de computar o tempo como jornada de trabalho e o excedente ser indenizado como tempo em espera, direito este conquistado no § 11° do art.235-E da Lei 12.619/2012.

§8° 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. **ADI5322 - CNTTT)**

Da inconstitucionalidade, fere princípios de Direito do Trabalho, previsto na Constituição Federativa do Brasil e na CLT, e no caso de território estrangeiro fere a soberania e as leis de outros países, sendo que a negociação coletiva de trabalho não pode diminuir direitos que esteja previsto em lei.

(Lei 12.619 Revogado) 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.

Estes fracionamentos de intervalos já estão contemplados no § 5º do Art.71 da CLT, e nos Arts. 67-A e 67-C e devem ser suprimidos, o Caput do Art. 235-E e os Incisos I -... II -... e III -...

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos: *(ADI 5322 - CNTTT)*

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 n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5° 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. [24]

Da <u>inconstitucionalidade</u>, o inciso III sugere o repouso com o veículo em movimento por até 72 horas, o que não permite ao trabalhador a recuperação fisiológica de seu organismo, pois os movimentos ocasionados pelo deslocamento do veículo não permitem que o homem médio tenha um repouso adequado, assim maximizando os riscos de acidente em seu turno de trabalho, indo de encontro ao art. 7º, inciso XXII da Constituição Federal.

(§ 1º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

A revogação deste § 1º que retira direito conquistado na Lei 12.619/2012, que garante repouso semanal de 36 horas e reduz para 35 horas.

<u>(§ 3º - Revogado da Lei 12.619)</u> - 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 - Revogado da Lei 12.619) - 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.

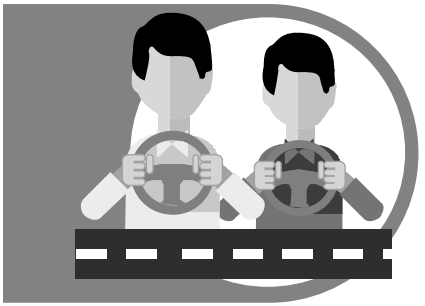
O motorista necessita de expressa autorização para permanência no veículo, pois é inerente do exercício da função de motorista a permanência no veículo, tendo em vista que possui cabine leito para pernoite e cozinha para alimentação.

(§ 5º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

---

[24] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, da Inicial pg. 38*

Este § 5º do art. 235-E da Lei 12.619/2012, é um complemento que especifica quais são os locais de espera do motorista, e a indenização prevista no § 9º do art. 235-C da Lei 12.619/2012.



(§ 6º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

A revogação extingue o direito de receber o valor da remuneração de tempo de reserva de 30% do valor da hora normal, quando o veículo estiver em movimento, após cumprido a jornada normal de trabalho, ou seja, retira direito conquistado com a Lei 12.619/2012.

(§ 7º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

A revogação proposta pelo PL fere o direito conquistado de normas de higiene, saúde e segurança no ambiente de trabalho, pois os intervalos são destinados a recuperação física e psíquica do trabalhador, especialmente neste caso, onde o motorista deve manter a atenção usando todos os sentidos humanos para evitar acidentes.

§8º (VETADO); - É previsto o pagamento, em caráter indenizatório, de pernoite ao motorista fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, se não for disponibilizado dormitório pelo empregador, pelo embarcador ou pelo destinatário.

(§ 9º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

(§ 10º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

(§ 11º - Revogado da Lei 12.619) - 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.

A revogação proposta pelo PL extingue o direito de computar o tempo como jornada de trabalho e o excedente ser indenizado como tempo em espera, direito este conquistado neste § 11º do art. 235.

(§ 12º - Revogado da Lei 12.619) - Aplica-se o disposto no § 6o deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

A revogação extingue o direito de receber a remuneração de 30% da hora normal conquistado com a Lei 12.619/2012.

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) [25]

Da inconstitucionalidade, a alteração admite em qualquer situação o regime de jornada de 12/36 horas, enquanto a redação original do Art. 235-F da Lei 12.619/2012, que previa a exceção apenas para "em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique".

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) [26]

[25] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 38 a 39;*
[26] - *Ação Direta de inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 39 a 40;*

Da inconstitucionalidade, a alteração troca a proibição pela permissão, com a redação da Lei 12.619/2012 tinha um caráter restritivo no comissionamento, enquanto o PL tem caráter liberativo favorecendo o excesso de jornada e tempo de direção, comprometendo a segurança próprio e dos demais usuários das vias. Ainda, troca o termo segurança rodoviária para segurança da rodovia, sendo que o conceito do termo "rodoviária" significa "transporte feito por estradas, rodovias, ruas e outras vias pavimentadas ou não", enquanto o termo "rodovia" trata-se apenas de estrada rurais pavimentadas.

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

A revogação, retira uma previsão importe da Lei 12.619/2012, que estabelece a possibilidade de negociação coletiva desde de que não seja comprometida a segurança e que reduza direitos previsto em lei.

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

Retira a expressão: "a seguinte redação": e substitui por "as seguintes alterações": mantendo assim o que não for alterado pelo Relatório aprovado na Câmara

"CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Lei 12.619/2012 Revogado o 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.

A revogação do Art. 67-A e § 1º da Lei 12.619/2012, tinha maior abrangência pois o inciso II do art. 105 prevê que "para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo", portanto mais abrangente que o mencionado nos incisos I e II do art. 67-A da Lei 13.303/2015.

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

I - De transporte rodoviário ***coletivo*** de passageiros; [27]

Da inconstitucionalidade, a alteração com a inclusão do termo "coletivo" no inciso I do art. 67-A do PL, sendo que pelo CNAE 2.0 exclui os motoristas dos serviços de táxi, a locação de automóveis com motorista ou condutor, o transporte especializado na locomoção de estudantes da rede pública ou privado. Ressalta-se que no inciso I, do art. 1º, já se encontra a previsão de aplicação para a "atividade ou categoria econômica de transporte rodoviário de passageiros".

II - De transporte rodoviário de cargas.

Os § 1º, § 2º, § 3º, § 4º, § 5º, § 6º e § 7º, da Lei 12.619/2012 (Revogados)

OBS. Não havia no Relatório final do Deputado Jovair Arantes, previsão de revogar estes artigos - Passa a vigorar com as seguintes alterações: em substituição: "a seguinte redação", que se mentida conforme Relatório de 09/04/2014, justificava a revogação.

Art. 67-B. Vetado.

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. [28]

Da inconstitucionalidade, fica dúbio com o disposto ao disposto no § 1º-A tempo de direção do motorista de transporte coletivo rodoviário de passageiros.

§ 1° 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. ***(ADI 5322 - CNTTT)***

Da inconstitucionalidade, fica dúbio com o disposto no caput do Art. 67-C, que é "horas e meia ininterruptas" no § 1º nas "seis horas na condução de veículo", e no § 1º - A "a cada quatro horas na condução de veículo rodoviário de passageiros". *(ADI 5322 - CNTTT)*

27 - Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 40 a 41.

28 - Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, da Inicial o §1º, §1º, 3º§ pg. 41

§ 1°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.

Negativo Da inconstitucionalidade, o tempo de direção de 4 (quatro) horas 30 (trinta) minutos de descanso para os motoristas de veículo rodoviário de passageiros e para os motoristas de transporte rodoviário de carga o tempo dedireção de 6 (seis) horas, criou assim os motoristas de primeira classe e os de segunda classe. Fere o direito conquistado no art. 67-A e§ 1° da Lei 12.619/2012 e de normas de higiene, saúde e segurança, pois os intervalos são destinados a recuperação física e psíquica do motorista profissional, especialmente neste caso, onde o motorista deve manter a atenção usado todos os sentidos humanos para evitar acidentes. (*ADI 5322 - CNTTT*)

§2° 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.

Positivo - mantém a redação original da Lei 12.619/2012, e melhora a redação.

§ 3° 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 § 1°, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. ***(ADI 5322 - CNTTT)***

Da inconstitucionalidade, permite intervalo interjornada fracionado em períodos de oito horas mais três, na redação original do §3º do Art. 67-A, previa nove horas mais duas.

.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, e exclui parte da redação do §4º do Art. 67-A, porém não prejudica o objetivo.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, e melhora a redação do §6º incluindo "com ou sem carga" do Art. 67-A.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, e melhora a redação do §5º do Art. 67-A.

§ 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)

.....

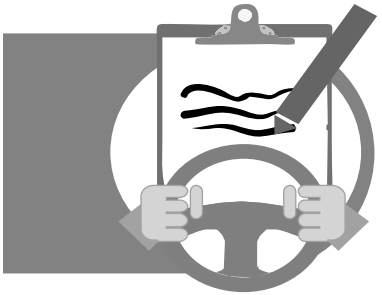
Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, e melhora a redação do §7º do Art. 67-A.

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.

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.



§ 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.

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

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

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

§ 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.'"

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012.

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.[29]

29 - Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. CNTTT. Inicial p. 17 a 21

Em Nota Técnica do Ministério da Saúde avalia que: O Exame com larga janela de detecção é inadequado para as ações de promoção e prevenção dos acidentes de trânsito, porque não identifica o risco imediato do motorista profissional dirigir sob influência de drogas e outras substâncias psicoativas nem proporciona medidas de intervenção imediata.

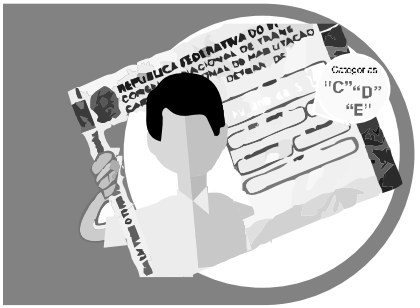
Na avaliação do Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior da ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, "O exame toxicológico é uma afronta ao trabalhador, é achincalho discriminatório, humilhante já que jamais poderá ser correlacionado a possível acidente.

Ainda joga nas costas dos motoristas profissionais mais um custo que poderá chegar a R$ 360,00, na hora da renovação ou troca de categoria de sua habilitação.

"Da leitura sistemática de ambos os textos, tanto no art. 5º (que alterou os §§ 6º e 7º da CLT) quanto do art. 8º (que alterou o art. 148-A da Lei de Trânsito), tem-se que somente os MOTORISTAS PROFISSIONAIS foi imposta a exacerbada repetição de exames, especificamente com a janela de detecção de no mínimo 90 dias pretéritos.....tal fato por si, denota sim uma acentuada dissonância com o Princípio da IMPESSOALIDADE".....Ora, não tão somente inserta no art. 37 da Carta Magna, o princípio em questão tem seu estrado, no art. 5º do texto constitucional, onde se decota que *"todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza"*. Guarda assim, vinculação direta com os princípios tanto da ISONOMIA quanto da IGUALDADE"

§ 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

§ 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***



§ 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

§ 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

§ 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

§ 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

§ 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:***(ADI 5322 CNTTT)***

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." ***(ADI 5322 CNTTT)***

Lei 12.619/2012 - 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)

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, não houve alteração no Relatório;

"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.

Somente se tornará infração grave se o motorista cometeu mais que uma infração nos últimos 12 meses.

§ 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)

Restabelecido como §4º, vetado na Lei 12.619/2012, livra os motoristas de ônibus de serem multados e pontuados na CNH em virtude dos passageiros não usarem o cinto de segurança, esta emenda foi elaborada pelos trabalhadores.

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. [30]

Mantém a redação original da Lei 12.619/2012, reduz de "Infração grave; " para "média"

.....

.....

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

Somente se tornará infração grave se o motorista cometeu mais que uma infração nos últimos 12 meses.

---

[30] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial p. 42 a 43.*

O §2° e §4° do art. 9°, restringem os locais de espera e repouso do que previa o caput do art. 9° da Lei 12.619/2012. Ressalta-se que o veto do caput do art. 9° do PL, previa todos os locais previsto atualmente na Lei 12.619/2012, a obrigação de manter as normas sanitárias e de segurança.

§ 1° 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.

§ 2° 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.

§ 3° Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo. ***(ADI 5322 CNTTT)***

§ 4° 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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

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. 9°,

especialmente:

Dar prazo de "cinco anos" para ampliar os pontos de descanso que já tem dois anos de vigência pela Lei 12.619/2012.

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

Nas futuras concessões de rodovias fica obrigado a construção de pontos de paradas.

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;

Nas revisões das concessões de rodovias fica obrigado a construção de pontos de paradas.

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;

Positivo.

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;

Positivo.

V - A criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Positivo.

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.

Positivo.

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.

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

§ 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.

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

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

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Positivo.

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:

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica, tendo em vista que revoga outras leis que estão vigência, como os artigos incluídos na CLT e no CTB pela Lei 12.619/2012, não poderá haver vacacio legis, e conceder prazos que já foram cumpridos anteriormente, especialmente quando fere o direito adquirido e causa prejuízo ao patrimônio jurídico do trabalhador.

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

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

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

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

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.

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

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; **(ADI 5322 CNTTT)**

II - Em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional; **(ADI 5322 CNTTT)**

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; **(ADI 5322 CNTTT)**

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. **(ADI 5322 CNTTT)**

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames. **(ADI 5322 CNTTT)**

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.

A Lei 12.619/2012, já está em vigor desde 16 de junho de 2012, conceder mais prazo não se justifica.

Art. 15. A Lei no 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações: [31]

Da inconstitucionalidade, os §3°, §4° e §5° no art. 4 da Lei 11.442/2007, é a precarização de direitos trabalhistas, o que fere a Constituição Federal do Brasil e o art. 3º da CLT, pois a figura do TAC Auxiliar é o motorista empregado abrangido pelas normas do trabalho e não pelas regras civis, prevista no art. 4 da Lei 11.442/2007, onde trata-se de proprietário de veículo ou com posse por arrendamento mercantil.

"Art. 4°

.....

.....

.....

§ 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. **(ADI 5322 CNTTT)**

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos. **(ADI 5322 CNTTT)**

§ 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) **(ADI 5322 CNTTT)**

---

[31] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 43 a 45.*

"Art. 5ºA. 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)

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)

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

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.

Benéfico, mas não indica a fonte de custeio, que deverá ser regulamentada posteriormente, o que pode levar décadas para acontecer.

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.

Benéfico, mas não indica a fonte de custeio, que deverá ser regulamentada posteriormente, o que pode levar décadas para acontecer.

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.

Revoga artigos da Lei 12.619/2012.

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência: [32]

Da inconstitucionalidade, trata-se de anistia que beneficia infratores que não cumpriram com a Lei 12.619/2012, expondo os profissionais motoristas ao risco da saúde, higiene e segurança, além de colocar em risco as pessoas que transitam pelas vias, sendo que os empresários do setor que cumpriram com a norma, serão prejudicados, pois aqueles que não cumpriram exerceram concorrência desleal e com enriquecimento ilícito, para que se mantenha a segurança jurídica e se respeite a coisa julgada.

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 **(ADI 5322 CNTTT)**

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. ***(ADI 5322 CNTTT)***

[32] - *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, Inicial pg. 45*

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

Referências bibliográficas

- **PASSOS**, André Franco de Oliveira;

- **PASSOS**, Edésio Franco;

- **NICOLADELI**, Sandro Lunard;

- **POZOLO**, Paulo Ricardo; Motorista Profissional Aspectos da Lei n.12.619/12. Elementos da legislação trabalhista e de trânsito: CNTTT Ltr.

- **BOARETTO**, *Adilson Rinaldo. Ltr Suplemento Trabalhista 060/12 - Comentários sobre Lei nº 12.619/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.*

- **GEMIGNANI**, Tereza Aparecida Asta;

- **GEMIGNANI**, Daniel; A Nova Lei do Motorista Profissional e os Direitos Fundamentais Ltr;

- **OLIVEIRA**, Sebastião Geraldo, **Desembargador do Trabalho da 3ª Região MG Gestor Nacional do Programa Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho do TST -** observações sobre os impactos à categoria dos motoristas profissionais decorrentes do Projeto que propõe alteração da Lei nº 12.619/2012, encaminhada a Câmara dos Deputados, para análise da Deputada Jô Moraes;

- **JUNIOR**, Dirceu Rodrigues Alves, Artigo: Pobre Profissional do volante! Instituída a escravidão nas rodovias ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego;

- **SANTOS, Tito Antonio Oliveira,** INCONSTITUCIONALIDADE DE DISPOSITIVOS DA LEI 13.303/2015 avaliação da FETROPAR;

Luis Antonio Festino Diretor de Assuntos Trabalhistas - Nova Central Sindical de Trabalhadores
Fones: (11)99184-3763 (61)3226-4000 (61)3224-5011 / e-mail- festino@ncst.org.br, festino@cnttt.org.br