



**Confederação Nacional da Indústria
Assuntos Legislativos**

COMISSÃO ESPECIAL – REVISÃO DA LEI 12.619/2012

PROPOSTA PRELIMINAR DE ALTERAÇÃO

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

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

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

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

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

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores, em rodovias e em estradas, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - transporte de passageiros;
- II – transporte de cargas;

JUSTIFICATIVA:

A proposta tem por objetivo explicitar que a lei 12.619/12 aplica-se ao motorista profissional que trafega nas rodovias e nas estradas, assim classificadas como vias rurais, nos termos do art. 60, II, c/c os conceitos contidos no Anexo I, todos do CTB.

A utilização dos termos “*transporte rodoviário de passageiros*” e “*transporte rodoviário de cargas*”, pode levar à interpretação de que a lei abrange também os motoristas

profissionais que trafegam na via urbana. Isso porque o termo “*transporte rodoviário*” não tem definição legal, mas é classificado como um dos modais (modalidades, meios) de transporte existentes no Brasil (ferroviário, rodoviário, marítimo, fluvial, aéreo e dutoviário).

Sem a especificação do real alcance da lei, a regra, por exemplo, prevista no inciso V do art. 2º poderá ser aplicada também ao motorista profissional que desenvolve suas atividades na via urbana, o que foge do seu escopo, que é, entre outros, proteger os motoristas profissionais nas rodovias e nas estradas.

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

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, de que trata esta Lei, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal: (...)

JUSTIFICATIVA:

Proposta modificativa com o intuito de deixar claro que a lei aplica-se apenas e tão somente aos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias e nas estradas (vias rurais), nos termos do CTB, evitando, assim, divergentes interpretações, e via de consequência, garantindo a segurança jurídica.

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

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

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

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

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

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

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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional, assim considerado aquele que conduz veículos automotores, em rodovias e em estradas, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas atividades ou categorias econômicas de transporte de passageiros e/ou de cargas, aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

JUSTIFICATIVA:

Adequação do conceito de motorista profissional aos termos da Lei 12.619/12.

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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias, podendo acordo ou convenção coletiva de trabalho estabelecer prorrogação superior.

JUSTIFICATIVA:

No momento em que se prega a desregulamentação de direitos trabalhistas, proposituras dessa natureza devem ser prestigiadas. É chegada a hora de permitir que os atores sociais estipulem, via negociação coletiva, os direitos que melhor atendam as especificidades e a natureza do serviço de cada setor.

§ 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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para descanso e refeição.

§3º-A. Ao motorista profissional, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, é assegurado o intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em dois períodos de 9 (nove) horas mais 2 (duas) horas, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I, sem prejuízo de acordo ou

convenção coletiva de trabalho estabelecer fracionamento de forma diversa.

JUSTIFICATIVA:

A proposta modificativa compatibiliza a CLT com a regra idêntica introduzida pela Lei 12.619/12 ao CTB (art. 67-A, §3º).

Não há como se manter no ordenamento jurídico pátrio regra que confira tratamento diferente para a mesma situação, ou seja, não se mostra razoável dispositivo no CTB que permita, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, o fracionamento do intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas em 9 (nove) horas mais 2 (duas) horas e em situação idêntica, na CLT, não permita o fracionamento do intervalo interjornada (repouso diário), que também é de 11 (onze) horas.

Além disso, não é razoável que o referido dispositivo da CLT estabeleça descanso semanal remunerado de 35 horas para o motorista profissional em detrimento de todas as demais categorias e empregados celetistas, que gozam de um descanso semanal de 24 horas, conforme previsto no art. 67 da CLT, criando, por conseqüência, uma situação anti-isonômica sem qualquer fundamentação que a justifique.

§ 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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, no período máximo de um ano, ou em período diverso, neste último caso, desde que estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

JUSTIFICATIVA:

A presente proposta permite que a empresa adapte a jornada de trabalho às necessidades de produção e de demanda de serviços, pois possibilita a compensação do excesso de horas trabalhadas em um dia, pela correspondente diminuição em outro dia, no prazo máximo de 1 (um) ano, ou em período diferente, desde que previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 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).

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que o motorista de transporte de cargas 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, nos termos do §2º do art. 235-C. (...)

§ 9º Somente as horas relativas ao período do tempo de espera que efetivamente ultrapassarem a jornada de trabalho, serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

JUSTIFICATIVA:

A Lei 12.619/12 inova o direito do trabalho ao introduzir novo instituto denominado “*tempo de espera*”, aplicável apenas ao motorista profissional de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para: a) carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário; b) fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias.

O “*tempo de espera*” não será computado como horas extraordinárias, uma vez que nos termos do §2º do art. 235-C, não será considerado como “trabalho efetivo”.

Contudo, a redação do §8º do art. 235-C dá margem para interpretações divergentes quanto à aplicabilidade do instituto.

Isso porque, da forma como redigido poderia ensejar a interpretação que somente serão consideradas “*tempo de espera*” as horas que excederem à jornada de trabalho do motorista profissional de transporte rodoviário de cargas nas situações já citadas, não sendo assim consideradas, e, por conseguinte indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento), aquelas que ocorressem durante a jornada de trabalho.

Exemplificando, um motorista profissional de transporte rodoviário de cargas que tenha a jornada de trabalho das 8h às 17h, com 1 (uma) hora de intervalo intrajornada. Se durante sua jornada de trabalho tivesse que aguardar a fiscalização numa barreira alfandegária por 2 (duas) horas consecutivas e em razão disso, prorrogasse a jornada por 2 (duas) horas encerrando a mesma às 19h.

Da redação do §8º do art. 235-C (“*tempo de espera*” são as horas que excederem à jornada normal de trabalho), poderia haver a interpretação que somente quando realizada após à jornada, no caso, a partir das 17h seria considerada “*tempo de espera*”, ou seja, se fosse realizada durante a jornada e acarreta-se a prorrogação extraordinária da mesma, como o exemplo citado, esta não seria considerada “*tempo de espera*” e sim “*horas extras*”, logo, devendo ser remunerada com base no salário-hora normal acrescido de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento).

Da mesma forma, houve emenda modificativa ao §9º do art. 235-C para que, expressamente, estabeleça que somente haverá o pagamento indenizado do “tempo de espera” quando houver excesso de jornada de trabalho, ou seja, esta não sendo ultrapassada, não gera direito à percepção do respectivo adicional.

Dessa forma, as modificações introduzidas com a proposta tem por objetivo apenas dar clareza e precisão à norma, permitindo a perfeita compreensão do objetivo da lei e o alcance que o legislador pretende dar à norma, observando, assim, o LC 95/98 (art. 11, II, “a”), bem como preservando o princípio constitucional da segurança jurídica.

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;

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

I - intervalo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 6 (seis) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o intervalo de descanso, sem prejuízo de acordo ou convenção coletiva de trabalho que estabeleça tempo de direção superior e intervalo de descanso diferente.

JUSTIFICATIVA:

A prorrogação do tempo ininterrupto de direção de 4 (quatro) para 6 (seis) horas se mostra razoável, pois nessa hipótese o empregado e o empregador poderiam melhor administrar a logística dos pontos de paradas para descanso, bem como atender situações especiais, tais como transporte de carga viva ou de produtos perigosos (explosivo, corrosivo, tóxico etc) ou outras situações que exijam tratamento diferenciados (em virtude das dimensões ou do valor da carga transportada etc).

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.

A proposta supressiva se faz necessária para compatibilizar o dispositivo com a alteração sugerida no §8º do art. 235-C da CLT.

§ 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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

~~§ 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.~~

JUSTIFICATIVA:

A supressão proposta coaduna com a medida sugerida no parágrafo 7º, uma vez que, estando o segundo motorista em repouso e não em serviço efetivo, não é razoável falar-se em pagamento de horas de reserva.

§ 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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

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

JUSTIFICATIVA:

O dispositivo traz regra de repouso diário para a hipótese de motorista profissional que trabalha em regime de revezamento. Assim, não se mostra razoável não permitir que, na hipótese do veículo ter cabine leito, o tempo de repouso do motorista que não está dirigindo, não seja considerado como tempo de descanso.

§ 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.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

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, 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, dirigir por mais de 6 (seis) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 6 (seis) 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 6 (seis) horas contínuas no exercício da condução.

JUSTIFICATIVA:

A proposta modificativa compatibiliza a regra do CTb com a da CLT (art. 235-D, I).

§ 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 oferece a segurança e o atendimento demandados.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

§ 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 pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária para permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

JUSTIFICATIVA:

A proposta modificativa adéqua o CTb às alterações realizadas no art. 235-C, §1º, da CLT.

§ 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).

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

§ 9º Para o motorista profissional com vínculo empregatício as regras pactuadas em acordo ou convenção coletiva de trabalho prevalecerão sobre o disposto no presente artigo.

JUSTIFICATIVA:

A proposta aditiva adéqua o CTB à previsão constitucional (art. 7º, XXVI da CR) de que os acordos e convenções coletivos têm força de lei entre as partes (empregados e empregadores) e devem assim serem reconhecidos como válidos. Dessa forma, imperiosa é a previsão de dispositivo que faça essa ressalva diante das normas gerais impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro, sob pena de estarmos diante de uma inconstitucionalidade.

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

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

Art. 11. A implantação dos espaços de descanso de que trata o art. 9º da Lei 12.619/2012, será de responsabilidade governamental, vinculada a quem detenha a competência sobre a rodovia ou a estrada.

JUSTIFICATIVA:

A proposta aditiva se faz necessária, uma vez que não há como implementar as regras da Lei se não houver condições de parada com segurança tanto para o empregado, nos termos do inciso III do art. 2º da Lei 12.619/12, bem como para a carga transportada.

SUGESTÃO DE PROPOSTA:

Art. 12. As obrigações constantes desta Lei ficam condicionadas à existência, nas rodovias e nas estradas, nos termos do que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, de espaços de descansos devidamente homologados por órgão oficial competente, nos termos do art. 9º, da Lei 12.619/12.

JUSTIFICATIVA:

A proposta aditiva se faz necessária, uma vez que não há como implementar as regras da Lei se não houver condições de parada com segurança tanto para o empregado, nos termos do inciso III do art. 2º da Lei 12.619/12, bem como para a carga transportada.

