



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



## LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012, DISPÕES SOBRE O EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

### APLICABILIDADE DA LEI



BRASÍLIA, 26 DE MARÇO DE 2013



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



## LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do Motorista profissional; e dá outras providências.

### APRESIDENTADAREPÚBLICA

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

***Artigo 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).

***Ouvidos, os Ministérios do Trabalho e do Emprego, da Justiça e a Secretaria-Geral da Presidência da República manifestaram-se pelo veto.***

"III - transporte executado por motoristas como categoria diferenciada que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas;"



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



"IV - 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."

## **Razão dos vetos**

"Da forma como redigida, a proposta causaria interferências na representação sindical de trabalhadores no exercício de atividades distintas daquelas que são objeto do Projeto de Lei."

***Foram ouvidos, os Ministérios do Trabalho e do Emprego, da Justiça e a Secretaria-Geral da Presidência da República manifestaram-se pelo veto.***

Em seu parecer nº 0032, encaminhado através do OFÍCIO Nº 222/2012 – SUPARI/SRI, o Ministério da Justiça, justifica seu veto ao inciso III, alegando que:

- Ainda sobre o parágrafo único, cumpre assinalar que seu inciso III é bastante confuso: **"transporte executado por motoristas como categoria diferenciada que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas"**. Mesmo após árduo esforço de interpretação, não é possível compreender o significado do trecho grifado. Sugere-se, assim, seu veto em razão de sua inteligibilidade.

## **Contra razões aos vetos**

O veto é justificado como **"interferência na representação sindical"**, no entanto, a proposta visa distinguir os diversos modos de transporte rodoviário de passageiros, de cargas e as categorias diferenciadas. Recaíram sobre os incisos III e IV, incoerente com a sanção do **Parágrafo Único, do artigo 1º**, que definiu as **"atividades"** e as **"categorias profissionais"**.

## **Profissão**

**"Ocupação, emprego que requer conhecimentos especiais, ou conjunto de pessoas que exercem a mesma ocupação especializada"** – Minidicionário da Língua Portuguesa Aurélio Buarque de Holanda Ferreira

## **Quem são os motoristas profissionais?**

Trabalhadores que estão respaldados pela Constituição Federal de 1988, no Capítulo II – Dos Direitos Sociais, em seu artigo 7º:

- **"São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social"**,



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



- INCISO “XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos” e,
- INCISO “XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso”.

Enquadrados nas categorias diferenciadas, constantes no artigo 511, parágrafo 3º, do Decreto Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 – CLT.

E em diversas decisões na Justiça do trabalho que consolidam o motorista como categoria diferenciada. O Supremo Tribunal Federal, ao apreciar o RMS 21.305/DF (Rel. Min. MARCO AURÉLIO, J. 17.10.1991, DJ 29.11.1991, p. 17.326), considerou **recepcionados os dispositivos da CLT que cuidam do enquadramento sindical.**

**ENQUADRAMENTO SINDICAL** – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT (...) - 2º GRUPO: (...) Condutores de Veículos Rodoviários (inclusive ajudantes e carregadores, trocadores de ônibus, lavadores de automóveis).

### ***Código de Trânsito Brasileiro –CTB - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997***

Este enquadramento esta presente quanto à habilitação, pois deverão ser habilitados nas categorias constantes no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, dos artigos 140 ao 160, especificamente os determinados no artigo nº 143, categorias “A”, “B”, “C”, “D” e “E”.

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 atuam 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.

Como subsídio, apresentamos matéria publicada no site da Polícia Militar do Estado do Paraná – Batalhão de Polícia Rodoviária, sobre “O agricultor e a segurança no trânsito rodoviário”.

### ***Atividade Remunerada***

O artigo 147 do CTB determina regras específicas quanto à habilitação para o condutor que exerça **atividade remunerada**, através do parágrafo 3º: **“avaliação psicológica”** e no parágrafo 5º: **“anotação em sua Carteira Nacional de Habilitação”**.

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem: .....



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. (Redação dada pela Lei nº 10.350, de 2001)

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. (Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001)

## **Normas Regulamentadoras**

Por outro lado, estes profissionais precisam ter formação profissional específica conforme consta na NR 11 - TRANSPORTE, MOVIMENTAÇÃO, ARMAZENAGEM E MANUSEIO DE MATERIAIS a previsão no item 11.1.6 de treinamento específico que o habilitará para a função, conforme Portaria nº 3.214, de 08 de junho de 1978, com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22 de dezembro de 1977.

## **NR 11 - TRANSPORTE, MOVIMENTAÇÃO, ARMAZENAGEM E MANUSEIO DE MATERIAIS**

**11.1 Normas de segurança para operação de elevadores, guindastes, transportadores industriais e máquinas transportadoras.**

**11.1.6 Os operadores de equipamentos de transporte motorizado deverão ser habilitados e só poderão dirigir se durante o horário de trabalho portarem um cartão de identificação, com o nome e fotografia, em lugar visível. (grifo nosso)**

**11.1.6.1 O cartão terá a validade de 1 (um) ano, salvo imprevisto, e, para a revalidação, o empregado deverá passar por exame de saúde completo, por conta do empregador.**

**11.1.7 Os equipamentos de transporte motorizados deverão possuir sinal de advertência sonora (buzina).**

Ainda, conforme o **Proc. MTb 419/84**, Rel. Carlos Francisco Pinto da Silva, **DOU 23.10.84, pág. 15.494**, “Os motoristas, tratoristas, ajudantes e carregadores de veículos são considerados como diferenciados, mesmo quando prestam serviços à empresa rural, conforme confirmação da representação pelo Ministério do Trabalho e Emprego em razão dos conflitos gerados pela OJ 315 do TST, foi realizada consulta ao Ministério do Trabalho e Emprego, especificamente à Secretaria de Relações do Trabalho, que através da **Nota Técnica nº 03/2009 da CGRS/SRT/MTE**, assim se manifestou:



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



*“Nessa conformidade, não se vislumbra óbice quanto à representação dos motoristas, tratoristas, operadores de máquinas agrícolas (carregadores de veículos) e operadores de empilhadeiras, em conjunto com os trabalhadores rodoviários, independente da área de atuação (urbana ou rural), prevalecendo dessa forma, a avaliação e decisão dos próprios trabalhadores interessados.”, inclusive com assinatura e de acordo da Sra. Zilmara David Alencar.*

## **Onde circulam e tipos de veículos**

As condições acima, são ainda determinadas nos artigos 2º e 4º do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

*Artigo 2º, “São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais”.*

*Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.*

*Artigo 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I: (...) - VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).*

O conceito **transporte rodoviário**, não se restringe ao transporte realizado em rodovias. A rigor, tal expressão serve apenas para distinguir dos demais modais de transportes existentes no Brasil (ferroviário, metroviário aquaviário e aeroviário), *“transporte feito por estradas, rodovias, ruas e outras vias pavimentadas ou não, com a intenção de movimentar materiais, pessoas ou animais de um determinado ponto a outro”*, garantidos ainda, entre outras, nas Leis nº12.379/2011 e 12.587/2012.

Lei nº 12.379 de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o *“Sistema Nacional de Viação – SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do artigo 21 da Constituição Federal”*.





# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



**Artigo 2º** O SNV é composto pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transportes de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

**§1º** Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

**§2º** Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas “rodoviário” (grifo nosso), ferroviário, aquaviário e aeroviário.

Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da “Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

**Art. 3º** O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

**§ 1º** São modos de transporte urbano: I - motorizados; e II - não motorizados.

**§ 2º** Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto: de passageiros; b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço: a) coletivo; b) individual;

III - quanto à natureza do serviço: a) público; b) privado.

**§ 3º** São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

**Fiscalização**

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fiscalização do tempo



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



*de direção através da Resolução nº 405/2012, determinando regras para a Lei 12.619/2012, estabelecendo em seu artigo 1º, no parágrafo único, inciso I, o que e quem será fiscalizado:*

*Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.*

*Resolve em seu artigo 1º Estabelecer os procedimentos para fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional na condução dos veículos de transporte e de condução de escolares, de transporte de passageiros com mais de 10 (dez lugares) e de carga com peso bruto total superior a 4.536 (quatro mil e quinhentos e trinta e seis) quilogramas, para cumprimento do disposto no art. 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.*

*Parágrafo único. Para efeito desta resolução, serão adotadas as seguintes definições:*

*I - motorista profissional: condutor que exerce atividade remunerada ao veículo.*

Esta resolução demonstra com clareza o sentido da nossa proposta inicial, de que não existe diferença entre os motoristas do transporte rodoviário de passageiros, cargas, atuando em qualquer atividade ou categoria econômica e até mesmo os servidores público e trabalhadores rurais, que tenham como função remunerada a condução de veículos automotores, porque quando um condutor for fiscalizado pelos agentes de trânsito ele terá como obrigação apresentação de sua habilitação e não se é trabalhador com vínculo empregatício, ou se pertence ao sindicato a ou b. E mesmo a fiscalização do trabalho, não fiscaliza sua vinculação sindical, conforme determina o artigo 8º da Constituição Federal de 1988:

*É livre a associação profissional ou sindical.*

Desta forma, não importa a **categoria econômica ou atividade** em que o motorista esteja vinculado, pois o transporte sobre rodas em veículos automotores inclui os motoristas e operadores como categoria diferenciada, **sendo os trabalhadores com vínculo empregatício enquadrado em toda a lei** e os **autônomos e servidores público, trabalhador rural, que tenham como função a condução de veículos motorizados, passam a ser enquadrados no Código de Trânsito Brasileiro – CTB**. Portanto os vetos tiveram **“conotação política”**, sem a preocupação da regulamentação da profissão, somente defendendo a representação sindical.

**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:**





# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



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

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

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

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

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do artigo 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.

***Artigo 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**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



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

Artigo 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);**

Ouvido, também, o Ministério do Trabalho e Emprego manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"VI - cumprir regulamento patronal que discipline o tempo de direção e de descanso;"

### **Razão do veto**

"A proposta estabelece a possibilidade de o empregador criar deveres adicionais ao empregado por meio de regulamento, sendo que disposições sobre tempo de direção e descanso devem ser previstos em lei."

**Acordo entre CNTTT e CNT, em concordar com o Veto, tendo em vista já estar previsto no inciso V do artigo 2º desta Lei.**

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.

Artigo 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.



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



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

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

## **Remissão ao § 1º Artigo 235-E**

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

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

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

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

**Parâmetro FETROPAR:** Que as horas tenham compensação máxima mensal, caso não seja compensado que sejam pagas pela empresa.

## **§ 7º (VETADO).**

Ouvido, também, o Ministério do Trabalho e Emprego manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"§ 7º O intervalo interjornada poderá ser reduzido em até 2 (duas) horas, mediante previsão em convenção e acordo coletivo, desde que compensado no intervalo intra ou interjornada subsequente."

### **Razão do veto**

"A proposta não esclarece se os intervalos que se pretende permitir reduzir são aqueles previstos no contrato de trabalho ou aqueles previstos na própria Consolidação das Leis do Trabalho. Neste último caso, a redução traria impactos negativos à saúde do trabalhador."

### **Contra razão ao veto:**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



Foi determinando como razão de veto, *“não esclarecer”* o que significa intervalo interjornada, *“que é a jornada entre um dia e outro”*, ainda, bastava o Ministério ter feito uma leitura mais atenta no parágrafo 3º Artigo 67-A, que determina a obrigatoriedade dos intervalos interjornada e no parágrafo 4º, o que é tempo de direção.

*Esclarecemos que o Ministério do Trabalho e Emprego, apesar das diversas denúncias, até hoje nunca tomou providências no sentido de fazer com que os motoristas tivessem direitos de jornada, intervalos e etc. respeitados.*

*Acordo entre CNTTT e CNT, em apresentar nova redação na Casa Civil, bem como usar o disposto no Artigo 235-H, limitando-se, "§ 7º" Vetado.*

OBS. Adélio Justino Lucas – MPT

*Questão a ser revista com a casa civil sob o argumento de que a realidade do trabalho do motorista em viagens longa possa parar por um tempo menor para o descanso interjornada compensando-a no mesmo dia ou imediatamente após.*

*Remissão ao § 5º do Artigo 235-E.*

*§ 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).*

Artigo 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;



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



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 artigo 235-E.

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

### **Remissão ao § 3º do Artigo 235-C - Comparativo**

**(...) descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.**

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

### **§ 2º (VETADO).**

Ouvidos, os Ministérios do Trabalho e do Emprego, da Justiça e a Secretaria-Geral da Presidência da República manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"§ 2º É permitido o acúmulo de descanso semanal, desde que não ultrapasse 108 (cento e oito) horas, devendo, pelo menos uma vez ao mês, coincidir com o domingo."

#### **Razão do veto**

"O acúmulo de descanso proposto viola o previsto no art. 7º, XV, da Constituição."

#### **Contra razão ao veto:**

Mais uma interpretação equivocada, pois o artigo 7º da Constituição "não faz referência ao acúmulo de descanso semanal", mas sim ao,

*"repouso semanal, remunerado, preferencialmente aos domingos", como determina o inciso "XV" da Constituição* pois os motoristas muitas vezes ficam meses em viagens e não tem a possibilidade de fazer um repouso semanal em local adequado, e por tratar-se de



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



legislação específica para os motoristas em viagens de longa distância, a proposta determina como mais benéfico para os trabalhadores o acúmulo de repouso semanais para usufruir junto aos seus familiares.

***Acordo entre CNTTT e CNT em apresentar nova redação na Casa Civil, bom como usar o disposto no Artigo 235-H, limitando-se, "§ 2º" Vetado.***

**OBS. Adélio Justino Lucas – MPT**

***\* Há necessidade de restabelecer o parágrafo 2º, vetado, pois esse limite obsta a situação aberta estabelecida no parágrafo 1º, que não prevê limite.***

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

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

***Remissão aos § 8º e § 9º do Artigo 235-C.***

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

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

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

**§ 8º (VETADO).**





# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



A Secretaria-Geral da Presidência da República e o Ministério do Trabalho e Emprego manifestaram-se, ainda, pelo veto ao seguinte dispositivo:

"§ 8º 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."

## **Razões do veto**

"Ao conferir caráter indenizatório a valor que integra a remuneração do trabalhador, a proposta afasta a incidência de tributos e encargos, tais como o FGTS, sendo assim prejudicial tanto ao empregado, quanto ao Erário."

## **Contra razão ao veto:**

Mais um veto equivocado, pois o parágrafo 2º do artigo 457 da CLT prevê que os valores de diárias não podem ultrapassar 50% do valor do salário.

*"Art. 457 da CLT - § 2º Não se incluem nos salários as ajudas de custo, assim como as diárias para viagem que não excedem de cinquenta por cento do salário percebido pelo empregado".*

*Acordo entre CNTTT e CNT em apresentar nova redação na Casa Civil, bom como usar o disposto no Artigo 235-H, excluindo "caráter indenizatório", "§ 8º" Vetado, limitando-se ao disposto no § 2º Art. 457 da CLT.*

**OBS. Adélio Justino Lucas – MPT**

*Veto por motivos "tributários". É preciso prever a situação de pagamento do pernoite, como foi negociado entre as partes, para evitar discussões em ACT ou CCT.*

*A atual postura política do executivo autoriza o entendimento vetado, pois busca desonerar a folha... e incentiva a formalização do trabalho....*

§ 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.

§ 10º Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11º 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 artigo 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

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

Artigo 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.

**Parâmetro FETROPAR:** Motoristas dos setores em confinamento em Pátios de Aeroportos, Portos, Sucro alcooleiro, socorristas no setor de concessionárias de rodovias, hospitais motoristas de ambulâncias, que transportam cargas super pesadas, com anuência da FETROPAR.

Artigo 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.

Artigo 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."

**Artigo 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:**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



"Artigo 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) (ANEXO V)

O NOVO TEXTO DA OJ 342

OJ-SDI1-342 INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. NÃO CONCESSÃO OU REDUÇÃO. PREVISÃO EM NORMA COLETIVA. INVALIDADE. EXCEÇÃO AOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, EMPREGADOS EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO (alterada em decorrência do julgamento do processo TST-IUJEEDEDRR 1226/2005-005-24-00.1) – Res. 159/2009, DEJT divulgado em 23, 24 e 25.11.2009

I – (...)

II – Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos **estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano**, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando **a redução do intervalo, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais**, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionários ao final de cada viagem, não descontados da jornada."

**Parâmetro CNTTT, CNT e NTU:** Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos **estritamente os condutores (motoristas) e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano**, a cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo, desde que garantida a redução da jornada para, no **máximo**, sete horas diárias ou



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



quarenta e duas semanais, permitida a prorrogação máxima de 30 minutos de jornada extra diária, com a finalidade de encerrar a viagem e possibilitar a troca da tripulação do veículo em local seguro, é que estabelecemos este parâmetro mínimo.

**Artigo 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

Artigo 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do artigo 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no **caput**, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no **caput** e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



§ 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).

O Ministério da Justiça e a Advocacia-Geral da União opinaram pelo veto aos seguintes dispositivos:

"§ 8o Respondem solidariamente com o transportador os agentes mencionados no § 7o, com exceção feita àqueles identificados como embarcadores e/ou passageiros, pelas obrigações civis, criminais e outras previstas em lei, decorrentes da inobservância dos horários de descanso previstos neste artigo."

### Razões dos vetos

"O dispositivo que insere o art. 310-A no Código de Trânsito Brasileiro estabelece tipo penal de forma imprecisa, tanto no que diz respeito à ação propriamente dita, quanto ao agente que a pratica, afrontando o artigo 5º, inciso XXXIX da Constituição. Por sua vez, ao estabelecer solidariedade na responsabilidade criminal, à redação do § 8o do art. 67-A é contrária ao princípio da responsabilidade pessoal, previsto no art. 5o, inciso XLV da Constituição."

### Contra razão ao veto:

Ao vetar este artigo, a responsabilidade pelos horários passa a ser inteiramente do motorista, porém considerando que todos os agentes mencionados no § 7º têm o poder de mando, estes deveriam ser responsabilizados pela sua parcela de culpa.

Quanto à inconstitucionalidade alegada, **o artigo 257 do CTB**, pela visão das razões de veto, seria inconstitucional também, pois no próprio artigo é verificada a responsabilidade aos agentes mencionados tanto quanto ao motorista.



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



**Acordo entre CNTTT e CNT, em aguardar evento da NTC em Setembro, com Ministros STJ, para ter um parecer abalizado ou incluir no Código Penal que esta em discussão no Congresso Nacional.**

***“Artigo 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionadas neste Código”.***

**OBS. Adélio Justino Lucas - MPT**

***A redação acordada no MPT foi alterada no Senado, portanto não exprime, no todo, o resultado do entendimento que subsidiou a nossa proposição de redação. Deve-se, após análise mais acurada das possíveis implicações, fazer gestões junto à Casa Civil no sentido de restaurar o referido paragrafo, com a redação original ou próxima dela.***

## **Artigo 67-B. (VETADO).**

Os Ministérios da Justiça e das Cidades manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"Artigo 67-B. O tempo de direção de que trata o artigo. 67-A será rigorosamente controlado pelo condutor do veículo, mediante anotação em diário de bordo ou por equipamento registrador, instalado no veículo conforme regulamentação do Contran ou de órgão com a delegada competência legal.

Parágrafo único. O equipamento de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor."

### **Razão dos vetos**

"A proposta, ao introduzir a possibilidade de anotação em diário de bordo, permite que simples registros manuais sirvam de instrumento probatório, o que não traz segurança ao motorista e dificulta a fiscalização."

### **Contra razão ao veto:**

A simples possibilidade de também possuir livro de bordo para ser conciliado com o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo), não prejudicaria a fiscalização pelo agente de trânsito. No mundo inteiro onde existe o controle do tempo de direção a fiscalização é realizada utilizando-se os dados do tacógrafo. O livro de bordo só seria um complemento às informações que estariam no tacógrafo.





# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



***Acordo entre CNTTT e CNT em apresentar nova redação na Casa Civil, tendo como parâmetro a Resolução 405/2012 do CONTRAN.***

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

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

## **Artigo 67-D. (VETADO)."**

O Ministério da Justiça manifestou-se, ainda, pelo veto ao seguinte dispositivo:

"Artigo 67-D. A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo são de responsabilidade do condutor até que o veículo seja entregue ao proprietário, ressalvada a hipótese de transporte de passageiros em viagens urbanas e semiurbanas em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador."

### **Razões do veto**

"Ao prever guarda da chave do registrador por parte do empregador, a proposta dificulta a fiscalização no trânsito. Ademais, não resta claro que o proprietário deva manter registro das últimas 24 (vinte e quatro) horas."

### **Contra razão ao veto:**

Neste caso, ***“as razões de veto foram feitas por total desconhecimento do dia-a-dia destes trabalhadores”***. Pois os tacógrafos que usam disco, usam uma chave universal e todos os agentes de trânsito possuem a chave. O que tira completamente o sentido do veto em relação à chave estar com o proprietário, quando se tratar de transporte urbano e semiurbanos de passageiros.

Ainda com o veto, será mantido o controle do tempo de direção com a utilização do tacógrafo, que ficou expresso no artigo 67-A, quando se refere ao Inciso II do Art. 105 do CTB. Bem como a resolução 92/99 do CONTRAN.



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



**CTB - artigo 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:**

(...)

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

**RESOLUÇÃO nº 92 , DE 4 DE MAIO DE 1999 - Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.**

**Art. 1º O registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo pode constituir-se num único aparelho mecânico, eletrônico ou compor um conjunto computadorizado que, além das funções específicas, exerça outros controles.**

**Art. 2º Deverá apresentar e disponibilizar a qualquer momento, pelo menos, as seguintes informações das últimas vinte e quatro horas de operação do veículo:**

- I. Velocidades desenvolvidas;**
- II. Distância percorrida pelo veículo;**
- III. Tempo de movimentação do veículo e suas interrupções;**
- IV. Data e hora de início da operação;**
- V. Identificação do veículo;**
- VI. Identificação dos condutores;**
- VII. Identificação de abertura do compartimento que contém o disco ou de emissão da fita diagrama.**

**Parágrafo único. Para a apuração dos períodos de trabalho e de repouso diário dos condutores, a autoridade competente utilizará as informações previstas nos incisos III, IV.**

**Acordo entre CNTTT e CNT em apresentar nova redação na Casa Civil, tendo como parâmetro a Resoluções 405/2012 e 406/2012 do CONTRAN.**

OBS. Adélio Justino Lucas - MPT

**A redação acordada no MPT foi alterada no senado, portanto não exprime, no todo, o resultado do entendimento que subsidiou a nossa proposição de redação do artigo. Deve-se, após análise mais acurada das possíveis implicações, fazer gestões junto à Casa Civil no sentido de restaurar o referido artigo, com a redação original ou próxima dela.**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



*Além do mais, a chave para abertura do equipamento de controle deve ser ou é modelo universal, o que não impede a fiscalização. Não bastando isso, como dito nas contra razões a guarda do controle do percurso já é regulamentada pela Resolução 92/99 do CONTRAN.*

*Merece análise de pertinência para seu retorno ao mundo jurídico, mesmo que seja com proposição de redação aperfeiçoadora.*

*Suprido pelas (Resoluções 404, 405 e 406 de 12 de junho de 2012, do CONTRAN sendo que 405 e 406 foram aprovadas pelo Grupo de Trabalho do DENTRAN.*

**Artigo 6º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**"Artigo 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:**

*I - ser maior de vinte e um anos;*

*II - estar habilitado.:*

*a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e*

*b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;*

**III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;**

**IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.**

**Incluído pela Lei 12.619/2012:**

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

**Resoluções 168/2004 e 285/2008 do CONTRAN**

**Requisitos para matrícula nos Cursos Especializados para Condutores de Transporte de Passageiros, Escolar, Emergência, Cargas Indivisíveis e Produtos Perigosos (MOPP):**

- Ser maior de 21 anos;

- Estar habilitado, no mínimo, na categoria "D";

- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

"Artigo 230 (...)

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no artigo 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; 5 pontos na CNH

Penalidade - multa; R\$ 127,69

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

## **XXIV - (VETADO)." (NR)**

Os Ministérios da Justiça e das Cidades manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"XXIV - sem equipamento ou livro, papeleta ou ficha de trabalho externo de controle de tempo de direção previsto no artigo 67-B, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros”:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização."

### **Razão dos vetos**

"A proposta, ao introduzir a possibilidade de anotação em diário de bordo, permite que simples registros manuais sirvam de instrumento probatório, o que não traz segurança ao motorista e dificulta a fiscalização."

### **Contra razão ao veto:**

Justificativa apresentada no artigo 67-D.

*Acordo entre CNTTT e CNT em apresentar nova redação na Casa Civil, tendo como parâmetro a Resolução 405/2012 do CONTRAN, pois embora já regulamentado pelo CONTRAN, não dá total segurança jurídica.*

"Art.259 (...)

## **§ 3o (VETADO)." (NR)**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



Os Ministérios da Justiça e das Cidades manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"§ 3o 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 passageiro sob sua condução."

## **Razões do veto**

"Ao excluir a responsabilidade de todos os motoristas pela conduta dos passageiros, o dispositivo torna impossível a imputação da infração a algum responsável. Em virtude disso, a proposta prejudica a aplicação de penalidades, afigurando-se contrária à intenção do Código de Trânsito Brasileiro e desestimulando o seu cumprimento, em especial quanto às normas de uso do cinto de segurança, assim comprometendo os esforços de melhoria da segurança no trânsito".

## **Contra razão ao veto:**

Neste caso, seria empregado ao motorista do transporte de passageiros em linhas intermunicipal, interestadual e internacional, considerando os veículos com mais de 10 (dez) passageiros, que é praticamente impossível fiscalizar todos os passageiros. Cabendo aos motoristas simplesmente uma recomendação sobre as regras de segurança, inclusive o uso de cinto de segurança, aos passageiros do mesmo.

A punição a estes trabalhadores é uma discrepância, com as Resoluções do CONTRAN, **que regulamenta o transporte de passageiros em pé**, em veículos trafegando em rodovias de regiões metropolitanas e semi-urbanas.

***Acordo entre CNTTT CNT e ABRATI em apresentar nova redação na Casa Civil, tendo como parâmetro linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo, excetuados situações regulamentadas pelo CONTRAN a teor do art. 65 do CTB.***

A solução seria ter transporte com qualidade, evitando-se passageiros em pé, enquanto isso não acontece, parte dos trabalhadores não podem continuar sendo punidos, pelo não uso de cinto de segurança por usuários do sistema interestadual.

***Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.***

***Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:***



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



**Infração - grave;**  
**Penalidade - multa;**  
**Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.**

"Art. 261 (...)

**§ 3º ( VETADO).**

**§ 4º (VETADO)." (NR)**

Os Ministérios da Justiça e das Cidades manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

"§ 3º No caso de motorista no exercício da atividade profissional, a suspensão do direito de dirigir somente será aplicada quando o infrator atingir a contagem de 30 (trinta) pontos."

"§ 4º Ao atingirem a contagem de 20 (vinte) pontos, os condutores de que trata o § 3º deverão submeter-se a curso de reciclagem, sem o qual a penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada de imediato."

#### **Razões dos vetos**

"Os dispositivos não se limitam aos motoristas profissionais, objeto do Projeto de Lei, pois empregam o ambíguo conceito de 'motorista no exercício de atividade profissional'. Ademais, ao elevar a quantidade de pontos necessária para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, a proposta confere tratamento diferenciado a essa classe de motoristas, sendo que a segurança no trânsito exige a responsabilização igualitária a todos os usuários de veículos."

#### **Contra razão ao veto**

***O conceito de motoristas profissionais consta na própria Lei sancionada***, e não existe ambiguidade na proposta, quando a finalidade era ter *“tratamento diferenciado para os desiguais”*, pois os motoristas profissionais estão expostos diariamente ao trânsito, ***“ao perderem sua habilitação em consequência perdem a possibilidade de trabalhar”***, dando oportunidade de continuarem dirigindo enquanto realizam os cursos obrigatórios de reciclagens.

***Acordo entre CNTTT e CNT em apresentar nova redação na Casa Civil, a Minuta será feita pela CNT.***

OBS. Adélio Justino Lucas - MPT





# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



*Em razão de uma redação genérica, dada inicialmente com fundamento em discussões em poucas situações, as quais, na verdade, não trouxeram abrangência requerida, carece de melhor redação, que deve ser buscada.*

**Tal situação até pode ser disciplinada por Resolução do CONTRAN.**

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

O Ministério da Justiça e a Advocacia-Geral da União opinaram pelo veto aos seguintes dispositivos:

"Artigo 310-A. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que 1 (um) dia, estando ciente de que o motorista não cumpriu o período de descanso diário, conforme previsto no § 3º do artigo 67-A.

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Parágrafo único. Incurrerá na mesma pena aquele que, na condição de transportador de cargas, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas, concorrer para a prática do delito."

### **Razões dos vetos**

"O dispositivo que insere o artigo 310-A no Código de Trânsito Brasileiro estabelece tipo penal de forma imprecisa, tanto no que diz respeito à ação propriamente dita, quanto ao agente que a pratica, afrontando o artigo 5º, inciso XXXIX da Constituição. Por sua vez, ao estabelecer solidariedade na responsabilidade criminal, à redação do § 8º do artigo 67-A é contrária ao princípio da responsabilidade pessoal, previsto no artigo 5º, inciso XLV da Constituição."

### **Contra razão ao veto:**

Este artigo seria apenas para dar ênfase aos responsáveis, *considerando que o motorista é a parte mais fraca*, em relação a seu empregador, embarcador e etc. e sempre agirá de forma a manter o seu emprego.

***"Artigo 310. do CTB: Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança: Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa".***



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



**Acordo entre CNTTT e CNT, em concordar com o Veto, tendo em vista a possibilidade da penalização ser pelo Artigo 310. do CTB.**

OBS. Adélio Justino Lucas - MPT

*Analisar se a atual legislação, ou seja, art. 310 do CTB, já supre a tipificação penal.*

**Art. 7º (VETADO).**

**Art. 8º (VETADO).**

Artigo 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.

**Artigo 10º. (VETADO).**

Os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, e dos Transportes opinaram pelo veto aos seguintes dispositivos:

"Artigo 7º O § 2º do artigo 34-A da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

'Artigo 34-A (...)

§ 2º (...)

VI - nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.' (NR)"

"Artigo 8º O artigo 2º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

'Artigo 2º (...)



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



§ 5º Não se aplicam as vedações previstas no § 4º quando a celebração de contrato de parceria público-privada tiver por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas, na forma prevista no inciso VI do § 2º do artigo 34- A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. (NR)"

"Artigo 10. Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei deverão adequar-se às disposições contidas no inciso VI do § 2º do artigo 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no prazo de 1 (um) ano, inclusive em relação ao seu consequente reequilíbrio econômico-financeiro."

#### **Razões dos vetos**

"A proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, o que poderia ensejar o reequilíbrio dos contratos e o consequente aumento de tarifas cobradas nos pedágios. Ademais, a utilização do regime de parcerias público-privadas deve se limitar a projetos que exijam recursos vultosos e contratos de longo prazo, os quais permitam a amortização dos valores investidos."

#### **Contra razão ao veto:**

Os vetos do Art. 7º O § 2º do inciso VI do art. 34-A da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e Art. 8º O § 5º do art. 2º da Lei no 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e art. 10, ***é mais uma posição lamentável contra trabalhadores, empregadores, Ministério Público do Trabalho e Congresso Nacional***, que chegou a um acordo desta envergadura e o Governo negando sua contrapartida, ***“que no primeiro momento inevitavelmente propiciaria um custo para prestação destes serviços. Mas, em seguida estes custos seriam de imediato compensados e superados pelos benefícios resultantes da redução de acidentes no trânsito”***.

#### **Ainda, com os custos da:**

- ***perda de produção;***
- ***dos danos aos veículos; médico hospitalar;***
- ***de processos judiciais;***
- ***de congestionamentos;***
- ***previdenciário;***
- ***do resgate de vítimas;***
- ***de remoção de veículos;***
- ***dos danos ao mobiliário urbano e à propriedades de terceiros;***
- ***de outro meio de transporte;***
- ***dos danos à sinalização de trânsito;***
- ***do atendimento policial e dos agentes de trânsito e o,***



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



**- impacto familiar.**

A razão do veto por parte do Ministério do Planejamento é totalmente contraditória com a Nota Técnica apresentada pelo Ministério das Cidades: ***“Atualmente, há um clamor da sociedade por segurança no trânsito, em especial nas rodovias do país, sendo o controle da jornada de trabalho e do tempo de direção do motorista, temas reiterados na imprensa, objeto de manifestação de autoridades do Poder Executivo, do Judiciário, do Ministério Público e do Legislativo, por isso, destacamos a relevância da presente propositura, garantindo e exigindo dos condutores o descanso e as interrupções necessárias”*** (grifo nosso).

A proposta visa dar mais dignidade aos profissionais do volante e humanização no trânsito, ***que o Governo se nega a implementar alegando razões econômicas***, neste sentido perguntamos, onde esses profissionais terão um local digno e merecido para repouso?

***Os vetos referentes aos pontos de parada, referidos nos artigos 7, 8 e 10 desta lei, fundamentam-se em aspectos econômicos, desconhecendo-se as necessidades de paradas criadas por esta lei, cujos custos alegados para a implementações das novas obrigações poderiam ser mitigadas no próprio spread de ganho das concessionárias ou por outras formas compensatórias previstas na lei de concessões, inclusive renegociando prazos da concessão.***

***Acordo entre CNTTT e CNT, em fazer audiência com o Ministro do Transporte caso a situação não seja resolvida de outra forma, apresentaremos nova redação na Casa Civil.***

OBS. Adélio Justino Lucas – MPT

***Tal veto, como está, desguarnece a atividade do motorista, com implicações para o empresariado, coletividade, usuários de rodovias, e próprio poder publico que deve criar as condições necessárias para o cumprimento da lei.***

***Os vetos referentes aos pontos de parada, referidos nos artigos 7, 8 e 10 desta lei, fundamentam-se em aspectos econômicos, desconhecendo-se as necessidades de paradas criadas por esta lei, cujos custos alegados para a implementações das novas obrigações poderiam ser mitigadas no próprio spread de ganho das concessionárias ou por outras formas compensatórias previstas na lei de concessões, inclusive renegociando prazos da concessão.***

**Art. 11. (VETADO).**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



A Secretaria-Geral da Presidência da República e o Ministério do Trabalho e Emprego manifestaram-se, ainda, pelo veto ao seguinte dispositivo:

"Artigo 11º. Revoga-se o artigo 3º da Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009."

## **Razão do veto**

"A revogação do dispositivo poderia inibir a contratação com vínculo empregatício na movimentação de mercadorias, ocasionando informalidade no setor."

## **Contra razão ao veto:**

Outro veto que causou estranheza, em primeiro lugar pelo apoio manifestado pela maioria das Centrais Sindicais e Confederações de Trabalhadores a proposta, não levada em conta pelo Governo. Em segundo lugar, esse veto, em nenhum momento se pensou em preservar os empregos e sim favorecer a Lei de precarização dos direitos trabalhistas. Avaliação esta, que não teve o mesmo critério quando do veto ao inciso IV, do artigo 1º, alegando que a proposta, **"causaria interferências na representação sindical"**.

Só para se ter uma ideia, após a sanção da Lei nº 12.023/2009, com aval do Ministério do Trabalho, **"mais de 80 editais de movimentadores de mercadoria"**, foram publicados, tem como meta somente a representação sindical e a contratação de mão de obra.

Além destes fatos, em momento algum o MTE, teve a preocupação de chamar o movimento sindical, ou os trabalhadores para discutir a Lei nº 12.023, quando da sua aprovação. Não fazendo esforço para que, a mesma, seja discutida no âmbito do ***Conselho de Relações do Trabalho***, criado através da Portaria nº 2.092, de 02 de setembro de 2010, proposta em reunião com representantes das Centrais Sindicais e Confederações de Trabalhadores, pelo então Ministro Carlos Lupi.

Esse veto também é incoerente com as próprias ações do Ministério do Trabalho e Emprego, onde o despacho descrito abaixo é favorável que à representatividade desses obreiros com vínculo empregatício continuem com as entidades sindicais que já representavam estes trabalhadores nas diversas categorias econômicas.

***Publicado no Diário Oficial da União Nº 59, segunda-feira, 26 de março de 2012  
Seção 1 - ISSN 1677-7042 75***

***DESPACHO DO CHEFE DE GABINETE***

***Em 27 de dezembro de 2011***

***Registro Alteração.***



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



*Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Terrestres de Presidente Prudente e Região, nº. 46000.004919/2005-96, CNPJ.11.432.305/0001-99, para representar a categoria Profissional dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas secas e molhadas, inclusive os ajudantes e arrumadores de cargas, (...)*

*Para fins de Anotação no Cadastro Nacional de Entidades Sindicais - CNES, resolve excluir da representação do Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral de Presidente Prudente e Região - SP, CNPJ: 57.323.677/0001-88 a categoria dos Ajudantes e arrumadores, operadores de máquinas automotivas operador de empilhadeira de cargas.*

Segundo parecer do Dr. José Carlos Arouca, os empregados com vínculo empregatício do art. 3º da Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009, mantém a representação das entidades sindicais de trabalhadores nas diversas categorias econômicas.

*O que fica muito claro é o apelo feito pelo Senador Paulo Paim (PT/RS), que se manifestou no Plenário do Senado Federal no dia 25 de abril de 2012, declarando que: "recebi informação de que há uma articulação, que vem meio do submundo, para tentar travar e pressionar a Presidenta para que veto os principais artigos deste projeto, que foi construído, vejam bem, na linha da unidade entre empresários e trabalhadores".*

**Acordo entre CNTTT e CNT, em apresentaremos nova redação na Casa Civil, com amplo apoio da Confederações de Trabalhadores e Empregadores, bem como as Centrais Sindicais para revisar a Lei 12.023/2009, e adequar os Artigos 1º, 2º e 3º .**

## **Artigo 12. (VETADO).**

O Ministério da Justiça manifestou-se, ainda, pelo veto ao seguinte dispositivo:

"Artigo 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ressalvadas as disposições do artigo 5º, que entrarão em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação oficial."

### **Razão do veto**

"O veto à cláusula de vigência se faz necessário para que se tenha prazo mínimo para avaliação dos efeitos e adaptação a todos os dispositivos da norma, conforme exigido pelo artigo 8º, **caput**, da Lei Complementar no 95, de 26 de fevereiro de 1998, dando aos destinatários o prazo de que trata o art. 1º do Decreto-Lei no 4.657, de 4 de setembro de 1942 - Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro."

### **Contra razão ao veto:**



# CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

SBS - EDIFÍCIO SEGURADORAS 11º - ANDAR - BRASÍLIA - DF - BRASIL  
CEP: 70093-900 - FONE/FAX (61) 3224-5011  
www.cnttt.org.br - cnttt@cnttt.org.br



Espero que o governo tenha condições de infraestrutura para que no prazo 45 dias poder entrar em vigor, pois o prazo de 180 era justamente para ser adaptado questões como locais para descanso bem como preparar os agentes fiscalizadores de seu cumprimento.

**OBS. Adélio Justino Lucas – MPT**

*Este veto trata-se da vigência desta lei, e o entendimento é de que haveria de necessidade de um prazo maior para regulamentação, onde couber, além do conhecimento das novas regras pelos interessados. Neste estágio é melhor a manutenção desse veto porque está fluindo o prazo que encerra em 17/06/2012. vacacio legis de 45 dias, conforme licc.*

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

DILMA ROUSSEFF; José Eduardo Cardozo; Guido Mantega; Paulo Sérgio Oliveira Passos; Paulo Roberto dos Santos Pinto; Miriam Belchior; Aguinaldo Ribeiro; Gilberto Carvalho; Luís Inácio Lucena Adams.

---

**Parecer elaborado por:**

Epitácio Antônio dos Santos Coordenador do Coletivo Jurídico e membro do Grupo de Trabalho da CNTTT Secretário do Plano Nacional das Categorias Diferenciadas da NCST, Diretor da CNTTT e Presidente da FETROPAR e Luis Antonio Festino, coordenador do Grupo de Trabalho da CNTTT e Diretor de Assuntos Trabalhistas, Segurança e Saúde do Trabalhador da NCST.