



PROFISSÃO TRANSPORTE



**LEI Nº 12.619
DE 30/04/2012,
DISPÕES
SOBRE O
EXECÍCIO DA
PROFISSÃO DE
MOTORISTA**

PRINCIPAIS QUESTIONAMENTOS

LEI APROVADA SEM DEBATE PELA SOCIEDADE

**POR QUEM NÃO CONHECE O SISTEMA OPERACIONAL
DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

QUEM SE ENQUADRA NA LEI?

**OS VETOS, JORNADA DE TRABALHO, TEMPO DE
DIREÇÃO E TEMPO DE ESPERA, PONTOS DE PARADA**

LEI APROVADA SEM UM AMPLO DEBATE NA SOCIEDADE, POR QUEM NÃO CONHECE PROFUNDAMENTE O SISTEMA OPERACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO



CNT



CT-SST

COMISSÃO TRIPARTITE DE SAÚDE
E SEGURANÇA NO TRABALHO



QUANTOS SÃO OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS?

**MAIS DE 5 MILHÕES DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS
BENEFÍCIADOS PELA LEI 12.619/2012**

TOTAL DE MOTORISTAS SETOR DE PASSAGEIROS E CARGAS			TOTAL
Motoristas de ônibus e microônibus	1.219.000	Transporte de Cargas por caminhão	2.885.680
			4.104.680

**MOTORISTA PROFISSIONAIS DAS CATEGORIAS PREPONDERANTE,
EX., COMÉRCIO, INDÚSTRIA, LAZER, EDUCAÇÃO, RURAL E
OUTROS; MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS, ATUANTES NO
MOTOFRETE E MOTOTAXI; MOTORISTAS PROFISSIONAIS DO
SERVIÇO PÚBLICO.**

Estimativa do número de trabalhadores com base na frota registrada no DENATRAN, e da ANTT, somente transporte de cargas por caminhões e passageiros por ônibus - 2013

1964

DECRETO Nº 53.831, DE 25 DE MARÇO DE 1964
Presidente João Goulart

Art. 1º A Aposentadoria Especial, será concedida ao segurado que exerça ou tenha exercido atividade profissional em serviços considerados insalubres, perigosos ou penosos nos termos deste decreto.

MOTORNEIROS E COBRADORES DE BONDE

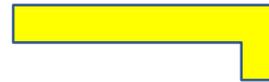
MOTORISTAS E COBRADORES DE ÔNIBUS

MOTORISTAS E AJUDANTES DE CAMINHÃO

**Frota total de veículos em 1964
- 1.814.898**

**Mortes no trânsito
em 1964 - 5.165**

**1972 - Congresso da Federação
Interestadual do Rio de Janeiro,
em Salvador – Bahia, aprova
proposta do 1º projeto para
regulamentação da profissão.**



PRIMEIRO PROJETO



**1973 - Deputado José Haddad, do
RJ, apresenta o Projeto Lei 1503/73,
que regulamenta a profissão de
motorista e Cobrador do transporte
urbano de passageiros,
posteriormente arquivado no
Senado Federal.**

1996

Justificativa apresentada pelo Executivo (Presidente
Fernando Henrique Cardoso - PL 2660/1996
Tempo de Direção

“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”.

1998

Restrições para aposentadoria especial

**APOSENTADORIA
ESPECIAL JÁ**

***Frota de veículos em
1998 - 30.939.466***

***Mortes no Trânsito em
1998 - 19.709***

CONSTITUIÇÃO

Da República Federativa do Brasil 1988

PL 1113/1988, Regulamenta a profissão de motorista e cobrador do transporte urbano, do Deputado Vivaldo Barbosa

PL 3066/2000 – Regulamenta a profissão de caminhoneiro Deputado Jovair Arantes.



2005

**A LUTA POR UMA ÚNICA
REGULAMENTAÇÃO**

**PL 99 / 2007
Regulamentação do
exercício profissional
dos motorista do
transporte de cargas
e passageiros -
Deputado Tarcísio
Zimmermann (PT /
RS)**

**Após muito dialogo, chegamos ao
consenso da apresentação do
Substitutivo do PLC 319/2009 –
aprovado em 13/12/11, no Senado
Federal, em 03/04/2012 foi aprovado
na Câmara dos Deputados e
sancionada em 30/04/2012, pela
Presidenta Dilma, tornando-se a Lei
12.619/2012.**

Dra. Clair, Walter Barelli, Sérgio Miranda, Babá e Vitoraxxe



ACIDENTES DE TRABALHO EM 2011 – 730.585

**ACIDENTES DE TRABALHO NO
TRANSPORTE TERRESTRE – 2011
52.409**

**A ocupação com
mais acidentes do
trabalho fatais no
Brasil é a de
motorista de
caminhão.**



2.600 mortes entre 2005 e 2011

(apenas para motoristas de caminhão empregados, e com emissão do Comunicado de Acidente de Trabalho - CAT).

Em 2011 foram 441 entre os 2.797 óbitos por acidente de trabalho comunicados.

Não entram nestes dados os motoristas autônomos, servidores públicos, motociclistas.

IPEA ESTIMA CUSTO ANUAL COM ACIDENTES EM R\$ 40 BILHÕES

ESTUDOS TABULADOS ENTRE 2005 E 2006

**ACIDENTES EM AGLOMERADOS URBANOS – R\$ 9
BILHÕES**

**CUSTO DOS ACIDENTES EM RODOVIAS,
APROXIMADAMENTE EM R\$ 30 BILHÕES**

**CUSTO MÉDIO UNITÁRIO DE UM ACIDENTE COM MORTE
EM RODOVIAS NO BRASIL É DE MAIS DE R\$ 566 MIL**

A LEI 12.619/2012 É COMPOSTA DE 12 ARTIGOS

SOFREU 19 VETOS PELA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

**REALIZADOS DE FORMA UNILATERAL POR PARTE
DOS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS**

**ALTERA A CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO –
CLT, e o**

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO CTB

LEI N° 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista,

altera:

Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Código de Trânsito Brasileiro

para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do Motorista profissional; e dá outras providências.

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



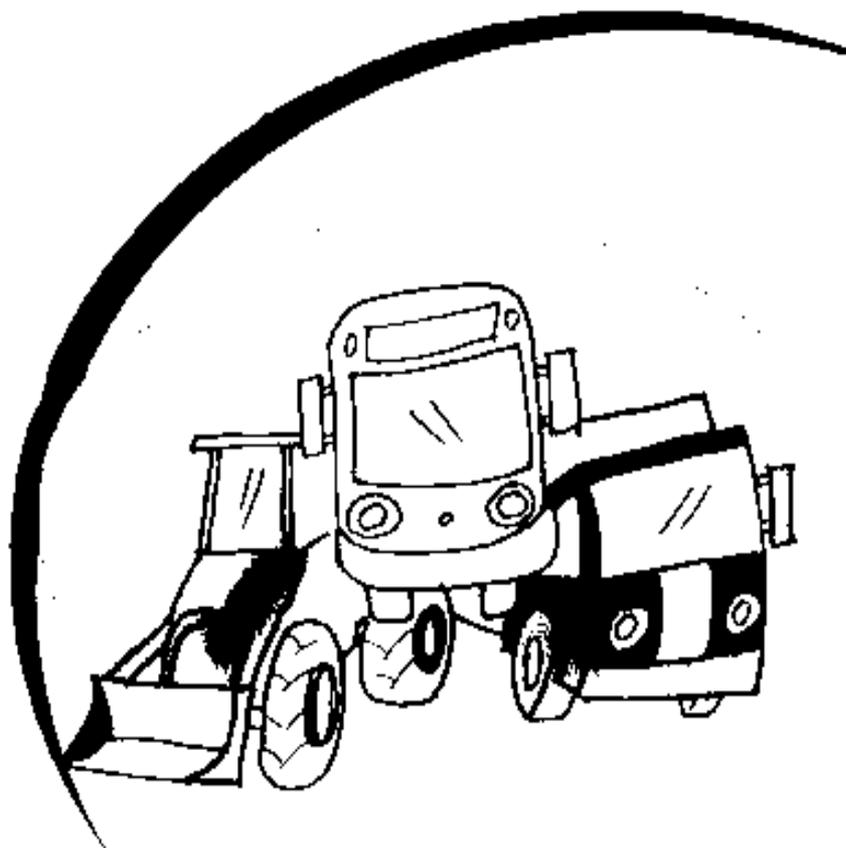
VETADOS

"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."



CONSTITUIÇÃO FEDERAL 1988

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”,

- INCISO “XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos” .

- INCISO “XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso”.

O QUE É PROFISSÃO?

**“Ocupação, emprego
que requer
conhecimentos
especiais, ou conjunto
de pessoas que
exercem a mesma
ocupação
especializada” -
Dicionário da Língua
Portuguesa Aurélio
Buarque de Holanda
Ferreira**

**CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS
DO TRABALHO - CLT
Decreto Lei nº 5.452, de 1º
de maio de 1943**

**Categorias Diferenciadas,
constantes no artigo 511,
parágrafo 3º**



CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

CTB - HABILITAÇÃO

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.



O agricultor e a segurança no trânsito rodoviário

<http://www.policiamilitar.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=178>

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”.



§ 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)

Onde circulam



**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, do artigo 2º.
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.**





O Veículo

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).

Sistema Nacional de Viação

Lei nº 12.379 de 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o “Sistema Nacional de Viação – SNV.

§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.

Política Nacional de Mobilidade Urbana

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



DIREITOS DOS MOTORISTAS

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:

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.

Jornada de Trabalho e Tempo de Direção



44
HORAS
SEMANAIS

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 - ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Seguro Obrigatório

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.



DEVERES DOS MOTORISTAS

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:

Seção IV-A Do Serviço do motorista Profissional

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;

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.



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

**RBAC nº 120
EMENDA nº 00**

Título: PROGRAMAS DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS NA AVIAÇÃO CIVIL

Aprovação: Resolução nº 190, de 31 de maio de 2011 de 2011, publicada no Diário Oficial da União nº 104, de 1º de junho de 2011, Seção 1, página 3. **Origem:** SSO



JORNADA DE TRABALHO, INTERVALOS, REPOUSO E DESCANSO

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.



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

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

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

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

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

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



Tempo de Espera

§ 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).



VIAGENS DE LONGA DISTÂNCIA

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;

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.

§ 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.

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



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

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

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

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

§ 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 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.

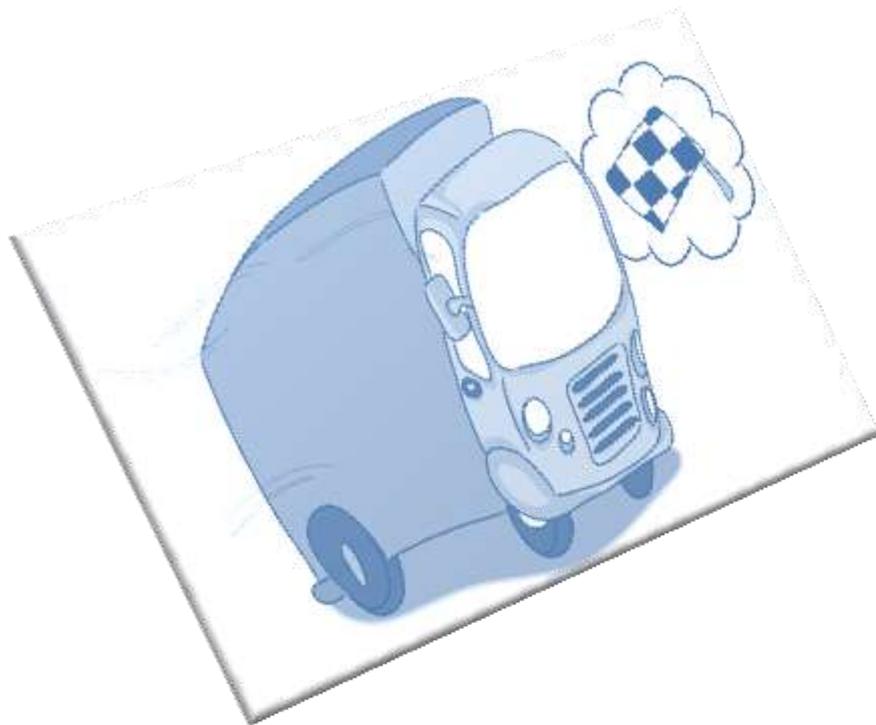
§ 12º Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.



JORNADAS ESPECIAIS, COMISSÃO E INTERVALOS

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.

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:



"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)



CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO TEMPO DE DIREÇÃO



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.

§ 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.



FISCALIZAÇÃO TEMPO DE DIREÇÃO INTERVALOS PARA DESCANSO

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.



CURSOS ESPECIALIZADOS, INFRAÇÕES, PENALIDADES, MULTAS E PONTUAÇÃO NA CNH

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.....

.....

Parágrafo Único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independente da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“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;

Penalidade - multa;

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



PONTOS DE PARADA PARA DESCANSO E DE ESPERA

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 carga, 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.



**CONDIÇÕES SANITÁRIAS E
DE CONFORTO NOS LOCAIS
DE TRABALHO A CÉU ABERTO**

RELATÓRIO TÉCNICO
(MARÇO 2007)

**Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em
Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo**

Lei 6.514 de 22 de dezembro de 1977, no que diz respeito a NR21 – Trabalho a Céu Aberto e NR24 Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho.

"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 de concessões 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

§ 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)"

ESTUDO PROVA QUE NÃO FALTAM PARADAS PARA CUMPRIMENTO DA LEI DO TEMPO DE DIREÇÃO SOS ESTRADAS

**155.000 VAGAS PARA ESTACIONAMENTO DE CARRETAS
EM 2.500 POSTOS DE RODOVIAS**

**8.000 POSTOS REGISTRADOS NAS ESTRADAS
BRASILEIRAS**

**RESPONSÁVEIS POR 235 GRANDES POSTOS, ESTIMAM
QUE PODEM AMPLIAR A CAPACIDADE DE VAGAS EM
60% NO CURTO PRAZO, DESDE QUE TENHAM APOIO
PARA ISSO**

**PESQUISA RODOVIÁRIA 2012 DA CNT APUROU QUE,
NOS MAIS DE 90.000 Km DE RODOVIAS EXISTEM MAIS
DE 4.000 POSTOS**



MOTORISTA PROFISSÃO REGULAMENTADA

Manifesto pela
imediata aplicação
da **Lei Do Descanso.**

**POR MENOS ACIDENTES
E MAIS VIDAS!**





PROFISSÃO TRANSPORTE



OBRIGADO

Luis Antonio Festino, coordenador do GT da CNTTT e Dir. de Assuntos Trabalhistas, Segurança e Saúde do Trabalhador da NCST

Fones: (61)3224-5011 / (61)3226-4000 – (61)7819-1685

(11)99184- 3763

festino@cnttt.org.br – festino@ncst.org.br – www.cnttt.org.br – www.ncst.org.br



**MOTORISTA
PROFISSÃO
REGULAMENTADA**

OMAR JOSÉ GOMES – Presidente da CNTTT / Vice Presidente da NCST