NOVA
LEI DOS MOTORISTAS

Lei 13.103/2015



ENGº AGRº VALDIR COLATTO
Deputado Federal

BRASÍLIA 2015

VALDIR COLATTO
Deputado Federal

Nova Lei dos Motoristas

Lei 13.103/2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista altera a Consolidação das Leis do Trabalho CLT, aprovada pelo Decreto Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985 revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012 e dá outras providências.

Brasília – 2015

SUMÁRIO

Apresentação **5**

Relatório da Comissão Especial **7**

Quadro Resumo – Nova Lei dos Motoristas – Lei 13.103/2015 ..... **35**

Íntegra da Lei 13.103/2015 – Nova Lei dos Motoristas **37**

Decreto 8.433/2015 – Regulamentação da Lei 13.103/2015 ..... **54**

Resoluções Contran – Deliberação 142/2015 e 143/2015 ..... **57**

Resoluções Contran 517/2014 e 529/2015 – exame toxicológico e prorrogação **68**

Portaria MTE 944/2015 - pontos de parada **78**

Resoluções ANTT 4.674 e 4.675/2015 ..... **82**

Portarias Ministério dos Transportes de Criação e Designação de Membros do Fórum Permanente Transportes **87**

Circular BNDES 26/2015 – Refinanciamento do Procaminhoneiro **92**

APRESENTAÇÃO

A busca por soluções para a logística rodoviária do Brasil tem motivado minha atuação no Congresso em defesa do transporte de cargas, de passageiros e dos motoristas. Conhecendo os problemas enfrentados, acompanho as proposições de interesse do setor e por isso, iniciamos uma batalha logo após a sanção da Lei nº 12.619/2012, a chamada Lei dos Motoristas.

O impacto da Lei foi sentido imediatamente nas relações empresa-empregado, na forma de trabalho dos profissionais autônomos e nos negócios que envolvem o setor de logística, em especial nas atividades de transporte. O aumento dos custos envolvidos, gerados especialmente pelas alterações na jornada de trabalho dos motoristas, foi sentido diretamente no custo do frete.

Tendo em vista as dificuldades dos transportadores e motoristas em se adequar a nova lei e convencido de que não podia ser aplicada para as condições precárias das nossas rodovias, a legislação trabalhista e a inexistência de pontos de parada adequados ao cumprimento da nova lei, fomos à luta. Criamos e instalamos uma Comissão Especial, a Cemotor, com o objetivo de revisar a Lei 12.619/2012 adequando a legislação à nossa realidade.

Como relator da Comissão participei de debates e negociações durante quase um ano, junto às entidades do setor dos transportadores, empresários, motoristas autônomos e profissionais, entidades sindicais, Governo, Ministério Público do Trabalho.

Ao final dos trabalhos, elaborei um relatório que resultou no Projeto de Lei nº 5943/2013, onde propus, dentre outros pontos, o aumento do tempo máximo na direção de 4 para 5h30, obrigatoriedade de realização de exame toxicológico, isenção de pagamento de pedágio para eixo suspenso e abono das multas emitidas desde a sanção da Lei dos Motoristas, entre outras mudanças da Lei 12.619/2012.

O PL 5943/2013 foi votado e aprovado, com modificações, pela Câmara e pelo Senado, durante o ano de 2014. Somente em março de 2015, após a paralisação nacional dos caminhoneiros, com apoio e contribuições importantes de deputados e senadores, a Lei nº 13.103 foi sancionada sem vetos.

A nova Lei dos Motoristas foi regulamentada em abril de 2015, com a publicação do Decreto 8.433/2015. Com essa lei, contribuímos para diminuir as dificuldades do setor de transportes de cargas e de passageiros e preservamos o direito de qualidade de vida dos motoristas, viabilizando o descanso e obrigando a construção de pontos de parada com segurança e conforto nas BRs.

Neste documento, reunimos desde o relatório da comissão especial e a íntegra da Nova Lei dos Motoristas até as últimas regulamentações sobre as tolerâncias de peso e cobrança de pedágio, sobre as condições de conforto e segurança nos pontos de parada, sobre a realização dos exames toxicológicos, resultantes do trabalho realizado em prol do setor de transportes brasileiro. A intenção é disseminar o conhecimento e garantir o cumprimento dos direitos e deveres de todas as partes envolvidas.

Valdir Colatto
Engenheiro Agrônomo e Deputado Federal – PMDB/SC

Relatório Final da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista.

Da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, objeto dos trabalhos desta Comissão Especial, "Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências".

A sua elaboração foi amplamente discutida, e todo o debate a respeito da necessidade da formalização da profissão de motorista foi levantado com a atuação do Ministério Público do Trabalho- MPT, em Rondonópolis, MT, voltado sobre a questão do excesso de tempo de direção do motorista, a realidade do setor, os casos de uso de drogas por profissionais, os acidentes de trânsito envolvendo transportadores de cargas.

O transporte rodoviário de cargas passou a ter maior expressão a partir dos anos 1960, e a inserção dos seus profissionais na Consolidação das Leis do Trabalho, datada de 1943, precisava ser definida. A CLT previa situações específicas para o trabalhador ferroviário, o aeroviário e o marítimo, mas não contemplava o rodoviário, seus direitos e os deveres inerentes à sua atividade.

A discussão sobre o pagamento ou não de horas extras para os motoristas de caminhões e ônibus, por exemplo, era recorrente, e não havia segurança jurídica nem para patrões, nem para empregados.

O texto da Lei nº 12.619, de 2012 trouxe diretrizes fundamentais para que as relações de trabalho no transporte de cargas pudessem alcançar um patamar condizente com as pretensões dos empregados, dos empregadores e da sociedade.

Dos problemas que a aplicação da Lei nº 12.619, de 2012 é capaz de gerar no setor de transporte.

Em que pese aos avanços de natureza trabalhista garantidos pela sanção da Lei nº 12.619, de 2012, de amplo reconhecimento, ainda não se pode acrescentar a esses avanços melhores índices de cunho social, relacionados, notadamente, ao transporte de cargas.

É claro que, em razão de a Lei ter sido sancionada há pouco mais de um ano, ainda é cedo para aferir os seus êxitos nesse campo. Porém, há de se

reconhecer que os vetos presidenciais apostos deixaram sua aplicação comprometida em alguns aspectos. Ao todo foram dezenove os dispositivos vetados pela Presidente da República, alguns dos quais prejudicam a viabilização dos repousos e outros benefícios. No todo, merecem destaque os vetos aos arts. 7º, 8º e 10.

O art. 7º visava à alteração do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, que "Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre", para determinar que nos casos de concessão de rodovias, a exigência da construção de locais seguros, destinados a estacionamento de veículos e descanso para motoristas, a intervalos menores que 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.

Por sua vez, o art. 8º, vetado, alterava o art. 2º da Lei nº 11.071, de 2004, que "Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública", para estabelecer ressalva, no caso das vedações previstas neste diploma legal, quando a celebração de contrato de parceria público-privada tivesse por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob a administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento e o descanso dos motoristas.

Já o art. 10 obrigava a adequação dos contratos de concessões de rodovias outorgadas aos concessionários, a fim de que fossem construídos os estacionamentos de veículos situados nos intervalos desejados.

Podemos concluir que tais vetos deixaram a descoberto toda a questão da segurança e adequação necessárias no que concerne às paradas e descansos obrigatórios, para a preservação da carga e da vida dos motoristas. A falta de regulamentação nesse aspecto prejudicou consideravelmente a atividade do transporte de cargas nos termos da Lei nº 12.619, de 2012.

As incongruências desse documento legal também ocorreram em relação à realidade econômica, territorial e regional do País.

Os problemas com a aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, justificaram a criação, na Câmara dos Deputados, de uma "Comissão Especial Destinada a Debater e a Propor Modificações à Lei nº 12.619, de 30 de Abril de 2012, que Regulamenta a Profissão de Motorista".

Em primeiro lugar, relacionada aos vetos e dificultando o cumprimento das exigências legais pelos motoristas profissionais transportadores de carga, destaca-se, como já foi mencionado, a carência, no País como um todo, dos pontos de estacionamento, que dariam suporte às paradas obrigatórias para repouso ou descanso dos motoristas. Não havendo previsão sobre quem poderia ser responsável pela implantação e administração desses locais nem quanto eles representariam em termos de custos para o setor, a aplicabilidade da Lei fica prejudicada.

Além disso, as distintas realidades regionais não são levadas em conta. Haveria de se considerar, por exemplo, que a Região Norte, com grandes percursos ermos de estradas não pode ser tratada da mesma maneira que a Região Sudeste, detentora de uma malha rodoviária melhor estruturada e com mais equipamentos de apoio aos viajantes.

No Sudeste, há certa possibilidade de atendimento quanto aos pontos de estacionamento e parada. No Norte, não há quase nenhuma, pelo que ou a parada obrigatória se faz no ermo, em trecho de estrada de péssimas condições, ou não se faz a parada, em salvaguarda da segurança da carga e pessoal do motorista.

Cotejos semelhantes podem ser feitos entre o Sul do País, mais desenvolvido, e o Nordeste, muito menos aquinhoado.

A Região Centro-Oeste, embora com expressivo tráfego de caminhões de carga, é percorrida por grandes distâncias, em rodovias que ainda não oferecem os equipamentos necessários ao estacionamento para o repouso do motorista e a segurança da carga. Da Região Centro-Oeste saem em torno de 50 milhões de toneladas de carga que precisam se deslocar cerca de 1.500 km para chegar aos portos de exportação.

No geral, a situação é desfavorável ao cumprimento da Lei no conjunto do território nacional, pela falta de uma estrutura de logística de transportes no País.

Dessa forma, como foi destacado em Audiência Pública da Comissão Especial, a Lei nº 12.619, de 2012, infringe a razoabilidade, porque não se pode aplicá-la devidamente em todo o território nacional.

Os depoimentos nas audiências públicas promovidas pela Comissão Especial ressaltam que o cumprimento da Lei nº 12.619, de 2012, nas atuais condições do País, poderá acarretar:

- **impacto no custo do frete em torno de 30%;**
- **o encarecimento dos produtos;**
- **impacto no salário dos motoristas;**
- **o cancelamento de encomendas;**
- **falta de caminhões e de motoristas;**
- **a necessidade de se colocar em circulação em torno de 20% a mais do número de caminhões, para atender ao escoamento da produção;**
- **impacto nos prêmios dos seguros;**
- **custo adicional no "tempo de espera" de 30%;**
- **custo adicional no "tempo reserva" de 30%;**
- **menor produtividade dos caminhões, com consequências negativas no pagamento de seus financiamentos;**
- **subcontratação dos motoristas profissionais autônomos, com relação jurídica frágil, pelas empresas transportadoras;**
- **dificuldades no abastecimento dos supermercados;**
- **sérias dificuldades na comercialização de produtos perecíveis;**
- **aumento do roubo de cargas (com a Lei em vigor, o índice de roubo aumentou de 18%, de janeiro a março de 2013, em razão, provavelmente, da obrigação das paradas. 90% dos roubos de cargas ocorrem nas paradas).**

Como vemos, não são poucas as repercussões negativas no setor de transportes de cargas, que resultariam da aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, tal como foi sancionada.

Para evitar os impactos negativos que ela provocaria tanto nas empresas, como nos empregados e nos transportadores autônomos de cargas, a sua reformulação apresenta-se como necessária. Esse trabalho foi empreendido pela Comissão Especial.

Das propostas da Comissão Especial

Reconhecendo a importância da Lei nº 12.619, de 2012 para os motoristas profissionais, seus empregadores e para a sociedade, a Comissão Especial, após a oitiva dos participantes das audiências públicas e dos debates direcionados para as questões inerentes à aplicação das normas ali estabelecidas, considerou necessária a modificação desta Lei.

Com efeito, não se poderia continuar exigindo obrigações sem a contrapartida na oferta da infraestrutura necessária e sem levar em conta a realidade econômica nem as diferenças urbanas e regionais existentes no País.

Assim, julgou-se que alguns dispositivos da Lei, ou a falta deles, reclamam intervenções imediatas, tanto para garantir maior segurança como para evitar transtornos na atividade de transporte coletivo de passageiros e de transporte de cargas. Os pontos fundamentais dessas intervenções serão objeto de considerações que virão a seguir.

Do panorama do mercado de trabalho no transporte rodoviário de cargas.

As dimensões continentais do nosso território, encontram no transporte rodoviário um meio ágil e flexível de movimentação de cargas, capaz de acessar as regiões mais remotas em relação aos grandes centros urbanos.

São fatores que traduzem as razões da competitividade do transporte rodoviário de cargas, entre outros:

a) flexibilidade e agilidade, que lhe permite ir ao encontro da carga, fazer a entrega porta a porta e funcionar tanto em longa quanto em curta distância;

b) capilaridade, que lhe permite acessar e integrar pontos muito distantes entre si;

c) capacidade de integração com outros modais;

d) simplicidade na implantação, que permite a entrada no sistema de múltiplos agentes com pequeno, médio ou grande aporte de capital.

Esse último fator de competitividade constitui também um elemento importante na formação e na evolução do transporte rodoviário de carga. A capacidade de começar o negócio com um pequeno capital propiciou o surgimento do transportador autônomo, peça chave nesse sistema de transporte.

De fato, o sistema de transporte de cargas rodoviário evolui diretamente do trabalho do transportador autônomo. Hoje, porém, o sistema se estrutura de maneira diversificada e o autônomo, embora importante, divide o espaço com outros prestadores do serviço.

Nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que regulamenta o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, essa modalidade de transporte é aberta a pessoas físicas e jurídicas, mas depende de prévia inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C), da Agência Nacional de Transportes Terrestres(ANTT).

A Lei reconhece os seguintes tipos de transportadores:

a) o Transportador Autônomo de Cargas (TAC); pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

b) a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal;

c) a cooperativa de transporte de cargas, ente formado nos termos da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971 (Lei do Sistema de Cooperativismo), que comprove a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

Os números do RNTR-C trazem o seguinte panorama do mercado de transportadores rodoviários:

Transportadores e frota de veículos		
Tipo de transportador	Registros Emitidos	Veículos
Autônomos	698.401	875.803
Empresa	130.668	1.037.620
Cooperativa	334	14.267
Total	829.403	1.927.690

Fonte: ANTT, página eletrônica acessada em 10/6/2013.

O mercado desenhado por esses números demonstram a presença marcante dos autônomos (84,2%), que dominam o mercado, e uma tímida presença das cooperativas (4,02%). Porém, se considerarmos o quadro pelo número de veículos, a presença dos autônomos cai dramaticamente (45,43%) e mostra o domínio do mercado pelo frotista empresário.

A análise por esse ponto de vista fica ainda mais aguda se levarmos em conta os dados da Agência para o registro de veículos:

Tipo de veículo	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
Caminhão leve (3,5T A 7,99T)	126.556	51.410	533	178.499
Caminhão Simples (8T A 29T)	420.767	234.385	2.580	657.732
Caminhão trator	131.444	285.360	4.792	421.596
Caminhão trator especial	732	1.383	36	2.151
Caminhonete/ furgão (1,5T A 3,49T)	50.259	24.853	190	75.302
Reboque	11.353	25.543	216	37.112
Semirreboque	110.380	398.093	5.681	514.154
Bitrem	478	2.050	73	2.601
Semirreboque especial	209	1.171	32	1.412
Utilitário leve (0,5T A 1,49T)	21.690	10.262	129	32.081
Veículo de apoio operacional	1.935	3.110	5	5.050
Total	**875.803**	**1.037.620**	**14.267**	**1.927.690**

Fonte: ANTT, página eletrônica acessada em 10/6/2013.

O confronto de números mostra que os autônomos estão mais presentes no segmento até oito toneladas. Entre caminhões leves, caminhonete, furgão e utilitários são 198.505 veículos, ou seja, aproximadamente um quarto da frota. Se este número indicar uma tendência, o autônomo pode estar perdendo competitividade para os frotistas no transporte pesado e concentrando sua força no transporte em torno dos centros urbanos.

É preciso levar em conta também que é possível que o registro de autônomos encubra empresas de transporte de carga própria e que uma parcela significativa desse segmento tenha optado por não se registrar na Agência, mergulhando na informalidade, que é uma marca historicamente forte do setor.

Há, ainda, a figura do motorista autônomo agregado. Ele também é proprietário do veículo, mas vincula-se com exclusividade a uma empresa de transporte. Em muitos casos, exibe adesivos da empresa no veículo e usa o uniforme dela.

Essas variáveis desconhecidas não nos permitem ter uma quantificação exata do mercado de trabalho no setor de transporte de cargas, mas os números que temos são uma referência razoável para tratar o tema.

Das relações de trabalho no mercado de transporte de cargas.

Para nossa relatoria, importa nesse momento tratar as relações de trabalho que emergem desse quadro.

Temos, no centro dessas relações, a figura do motorista profissional. A Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) o descreve como aquele que transporta, coleta e entrega cargas em geral, com movimentação de cargas volumosas e pesadas variando com o tipo de caminhão. Sua atividade consiste em dirigir ou conduzir um veículo, individualmente ou em dupla.

Ao lado do motorista profissional devemos relacionar outro elemento essencial na estruturação desse mercado de trabalho: o frete, ou seja, o valor pago pelo aluguel do veículo ou pelo transporte da carga.

No transporte rodoviário de cargas o frete flutua ao sabor do mercado e vigora a sua negociação direta com o cliente. Normalmente, o frete é calculado levando-se em conta o peso ou o volume da mercadoria e a distância a ser percorrida. Temos também o frete calculado sobre o tipo de mercadoria (ad valorem), Porém, quanto à forma de pagamento, o frete é regulado pela Lei 11.442, de 2007, que estabelece o crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT.

De qualquer forma, ficou longe o tempo em que o motorista conduzia o seu caminhão pelas estradas do País negociando por conta própria o melhor frete. Com o tempo e as transformações vividas pelo setor, esse método tradicional de trabalho tornou-se infrutífero. O caminhoneiro passou a rodar com o caminhão vazio e a assumir enormes prejuízos.

Em torno do frete organizou-se um sistema extremamente complexo, que incluiu não só o dono da carga, como também empresas de logística, agenciadores e a competição acirrada de centenas de autônomos, cooperativados e empresas estruturadas. Todos esses agentes são remunerados por meio do frete, o que implica uma redução no seu valor final no bolso do transportador.

Desse quadro decorre um sistema de trabalho e produção repleto de peculiaridades: a pulverização de prestadores de serviço, o sistema de remuneração por meio do frete, as várias configurações de transportador (autônomos, frotistas, cooperativados, carga própria), a interdependência com outros modais: portos, ferrovias, aeroportos e hidrovias, a enorme dependência da economia brasileira em relação ao modal rodoviário.

Interagem com essas características as dimensões continentais do País, a má qualidade das estradas, as deficiências na infraestrutura, a criminalidade e a violência nas vias públicas, o abuso de álcool e drogas, enfim um mosaico de circunstâncias de ordem individual, social e econômica que compõe um quadro de extrema complexidade.

Podemos concluir que, no sistema de transporte rodoviário, quase tudo é peculiar. Assim, não se poderia deixar de levar em conta essa originalidade na criação de um Estatuto de relações trabalhistas para o motorista profissional. Esses aspectos peculiares foram extraídos da nossa experiência e observação e também das incontáveis contribuições que nos chegaram por meio de sugestões escritas, de entrevistas com pessoas do ramo e do que aprendemos com os participantes das audiências publicas promovida pela Comissão Especial.

Da regulamentação da profissão do motorista

Diferentemente do que propõe a Lei nº 12.619, de 2012, em vigor, que regulamentou a profissão apenas em favor do motorista empregado, entendemos que o melhor modelo é regulamentar a profissão em relação a todos os profissionais que laboram nesse ofício.

A Lei em vigor preferiu ignorar o segmento autônomo, em razão do desafio de enquadramento de suas necessidades e peculiaridades. A experiência mostrou que essa decisão, embora justificável, não foi acertada,pois os operadores das normas criadas para disciplinar o trabalho dos empregados aplicaram-nas também, de maneira discricionária, ao trabalho dos autônomos, sem levar em conta, no entanto, as diferenças entre uns e outros.

De nossa parte, entendemos ser possível superar esse desafio e propor uma regulamentação para a profissão, que não exclui o autônomo e que acomode as peculiaridades de cada um.

Desse modo, embora respeitando a estrutura da Lei em vigor e mantendo a maioria dos pontos por ela abordados, propomos a sua alteração.

No art. 1º de nossa proposta de alteração, a regulamentação da profissão refere-se a todos os condutores rodoviários de veículos de cargas e de passageiros, excluindo a qualificação "mediante vínculo empregatício", previsto na Lei em vigor.

No art. 2º, mantivemos, em linhas gerais, a atual estrutura de direitos do profissional, agrupando no inciso IV os atributos específicos do

empregado, de modo a facilitar a compreensão e evitar interpretações indesejadas sobre o alcance desses dispositivos.

No art. 3º, criamos um dispositivo novo, dispondo sobre a obrigação de o motorista profissional, autônomo ou empregado, submeter-se ao exame toxicológico de larga janela de detecção a cada dois anos. Trata-se de exame capaz de detectar o consumo de drogas por períodos de três ou mais meses. O procedimento é realizado por meio de amostras de cabelo ou pelos e é adotado com frequência no controle de atividades em que o uso de drogas é especialmente perigoso, como na Segurança Pública (polícias civis e militares, corpo de bombeiros) e na pilotagem de aeronaves.

Garantimos a necessidade do exame de contraprova imediato para a configuração da positivação do exame e a aplicação de qualquer penalidade. Porém, em caso positivo, determinamos a aplicação dos rigores da "Lei Seca".

Achamos importante fazer uma referência a essa Lei em razão do valor simbólico que ela adquiriu entre os condutores. Trata-se de uma Lei que "pegou". Queremos aproveitar esse simbolismo para educar nossos motoristas profissionais, limpar nossas rodovias das drogas e diminuir o número de usuários e de acidentes.

Por razões de adequação e técnica legislativa, o exame toxicológico não foi tratado somente no art. 3º, mas também em outros dispositivos da proposta.

Este conteúdo está presente também na alteração que propomos no art. 147 do Código de Trânsito. Esse artigo da Lei de Trânsito trata dos requisitos para a habilitação e para a renovação da habilitação dos motoristas em geral e, em especial, para o condutor que exerce atividade remunerada. Como nem todos os condutores que exercem atividade remunerada podem ser considerados motoristas profissionais nos termos da proposta, criamos o dispositivo específico para a categoria e encaixamos a referência à "Lei Seca". Acrescentamos também algo muito importante; a obrigatoriedade de o motorista profissional submeter-se ao exame, quando requerido pela autoridade de trânsito.

A vinculação do exame ao exercício da profissão certamente ajudará a eliminar as dificuldades verificadas na implantação da "Lei Seca", em razão do disposto no art. 8º da Convenção Americana de Direitos Humanos, o Pacto de San José, do qual o Brasil é signatário, que garante o direito a qualquer cidadão de não produzir provas contra si mesmo o que inclui não ceder material biológico para a análise.

Desse modo, a exigência do exame é prevista no art. 3º do Projeto e na alteração proposta para o art.147 do Código de Trânsito. A referência somente na Lei de Trânsito é insuficiente, pois, o Código, além de abarcar outros motoristas, vincula o exame somente à concessão e à manutenção da carteira de habilitação.

Há, também, um terceiro momento, exclusivo para o motorista empregado (art. 4º do Projeto). Trata-se da obrigatoriedade de o empregador requerer o exame no momento da admissão e da possibilidade de voltar a requerê-lo a qualquer momento durante o curso da relação de emprego.

Temos aqui uma situação diferente que cobre não só o momento da admissão do motorista como também um momento posterior, caso o empregador desconfie que o empregado não esteja "limpo" e deseje evitar que ele seja flagrado em uma blitz da fiscalização. Essa possibilidadepreserva os interesses do empregador, já que um caminhão impedido de prosseguir viagem em razão da incapacidade do motorista é um transtorno incomensurável.

Das Relações de trabalho do motorista profissional empregado

Tal como na Lei nº 12. 619, de 2012, introduzimos em nossa proposta as normas específicas para o motorista profissional empregado diretamente na CLT.

Na verdade, a maioria das leis que dispõem sobre a regulamentação das profissões está fora da Consolidação. Porém, observa-se que as regulamentações profissionais contidas na legislação extravagante têm como objeto uma atividade preponderantemente liberal ou de nível superior (médicos, advogados, engenheiros, arquitetos, jornalistas, etc.) com vistas à restrição de acesso ao mercado e ao controle da prática profissional por meio de conselhos de cada classe. Nessa legislação extravagante, contam-se, ainda, as regulamentações que objetivam o mero reconhecimento de uma atividade, com vistas ao seu desenvolvimento ou à melhoria do status profissional dos trabalhadores do setor.

Por outro lado, quando a regulamentação profissional visa, principalmente, ao estabelecimento de condições de trabalho, a melhor técnica é assegurar o disciplinamento da profissão em conjunto com as demais normas trabalhistas inscritas na CLT. Este é o caso, por exemplo,

do regulamento da profissão de bancários, ferroviários, marítimos, trabalhadores de minas de subsolo, entre outros, cujas atividades estão reguladas no Título III da Consolidação, que trata das "Normas especiais de tutela do trabalho".

Assim, seguindo o modelo da Lei nº 12.619, de 2012, instituímos a Seção IV-A, no Capítulo I desse Título, dedicado ao "Serviço do Motorista Profissional Empregado" e seguimos de perto os tópicos abordados na Lei em vigor. As alterações, adequações e acréscimos que fizemos nesses tópicos, serão detalhados adiante.

Note-se que as normas gerais sobre a profissão de motorista, que abrangem empregados e autônomos, ficaram apenas no Projeto de Lei. As modificações específicas para as condições de trabalho do empregado ficarão definitivamente incorporadas à CLT.

Note-se também que, embora a CLT só possa alcançar as relações de emprego, fizemos questão, sempre que possível, de repetir a expressão "motorista profissional empregado".

A experiência nos ensinou que esse cuidado é necessário, pois os aplicadores da lei, especialmente os responsáveis pela fiscalização nas estradas, tendem a utilizar as prerrogativas do cargo para perpetrar absurdos, na aplicação da norma. Devido às peculiaridades entre empregados e autônomos adotamos a repetição da expressão como medida de precaução, de modo a resguardar da sanha interpretativa desses agentes os direitos e as obrigações de cada tipo de trabalhador do setor transportes.

Dos direitos e deveres do motorista profissional empregado

Nesta seção do Projeto, destacamos o disciplinamento da obrigação de o motorista empregado submeter-se ao exame toxicológico de que tratamos acima e também de participar de programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador. Asseguramos a necessidade de o empregador dar ao empregado ampla ciência tanto dos termos em que se faz o exame quanto do programa interno de controle, de forma a evitar abusos e constrangimentos.

Mantivemos a decisão contida na Lei em vigor de considerar a positivação nos exames toxicológicos como infração disciplinar punível, mas evitamos a opção de considerar o evento por si só como falta grave.

Esse cuidado decorre do fato de que a jurisprudência da Justiça do Trabalho em situações semelhantes, como a da embriaguez em serviço,

tem defendido a tese de que esse estado pode decorrer da dependência química, que é doença. Nesse caso, o trabalhador deve ser afastado do trabalho e encaminhado para tratamento, vedada a demissão por justa causa.

Assim, ao invés de prever a dispensa por falta grave de forma abstrata, preferimos manter o direito de o empregador punir disciplinarmente o empregado no caso concreto, considerando seu estado geral de saúde e o quão desidiosa tenha sido sua conduta.

Da jornada de trabalho do motorista profissional empregado

Do Início, Meio e Fim da Jornada

A jornada de trabalho dos empregados que laboram fora do estabelecimento sempre foi um tema difícil, pois a obrigação do controle da jornada imposta ao empregador, nessas condições, torna-se quase impossível de cumprir.

A matéria tem gerado muita controvérsia e produzido decisões judiciais as mais variadas.

Para trazer segurança jurídica às partes e atender à realidade do setor de transporte de cargas, deixamos assentado como regra geral que a jornada do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

Essa regra de modo algum impedirá o controle e a verificação do total de horas trabalhadas, que é a parte mais importante da questão. Esses limites poderão ser verificados pelas informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nas papeletas ou nos diários de bordo ou em outro equipamento usado no veículo. Tivemos o cuidado de autorizar a transmissão e o envio dessas informações à distância para o empregador.

Também deixamos clara a repartição da responsabilidade pela produção e guarda dos registros. Ela é do empregado até a devolução do veículo, ressalvada a hipótese em que a chave do equipamento esteja sob a guarda do empregador.

Das Horas Extraordinárias

Admitimos a prorrogação da jornada normal do motorista empregado por até quatro horas extraordinárias. Trata-se de uma reivindicação que ouvimos de vários e diferentes segmentos.

Essa ampliação tem como objetivo permitir que o motorista aproveite ao máximo a sua jornada. Quem conhece o setor sabe que não se trata de uma perversidade ou de exploração do empregado.

Diferentemente dos empregados em estabelecimentos industriais ou comerciais, o local de prestação de serviço do motorista é ocaminhão. A aplicação da jornada normal de oito horas ao caminhoneiro não significa que, terminado o trabalho, ele volte para o convívio familiar. Para o motorista, especialmente em viagens de longa distância, encerradas as oito horas, ele não volta para casa, fica no caminhão ou vai procurar o lazer que puder encontrar. Isso muitas vezes significa o envolvimento com bebida alcoólica, drogas, jogos e prostituição.

Assim, temos por certo que a proposta não só encontra apoio entre os próprios motoristas, porque concorre para que a viagem termine mais rápido e ele possa retornar mais cedo para casa, como também é socialmente melhor do que aplicação obrigatória da jornada regular de oito horas, sem prorrogação.

Lembremos que essa prorrogação de quatro horas é uma possibilidade. Isso quer dizer que ela será aplicada quando de extrema necessidade, especialmente porque implica o pagamento de adicional de no mínimo 50%.

Vale lembrar também que esse não é o único caso no Direito do Trabalho de uma jornada possível de doze horas. Temos como precedente a chamada jornada de 12 x 36 horas. Sua aceitação pelos Tribunais do Trabalho também foi muito difícil por ferir a regra da jornada regular diária de oito horas. A modalidade, porém, se impôs em razão da óbvia necessidade dela para o sistema produtivo e para o funcionamento de serviços essenciais, bem como por contar com a adesão e com a simpatia dos próprios trabalhadores.

É claro que, nesse caso, o regime de compensação garante pelo menos a jornada semanal regular. Porém temos que invocar de novo as peculiaridades do motorista profissional, pois, na maioria dos casos, a compensação seria um castigo, uma vez que os obriga a estar confinados dentro do caminhão e longe de casa.

Aliás, a jornada de 12 x 36 horas também é preservada na proposta, assim como a possibilidade da aplicação do "banco de horas" (redação dada pela proposta ao §5º do art. 235-C da CLT).

Finalmente, o Projeto de Lei deixa claro que, em situações especiais, devidamente registradas, o motorista poderá usar o tempo que for necessário para o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

Trata-se de medida óbvia, pois as situações de emergência, que são frequentes nas estradas, pedem providências urgentes e imediatas, que não podem ficar engessadas por regras rígidas e inaplicáveis.

Do Tempo de Espera

O conceito de tempo de serviço do motorista segue o padrão previsto no art. 3º da Consolidação e abrange todo o tempo à disposição do empregador, excluindo-se os intervalos de descanso, repouso e refeição. A essas exceções acrescentou-se o tempo de espera (redação dada pelo Projeto ao §7º do art. 235-C da CLT).

O conceito de tempo de espera que adotamos não difere muito do conceito adotado pela Lei nº 12.619, de 2012. Na verdade, nesse particular, promovemos apenas uma melhoria na redação da Lei, que permitia certa confusão sobre a possibilidade de o começo do tempo de espera interromper a jornada regular. Desnecessário se faz nos estendermos sobre o conceito de tempo de espera, indispensável para a regulamentação das condições de trabalho da categoria, pois ele segue as linhas da regulamentação legal em vigor.

Promovemos a melhoria na redação para evitar a má interpretação acima referida e a regulamentação das pequenas movimentações do veículo, inevitáveis nas filas de embarque, desembarque e aduana, de modo que elas não descaracterizem a situação de espera, que inclui também o tempo de viagem em que caminhão se deslocar embarcado em outro veículo.

Definimos que a forma de remuneração da hora de espera será na base de 20% da hora normal. Essa forma de remuneração ajusta-se á nova redação proposta para o tempo de espera. Como, de acordo com nossa proposta, o tempo de espera, em nenhuma hipótese, não prejudica o desenvolvimento da jornada normal e das horas extraordinárias (redação dada pelo Projeto ao §9º do art. 235-C da CLT), o motorista poderá acumular totalmente o ganho do período de espera com a remuneração do tempo que conduzir efetivamente o veículo.

Dos Intervalos de Refeição, Descanso e Repouso Entre Jornadas

Esses intervalos seguem as linhas estabelecidas pela Consolidação para os demais empregados, conforme previsão do art. 71 da CLT, ou seja, quinze minutos para jornadas menores do que seis horas, uma hora, no mínimo, para jornadas maiores do que seis horas e onze horas entre duas

jornadas. A regra geral celetista também impõe que esses intervalos não sejam computados na duração do trabalho.

As alterações contidas na proposta dizem respeito à faculdade de o empregado poder fazer coincidir esses intervalos com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei de Trânsito. A nosso ver, trata-se de medida que não prejudica a fruição do descanso, garante o cumprimento da norma de circulação e permite a otimização do tempo disponível para a condução do veículo.

No caso do intervalo de onze horas reservado para repouso entre duas jornadas, o Projeto propõe a possibilidade de que esse período possa ser fracionado, garantindo-se o mínimo de oito horas ininterruptas.

O fracionamento visa também à otimização do tempo disponível para condução. Aqui é preciso chamar a atenção novamente para o fato de que o motorista não irá desfrutar dessas onze horas em sua casa, mas sim no caminhão ou em um hotel ou alojamento. Assim, estamos seguros de que a permanência do profissional por longas onze horas confinado nesses locais não é desejável para a atividade. O repouso ininterrupto de oito horas representa a garantia da reposição das energias, sem prejuízo das três horas que faltam para completar as onze horas asseguradas, que podem ser usufruídas ao longo do dia, a critério do empregado.

Em caso de viagens de longas distâncias com duração superior a sete dias, se houver dois motoristas empregados no veículo, todos esses intervalos de repouso poderão ser cumpridos com o veículo em movimento. Essa possibilidade surge do próprio fato de haver dois motoristas no veiculo. Se o veículo tivesse que ser imobilizado a cada pausa, é fácil concluir que não haveria sentido para o emprego da dupla.

Do Repouso Semanal Remunerado

A proposta garante o repouso semanal regular para o motorista profissional. Apenas no caso das viagens de longa distância são propostas alterações na forma de fruição.

Assim, temos que o repouso pode ser usufruído no local onde estiver o motorista, se houver condições de efetivo descanso, ou no retorno dele à base ou ao domicílio. A regra cria condições para que o motorista não descanse obrigatoriamente na beira da estrada, pois essa certamente não é a opção mais agradável e conveniente para ele, nem para a segurança da carga transportada.

Permite-se, também, no caso de viagens de longa distância, o fracionamento do repouso semanal em dois períodos a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário (redação dada pelo Projeto ao caput do art. 235-D da CLT). Essa possibilidade otimiza o tempo disponível para as longas viagens e viabiliza o retorno do motorista para casa e para o convívio familiar.

Das cargas vivas, perecíveis e especiais

O Projeto dedica dispositivo específico às cargas vivas, perecíveis e especiais, para atender às particularidades desse tipo de carga, o que não se encontra satisfatoriamente contemplado na Lei nº 12.619, de 2012.

Nesse tópico, optamos por permitir que as convenções e acordos coletivos possam criar regras especiais. A razão é que não é possível, por mais esforço que seja feito, obter uma fórmula única e geral para variáveis como segurança, condições de viagem, entrega, armazenamento e consumo final de um expressivo número de produtos que exigem tratamento diferenciado (redação dada pelo Projeto ao §7º do art. 235-D da CLT).

Da remuneração por comissão

A Lei em vigor proíbe a remuneração por comissão ligada ao tempo de viagem, à natureza ou à quantidade de carga, caso tal comissionamento implique o comprometimento das condições de segurança da via.

A razão para tal vedação é obviamente a segurança e a preservação das estradas, o que consideramos absoluta prioridade. Porém, a proibição em vigor tem um viés de criminalização do comissionamento. Trata- se de uma prática remuneratória que recompensa o mérito e a produtividade do trabalhador e é largamente empregada em todos os ramos da atividade produtiva.

Para evitar a má interpretação e mesmo o abuso por parte dos aplicadores da Lei, propusemos uma pequena inversão de valores, permitindo o comissionamento e restringindo-o somente se ficar demonstrada a violação das normas de trabalho e circulação no trânsito.

Da circulação e do trabalho do motorista brasileiro no estrangeiro e dos motoristas estrangeiros no Brasil

A aplicação das normas referentes a intervalos para repouso, alimentação e descanso celetistas e da parada obrigatória da Lei de Trânsito no Brasil relaciona-se com a existência ou criação da infraestrutura necessária.

Os motoristas envolvidos com a intensa movimentação de cargas entre o Brasil e os países vizinhos encontram sabidamente muitas dificuldades para cumprir todas essas normas, uma vez que terão de obedecer às exigências legais, aos costumes e à infraestrutura disponível no local. Ouvimos muitas queixas de motoristas e empresas que relatam as dificuldades para dar conta das diferenças de condições de trabalho e tráfego no estrangeiro. Essas diferenças, na maioria das vezes, não são levadas em conta pelo agente de fiscalização no Brasil, resultando em punições injustas.

Atendendo a essa reivindicação, propomos dar a esse trabalhador transitando por território estrangeiro o mesmo tratamento dado ao trabalho com cargas perecíveis e perigosas, ou seja, permitimos que a convenção ou o acordo coletivo definam regras específicas para a atividade.

Além disso, promovemos uma alteração importante, no art. 230, XXIII, do Código de Trânsito, prevendo que o motorista de transporte de cargas estrangeiro que for punido por descumprimento do intervalo obrigatório de condução do veiculo, deve quitar a multa para ter o veículo liberado e seguir viagem.

A razão para essa proposta é a simples reciprocidade, pois exigência semelhante é feita aos nossos profissionais quando circulam fora do País.

Além de ser a reciprocidade de tratamento a norma mais adequada para as relações internacionais, no caso, ela concorre para promover uma igualdade de condições de trabalho entre o brasileiro e o estrangeiro, já que não há mecanismo vigente que obrigue este último a recolher o valor das multas.

Do trabalho do motorista no transporte de passageiros

Devido às diferenças óbvias entre o transporte de passageiros e o transporte de cargas, dedicamos ao segmento a redação proposta para o art. 235-E da CLT.

Atendendo às peculiaridades desse modal, propusemos o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei de Trânsito em períodos de dez minutos. A medida atende às necessidades de circulação de veículos de transporte coletivo urbano. Pela mesma razão, permitimos também o fracionamento do intervalo de refeição de modo a permitir a sua coincidência com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo.

A jornada de 12 x 36 horas, muito usual nesse segmento, ficou também assegurada, com a redação proposta para o art. 235-F da CLT.

Em atendimento ao segmento de transporte de passageiros por fretamento, com direção em dupla de motoristas, a fruição dos intervalos de descanso e repouso na mesma viagem poderá ser feita com o veículo em movimento, garantindo, a cada setenta e duas, o repouso com o veículo parado.

Das relações de trabalho do condutor autônomo

Conforme verificamos acima, a figura do motorista autônomo domina o número de registros de prestadores de serviço de transporte de carga. Devido ao papel histórico e contemporâneo que o autônomo exerce no setor de cargas, nenhuma política pública para o setor pode ter êxito sem integrá-lo na solução dos problemas que se quer enfrentar.

Nos termos do art. 2º da Lei nº 11.442, de 2007, o Transportador Autônomo de Carga (TAC) deve ser pessoa física e comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, um veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel; e comprovar experiência de, pelo menos, três anos na atividade, ou aprovação em curso específico.

A Lei distingue ainda o TAC independente e o TAC agregado, que se coloca a serviço de contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

O autônomo não tem vínculo de emprego, portanto não se aplicam a ele as regras previstas na CLT quanto à jornada normal, horas extras, intervalos de repouso, descanso, alimentação, espera, entre outros.

Porém, ele é um trabalhador como qualquer outro, que tem seus limites e necessita dessas pausas.

Por outro lado, o TAC se remunera diretamente pelo frete e arca sozinho com todos os custos do transporte, do caminhão e da viagem.

Tendo em vista o quadro desenhado acima, propusemos uma regulamentação que tenta equilibrar a necessidade do caminhoneiro de aproveitar ao máximo o tempo disponível para direção e as exigências mínimas com a saúde do condutor e a segurança das vias.

Da parada obrigatória na condução do veículo

Entre as regras aplicáveis ao autônomo está a parada obrigatória na condução do veículo (descanso da direção). Trata-se de fator de segurança nas estradas, instituído pela Lei nº 12.619, de 2012. Esta parada obrigatória aplica-se também ao motorista empregado (redação dada pelo Projeto ao art. 67-A do CTB).

Apesar de interferir no tempo disponível para direção do autônomo e repercutir negativamente no preço do frete, a medida em si foi bem recebida pela categoria. No entanto, conforme frisamos no tópico em que discutimos os problemas da Lei nº 12.619, de 2012, a falta de regulamentação e de infraestrutura necessárias para o cumprimento das paradas e descansos obrigatórios tornou impraticável o cumprimento da norma, fazendo com que o segmento e os profissionais arquem com elevados prejuízos. Esses prejuízos e custos adicionais, certamente, repercutiram em toda a cadeia produtiva, interferindo no desempenho da economia como um todo e afetando o consumidor final. Esse tópico foi objeto de muito debate e reflexão. Ouvimos bastante e concluímos pela fixação do tempo máximo de direção em seis horas, mantidos os trinta minutos de descanso. Esses intervalos atendem às ponderações de vários segmentos.

Do descanso diário

O Projeto propõe que o condutor autônomo descanse pelo menos dez horas por dia. A fim de otimizar o tempo de direção, tal como se propôs em relação ao motorista empregado, permitimos que esse descanso possa ser fracionado, garantindo-se, no mínimo oito horas ininterruptas (redação dada pelo Projeto ao §3º do art. 67-A do CTB).

Da Jornada de trabalho do condutor autônomo

As medidas propostas implicam uma real limitação da jornada diária do motorista, que ficará contida pela pausa obrigatória de trinta minutos na direção do veículo a cada seis horas e pelo repouso diário de dez horas. Deve-se acrescentar também as pausas não previstas em Lei, mas que são habitualmente cumpridas, como a parada para o almoço e para abastecimento do veículo.

O controle de jornada do autônomo será feito, à semelhança do controle da jornada do empregado, por meio de anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos. Esses mecanismos de controle estão devidamente delimitados na proposta e remetidos à regulamentação do órgão competente.

Mantivemos a penalidade de multa e retenção do veículo pelo descumprimento dos descansos a que estão sujeitos os autônomos. Apenas alteramos a natureza da infração, de grave para média, com o objetivo de não agravar demasiadamente a situação dos profissionais, Regulamos também a possibilidade de aplicação de advertência no lugar da multa, no caso dos motoristas não reincidentes.

Das condições dos locais de descanso dos motoristas

Um dos pontos negativos da Lei nº 12.619, de 2012, foi não tratar de forma efetiva dos pontos de descanso, imprescindíveis para cumprir as exigências de parada e descanso.

A proposta supre essa lacuna relacionando as possibilidades de implantação de locais de espera e de repouso para os motoristas de transporte de cargas e os locais de descanso do motorista de transporte de passageiros.

O Projeto deixa claro que a implantação dos pontos de parada e repouso é aberta à livre iniciativa e atribui ao Poder Público a obrigação de adotar medidas para ampliar os espaços destinados a esses locais. Nesse tópico, avançamos propondo medidas concretas, que vão desde a abertura de linhas de crédito específicas até a possibilidade do uso de faixas de domínio público e a abertura de acessos e trevos, entre outros (redação dada ao art. 10 do Projeto).

Todavia, é inevitável que, em rotas com menor potencial econômico para a exploração comercial dos pontos de parada e descanso, a iniciativa privada não seja suficiente para ofertar o número desejado de estabelecimentos necessários. Deste modo, atribuímos um papel mais ativo ao Poder Público, atribuindo-lhe, também, a obrigação de investir diretamente na construção dos pontos de descanso, seja por meio do investimento direto, seja por meio de parcerias público-privadas (redação dada ao paragrafo único do art. 10 do Projeto).

O art. 11 da proposta contém importante medida com prazos bem definidos para o cadastramento e homologação dos trechos das rodovias que contam com locais próprios de descanso.

Das regras de transição

Preocupamo-nos especialmente com a elaboração de regras de transição, de modo a evitar a confusão e os desencontros que se verificaram na entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 2012. (redação dada ao art. 12 do Projeto)

Assim, propusemos um modelo em que a Lei vai se aplicando plenamente na medida em que é disponibilizada a infraestrutura necessária para o motorista profissional cumprir as pausas obrigatórias.

Quanto ao exame toxicológico, fixamos o prazo de um ano para que os profissionais e as empresas se preparem para sua plena aplicação.

Da conversão das multas

Ao se propor a revogação da Lei nº 12.619, de 2012, determinou-se a conversão das sanções dela decorrentes em penalidade de advertência. Esse tipo de penalidade é aplicado tanto na CLT, como no Código de Trânsito Brasileiro. Em razão da dificuldade de aplicabilidade da Lei nº 12.619, de 2012, pelas razões já explicitadas, considerou-se injusto multar os motoristas quando não houve uma contrapartida de oferta de infraestrutura capaz de justificar o cumprimento das exigências de parada, descanso e repouso estabelecidas na Lei.

Das formas de pagamento do frete

A obrigatoriedade do pagamento do frete nas formas propostas de alteração do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, tem o objetivo de proibir práticas correntes de pagamento por meio de mercadorias e serviços que acabam dificultando a operacionalização das atividades do setor.

A regulamentação atual, prevista na Lei n° 11.442, de 2007, prioriza o uso do cartão eletrônico. Esse meio de pagamento, apesar de moderno, tem um custo operacional altíssimo. As administradoras de meios eletrônicos chegam a cobrar até 8% sobre o valor do frete. É evidente que esse valor se converte em custo, que tem de ser repassado, encarecendo o valor final do frete.

Entendemos que o melhor critério é a escolha pelo prestador de serviço, especialmente agora que o uso da Nota Fiscal eletrônica permite um controle fácil e rigoroso por parte das autoridades tributárias, evitando a sonegação e fraude nas operações com moeda.

Da aferição do peso da carga

Embora o Código de Trânsito Brasileiro e o CONTRAN tenham determinações exaustivas sobre a questão da pesagem do veículo, a proposta fixou o critério de aferição pelo peso total bruto, por reconhecer que, em alguns casos, a aferição por eixo é imprecisa em face de um provável deslocamento da carga durante o percurso.

Por outro lado, o limite de tolerância na pesagem foi estabelecido em 7,5% para compensar os recorrentes erros metrológicos. (redação dada ao art. 15 do Projeto)

Defendemos a metodologia proposta em lugar da atual que, na verdade, tem involuntariamente se convertido em uma indústria de multas. De fato, as condições precárias de muitos trechos de nossas rodovias promovem um deslocamento constante da carga, redistribuindo-a entre os eixos do veículo ao sabor dos sacolejos e buracos. Além disso, as balanças para a pesagem por eixo não são muito fáceis de encontrar, especialmente em estabelecimentos rurais, que, via de regra, só possuem a balança de aferição do peso total. Há que considerar também as cargas desuniformes e vivas, que, por sua própria natureza, não permitem a manutenção do peso ideal por eixo durante todo o trajeto.

Todos esses fatores tornam a pesagem por eixo um desafio enorme para os transportadores, de modo que as multas são aplicadas em grande quantidade, sem produzir nenhum efeito senão de empobrecer o setor de transporte de carga brasileiro.

Do seguro obrigatório

Propõe-se o pagamento de seguro obrigatório mediante uma alteração na legislação de seguros privados, para instituir uma modalidade de seguro contra terceiros, de modo a assegurar o ressarcimento dos danos materiais para os condutores que sofrem colisões por culpa de outros veículos. Por falta de um seguro obrigatório, essas colisões geram danos materiais que, muitas vezes, ficam pendentes de ressarcimento, pois as partes envolvidas não têm recurso para bancar a indenização do prejuízo causado. Para isso servem os seguros e pensamos que já é hora de acabar com essa cultura de calote em nossas estradas e criar condições objetivas para que esses danos matérias sejam efetivamente reparados.

Note-se que a proposta não visa a patrocinar os interesses das empresas de seguros estabelecidas no País. Ao contrário, estamos propondo alterações na legislação de seguros que permitem que as cooperativas de motoristas e as associações de empresas transportadoras operem também no mercado de seguros em favor de seus cooperados ou associados, baixando custos para a categoria e levando segurança e tranquilidade aos proprietários de veículos em geral. (redação dada aos arts. 20, 21 e 22 do Projeto)

Do pedágio

A fixação de um dispositivo sobre a cobrança de pedágio para veículos de transporte de cargas tem a preocupação de evitar encargos extras para aqueles que circularem vazios com os eixos suspensos. Nessas condições, eles não causarão desgastes nas vias, pelo que se determinou a isenção de tarifa para os eixos suspensos. (redação dada ao art. 17 do Projeto)

Por questão de justiça, estabelecemos a isenção de pedágio para os reboques e semirreboques, de modo que os veículos de carga paguem o encargo apenas pela unidade tratora que compõe o conjunto. (redação dada ao art. 16 do Projeto)

Dos "cegonheiros"

As limitações impostas ao trânsito de Combinações para Transporte de Veículos – CTV e de Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas, veículos popularmente denominados de "cegonheiros", causam transtornos e dificuldades nos seus deslocamentos e prejudicam a produtividade e o rendimento da categoria. Para evitar essas ocorrências, ficam eliminadas parte dessas limitações. (redação dada ao art. 19 do Projeto)

Das outras providências

Além das questões que foram detalhadas até esse ponto, há outras demandas do segmento de transportes de cargas e de passageiros que mereceram nossa atenção.

Propusemos alterações na Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre:

a) a figura da Empresa de Transporte de Cargas (ETC) , e do Transportador Autônomo de Carga Auxiliar;

b) valor e forma de reajuste devido ao transportador em caso de ultrapassagem do tempo máximo para carga e descarga;

c) uso de banco de dados para restringir o acesso dos motoristas profissionais ao mercado de cargas; e

d) obrigatoriedade de o embarcador ou destinatário da carga fornecer documento de horário de chegada.

Propusemos alterações também:

a) no Código Civil para permitir que as empresas transportadoras se unam em associações com a finalidade de criar sistema de autogestão de seguros para os seus veículos.

b) no Código Civil para permitir que as pequenas cooperativas utilizem os fundos específicos para criar sistema de autogestão de seguros para os seus veículos e de seus cooperados.

c) no Decreto-lei nº 73, de 1966, para permitir que as sociedades cooperativas instituam fundos para segurar os veículos de seus cooperativados.

Da conclusão

Concluímos com a revogação da Lei nº 12.619, de 2012. Não ignoramos a importância desta Lei, ao contrário, a sua estrutura e seus fundamentos foram mantidos neste Projeto. Porém, os vetos a ela impostos no momento de sanção presidencial criaram um vazio que inviabilizou a aplicação efetiva de suas disposições e criou um passivo incalculável e impagável relativo às obrigações trabalhistas e às infrações às novas regras de trânsito.

Trata-se de passivo que pesa sobre o setor de transportes como um todo. Se nada for feito agora, ficará sobre o segmento e seus trabalhadores uma nuvem negra de dividas ativas que um dia terão de ser enfrentadas. Pensamos que este é o momento para remover essa armadilha.

Assim, entendemos que a revogação da Lei é uma nova chance que virá em benefício de todos, de forma que possamos começar de novo, em melhores condições de alcançar os objetivos por todos almejados: salvar vidas, melhorar as condições de trabalho nas estradas, proteger a saúde dos trabalhadores e preservar a rentabilidade e a produtividade do setor de transportes rodoviários, segmento vital para a economia do País.

Com esses objetivos trabalhamos incansavelmente na elaboração desta Proposta, procurando ouvir todos os interessados e encontrar as melhores soluções possíveis.

Deputado VALDIR COLATTO - PMDB/SC
Relator

Deputado NELSON MARQUEZELLI - PTB/SP
Presidente

Deputado JUNJI ABE - PSD/SP
Sub-Relator

Quadro Resumo – Nova Lei dos Motoristas – Lei 13.103/2015

Lei dos Motoristas

O deputado federal Valdir Colatto foi o relator da Comissão Especial da Lei dos Motoristas com a proposta de modificar a lei em vigor 12.619/2012. A lei, sancionada em 30 de abril de 2012 pelo governo federal resultava em mais custo para as empresas transportadoras (autônomos e empregados), além de pouco avanço nas questões de segurança para os motoristas.

Após um profundo trabalho de recolhimento de informações e reuniões com representantes do setor, o relatório do deputado Colatto contribui para a nova lei em vigor, agora a Lei 13.103/2015, regulamentada em abril de 2015.

Algumas das principais mudanças:

Motorista empregado

Lei 12.619/2012- anterior	**Lei em vigor – Lei dos Motoristas 13.103/2015**
- 11 horas de descanso diário - intervalo entre jornadas	- 12 horas fracionadas de descanso diário = 8 horas ininterruptas + 4 horas flexibilizadas durante a jornada de trabalho
- Descanso da direção - 30 minutos a cada 4 horas - 1 hora de refeição e 11 horas de repouso	- Descanso da direção - 30 minutos a cada 5h30 - Máximo de 5h30 ininterruptas de direção - 12 horas de jornada de volante + 12 horas de descanso - Descanso de acordo com o plano de viagem

Motorista autônomo

Lei 12.619/2012- anterior	**Lei em vigor – Lei dos Motoristas 13.103/2015**
- Sem regras para a jornada de trabalho	- Jornada de trabalho de no máximo 14 horas e durante a jornada até 2 horas de descanso intercalada - 8 horas de descanso ininterruptas

Motorista empregado

Lei 12.619/2012- anterior	**Lei em vigor – Lei dos Motoristas 13.103/2015**
- Jornada de trabalho de 8 horas + 2 horas extras	- Jornada de trabalho de 8 horas + até 4 horas extras, sendo 2 horas com acordo coletivo

Lei em vigor:

- Isenção de pedágio para cada eixo suspenso de veículos que circulam vazios/eixo levantado

- Aprovado o limite de 10% para peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície

- Permite a tolerância máxima de 5% sobre os limites de peso bruto total na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros

- Multas foram transformadas em advertências

- Obrigatoriedade de pontos de parada com segurança, infraestrutura, alimentação e higiene

- Exame toxicológico de larga janela de detecção

- Outras mudanças de acordo com a Lei 13.103/2015, anexa

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015.

Vigência

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985 revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 e dá outras providências.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

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

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

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

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

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

Conselho Nacional de Trânsito, CONTRAN em cooperação com o poder público;

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

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

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

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

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

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º - Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 4º O § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art.71.....
> .....
> § 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando

compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem." (NR)

Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguintes alterações:

"Art.168.....

.....

§6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§7º Para os fins do disposto no § 6o, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias." (NR)

Art. 6º Seção IVA do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguintes alterações:

"TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

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

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

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

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

.....

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

.....

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.' (NR)

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

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

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

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

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

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

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

.....

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

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

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao saláriobase diário.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

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

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

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

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

'Art. 235D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

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

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

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

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

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

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.' (NR)

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

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

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

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

§ 1º (Revogado).

.....

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

§ 5º (Revogado).

§ 6º (Revogado).

§ 7º (Revogado).

.....

§ 9º (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado).

§ 12. (Revogado).' (NR)

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

'Art. 235G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.' (NR)

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

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

"CAPÍTULO III-A

.....

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

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).

§ 5º (Revogado).

§ 6º (Revogado).

§ 7º (Revogado).

.....' (NR)

.....

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

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1ºA. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

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

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

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

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º.' (NR)

.....

'Art. 67E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67C, com vistas à sua estrita observância.

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

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

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

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.'"

Art. 8º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 132. .....

§ 1º .....

§ 2º Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino." (NR)

"Art. 148A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1o no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como conseqüência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial."

"Art. 230. .....
.....

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

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

.....

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

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa." (NR)

"Art. 259. .....
.....

§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro." (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II - operador de terminais de cargas;

III - aduanas;

IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;

V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

I - estações rodoviárias;

II - pontos de parada e de apoio;

III - alojamentos, hotéis ou pousadas;

IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;

V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

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

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais

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

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

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

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

Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:

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

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

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1o de maio de 1943, e na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

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

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

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

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

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

Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (três) anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos darse-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.

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

"Art. 4º .....

.....

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego." (NR)

"Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, à critério do prestador do serviço.

.....

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento." (NR)

"Art. 11. .....

.....

§ 5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§ 6º A importância de que trata o § 5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga." (NR)

"Art. 13A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas."

Art. 16. O art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Parágrafo único. Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública." (NR)

Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.

Parágrafo único. O Procargas tem como finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Art. 20. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito AET para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

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

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência:

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

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

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

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

Este texto não substitui o publicado no DOU de 3.3.2015

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 8.433, DE 16 DE ABRIL DE 2015.

Dispõe sobre a regulamentação dos art. 9º a art. 12, art. 17 e art. 22 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015,

DECRETA:

Art.1º Este Decreto regulamenta a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.

Art. 2º Os veículos de transporte de carga que circularem vazios ficam isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º Os órgãos ou entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput.

§ 2º Até a implementação das medidas a que se refere o § 1º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, ressalvada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou ao seu agente designado na forma do § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

§ 3º Para as vias rodoviárias federais concedidas, a regulamentação de que trata o § 1º será publicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT no prazo máximo de cento e oitenta dias, contado da publicação deste Decreto, observada a viabilidade econômica e o interesse público.

§ 4º Regulamentações específicas fixarão os prazos para o cumprimento das medidas pelas concessionárias de rodovias.

Art. 3º As penalidades a que se refere o art. 22 da Lei nº13.103, de 2015, ficam convertidas em advertências, conforme os procedimentos estabelecidos:

I - pelo Ministério do Trabalho e Emprego, no caso das infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, de que trata o inciso I do caput do art. 22 da Lei nº 13.103, de 2015; e

II - pelos órgãos competentes para aplicar penalidades, no caso das infrações ao Código de Trânsito Brasileiro de que tratam os incisos I e II do caput do art. 22 da Lei nº 13.103, de 2015.

§ 1º As penalidades decorrentes das infrações de trânsito de que tratam os incisos I e II do caput do art. 22 da Lei nº 13.103, de 2015, são aquelas previstas no inciso XXIII do caput do art. 230 e no inciso V do caput do art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, respectivamente.

§ 2º A restituição de valores pagos pelas penalidades referidas no caput deverá ser solicitada por escrito e autuada em processo administrativo específico junto ao órgão responsável pelo recolhimento.

Art. 4º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego regulamentar as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, conforme disposto no art. 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e

Parágrafo único. Para os procedimentos de reconhecimento como ponto de parada e descanso, os órgãos de que trata o § 3º do art. 11 da Lei nº 13.103, de 2015, observarão o cumprimento da regulamentação de que trata o caput.

Art. 5º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito Contran regulamentar:

I - os modelos de sinalização, de orientação e de identificação dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, observadas as disposições do § 3º do art. 11 da Lei no 13.103, de 2015; e

II - o uso de equipamentos para a verificação se o veículo se encontra vazio e os demais procedimentos a serem adotados para a fiscalização de trânsito e o cumprimento das disposições do art. 17 da Lei

nº 13.103, de 2015, no prazo máximo de cento e oitenta dias, contado da publicação deste Decreto.

Art. 6º A regulamentação das disposições dos incisos I ao IV do caput do art. 10, do art. 11 e do art. 12 da Lei no 13.103, de 2015, compete:

I - à ANTT, para as rodovias por ela concedidas; e

II - ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes DNIT, para as demais rodovias federais.

Parágrafo único. A outorga de permissão de uso de bem público nas faixas de domínio a que se refere o inciso IV do caput do art. 10 da Lei nº 13.103, de 2015, compete ao órgão com jurisdição sobre a via, observados os requisitos e as condições por ele estabelecidos.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de abril de 2015; 194º da Independência e 127º da República.

DILMA ROUSSEFF
Antônio Carlos Rodrigues
Manoel Dias
Gilberto Kassab

Este texto não substitui o publicado no DOU de 17.4.2015 e retificado em 20.04.2015

DELIBERAÇÃO Nº 142 DE 17 DE ABRIL DE 2015.

Dispõe sobre a alteração da Resolução CONTRAN nº 211, de 13 de novembro de 2006, e da Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007.

O PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, *ad referendum* do CONTRAN, no uso das atribuições que lhe confere o Art. 12 inciso I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e conforme o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT); e

Considerando o que consta no Art. 16 e no Art. 20. da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015;

Considerando o que consta nos artigos 99, 100 e. 101 do CTB;

Considerando o que consta no processo nº 80000.008478/2015-10.

RESOLVE:

Art. 1º Alterar a Resolução CONTRAN nº 211, de 13 de novembro de 2006, que dispõe sobre os requisitos necessários à circulação de combinações de veículos de carga, e a Resolução CONTRAN nº 258, de 30 de novembro de 2007, que dispõe sobre a metodologia de aferição de peso de veículos e dos percentuais de tolerância.

Art.2º Acrescenta na Resolução CONTRAN nº 211/2006 o Parágrafo 3º no Art.3º e o Parágrafo único no Art. 7º que passam a vigorar com a seguinte redação:

I - Artigo 3º:

"Art. 3º O trânsito de ...

§ 3º Para os veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25m (vinte e cinco metros) o trânsito será em qualquer hora do dia."

II - Artigo 7º:

"Art. 7º Excepcionalmente...

Parágrafo único: Para os veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25m (vinte e cinco metros):

I. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito (AET);

II. Isenta-se o requisito da data de registro as unidades tracionadas de que trata o caput deste parágrafo."

Art.3º Altera na Resolução CONTRAN nº 258/2007 o Art. 5º e o Art. 9º que passam a vigorar com a seguinte redação:

I - Artigo 5º:

"Art. 5º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária serão admitidas as seguintes tolerâncias:

I - Quanto ao Peso Bruto Total (PBT) os previstos em Lei; e

II - 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares para o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) e Capacidade Máxima de Tração (CMT)."

II – Artigo 9º:

"Art. 9º Independente da natureza da carga, o veículo não deve prosseguir viagem sem remanejamento ou transbordo, se os excessos aferidos em cada eixo ou conjunto de eixo sejam simultaneamente superiores a 10% do menor valor entre os pesos e capacidades indicados em Lei."

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

ALBERTO ANGERAMI
Presidente

MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

DELIBERAÇÃO Nº 143 DE 20 DE ABRIL DE 2015.

Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os artigos 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei n° 13.103, de 02 de março de 2015, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, ad referendum do CONTRAN, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo inciso I, do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT:

CONSIDERANDO a publicação da Lei nº Lei n° 13.103, de 02 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências;

CONSIDERANDO o disposto na Lei 10.350, de 21 de dezembro de 2001, que definiu motorista profissional como o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo;

CONSIDERANDO o disposto na Lei nº. 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que define a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens e dá outras providências;

CONSIDERANDO o disposto na Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007, que define o Transportador Autônomo de Cargas – TAC como a pessoa física que exerce sua atividade profissional mediante remuneração;

CONSIDERANDO que o registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo é obrigatório em todos os veículos mencionados no inciso II do artigo 105, do CTB;

CONSIDERANDO a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas;

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos meios a serem utilizados para a comprovação do registro do tempo de direção e repouso nos termos da Lei 13.103, de 02 de março de 2015;

CONSIDERANDO o disposto no artigo 8º da Lei Complementar nº. 121, de 9 de fevereiro de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e dá outras providências; e

CONSIDERANDO o que consta no processo nº 80020.002766/2015-14;

RESOLVE:

Art. 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 das disposições da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015.

Parágrafo único. Para efeito desta Deliberação, serão adotadas as seguintes definições: Não se altera.

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

II - tempo de direção: período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em movimento.

III - intervalo de descanso: período de tempo em que o condutor estiver efetivamente cumprindo o descanso estabelecido nesta Deliberação, comprovado por meio dos documentos previstos no art. 2º,

não computadas as interrupções involuntárias, tais como as decorrentes de engarrafamentos, semáforo e sinalização de trânsito.

IV - ficha de trabalho do autônomo: ficha de controle do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional autônomo, que deverá sempre acompanhá-lo no exercício de sua profissão.

Art. 2º A fiscalização do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional dar-se-á por meio de:

I - Análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo; ou

II - Verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou

III - Verificação da ficha de trabalho do autônomo, conforme Anexo I desta Deliberação.

§ 1º A análise de que trata o inciso I deste artigo será realizada em equipamentos regulamentados pelo CONTRAN;

§ 2º A fiscalização por meio dos documentos previstos nos incisos II e III somente será feita quando da impossibilidade da comprovação por meio do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo do próprio veículo fiscalizado.

§ 3º O motorista profissional autônomo deverá portar a ficha de trabalho das últimas 24 (vinte quatro) horas.

§ 4º Os documentos previstos nos incisos II e III deverão possuir espaço, no verso ou anverso, para que o agente de trânsito possa registrar, no ato da fiscalização, seu nome e matrícula, data, hora e local da fiscalização, e, quando for o caso, o número do auto de infração.

§ 5º Para controle do tempo de direção e do intervalo de descanso, quando a fiscalização for efetuada de acordo com o inciso I, deverá ser descontado da medição realizada, o erro máximo admitido de 2 (dois) minutos a cada 24 (vinte e quatro) horas e 10 (dez) minutos a cada 7 (sete) dias.

§ 6º Os documentos previstos nos incisos II e III servirão como autorização de transporte prevista no artigo 8º da Lei Complementar nº. 121, de 9 de fevereiro de 2006, desde que contenham o carimbo e assinatura do representante legal da empresa.

Art. 3º. O motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículos mencionados no caput do art. 1º, fica submetido às seguintes condições, conforme estabelecido nos arts. 67-C e 67-E da Lei 13.103, de 2015:

I - É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas;

II - Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução;

III - Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção;

IV - Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária;

V - O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no inciso II, observadas, no primeiro período, 8 (oito) horas ininterruptas de descanso;

VI - Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino;

VII - Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subseqüentes até o destino;

VIII - O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no inciso V deste artigo;

IX - Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no inciso VIII;

X - O descanso de que tratam os incisos II, III e V deste artigo poderá ocorrer em cabine leito do veículo ou em poltrona correspondente ao serviço de leito, no caso de transporte de passageiros, devendo o descanso do inciso V ser realizado com o veículo estacionado, ressalvado o disposto no inciso XI;

XI - Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas, nos termos do § 5º do art. 235-D e inciso III do art. 235-E da Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT.

X - O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado neste artigo, com vistas à sua estrita observância;

XI - A não observância dos períodos de descanso estabelecidos neste artigo sujeitará o motorista profissional às penalidades previstas no artigo 230, inciso XXIII, do código de Trânsito Brasileiro;

XII - O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, conforme o modelo do Anexo I desta Deliberação, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme regulamentação específica do Contran, observada a sua validade jurídica para fins trabalhistas;

XIII - O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados;

XIV - A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.

Art. 4º Nos termos dos incisos I e II do art. 235-E da Consolidação das Leis Trabalhistas, para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

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

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido

pelo CTB, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis Trabalhistas.

Art. 5º Compete ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via em que ocorrer a abordagem do veículo a fiscalização das condutas previstas nesta Deliberação.

Art. 6º O descumprimento dos tempos de direção e descanso previstos nesta Deliberação sujeitará o infrator à aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no inciso XXIII art. 230 do CTB.

§ 1º A medida administrativa de retenção do veículo será aplicada:

I - por desrespeito aos incisos II e III do art. 3º, pelo período de 30 minutos, observadas as disposições do inciso IV do mesmo artigo;

II - por desrespeito ao inciso V do art. 3º, pelo período de 11 horas.

§ 2º No caso do inciso II, a retenção poderá ser realizada em depósito do órgão ou entidade de trânsito responsável pela fiscalização, com fundamento no § 4º do art. 270 do CTB.

§ 3º Não se aplicarão os procedimentos previstos nos §§ 1º e 2º, caso se apresente outro condutor habilitado que tenha observado o tempo de direção e descanso para dar continuidade à viagem.

§ 4º Caso haja local apropriado para descanso nas proximidades o agente de trânsito poderá liberar o veículo para cumprimento do intervalo de descanso nesse local, mediante recolhimento do CRLV (CLA), o qual será devolvido somente depois de decorrido o respectivo período de descanso.

§ 5º Incide nas mesmas penas previstas neste artigo o condutor que deixar de apresentar ao agente de trânsito qualquer um dos meios de fiscalização previstos no art. 2º.

§ 6º A critério do agente, no caso do inciso I do § 1º deste artigo, não se dará a retenção imediata de veículos de transporte coletivo de passageiros, carga perecível e produtos perigosos, nos termos do § 4º do art. 270 do CTB;

Art. 7º As exigências estabelecidas nesta Deliberação referentes ao transporte coletivo de passageiros, não exclui outras definidas pelo poder concedente.

Art. 8º As publicações de que trata o art. 11 da Lei nº 13.103, de 2015, poderão ser realizadas nos sítios eletrônicos dos órgãos que menciona, devendo ser atualizadas sempre que houver qualquer alteração.

Art. 9º O estabelecimento reconhecido como ponto de parada e descanso, na forma do § 3º do art. 11 da Lei nº 13.103, de 02 de 2015, deverá contar com sinalização de indicação de serviços auxiliares, conforme modelos apresentados no Anexo II.

Art. 10. As disposições dos incisos I, II, III e V do art. 3º desta Deliberação produzirão efeitos:

I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 8º desta Deliberação, para os trechos das vias deles constantes;

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

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e no CTB, com as alterações constantes da Lei 13.103, de 2015, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 11. Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº 405, de 12 de junho de 2012, nº 408, de 02 de agosto de 2012, nº 417, de 12 de setembro de 2012, nº 431, de 23 de janeiro de 2013, e nº 437, de 27 de março de 2013, e a Deliberação do Presidente do CONTRAN nº 134, de 16 de janeiro de 2013.

ANEXO I - FICHA DE TRABALHO DO AUTÔNOMO

Ficha de Trabalho do Autônomo[1]

Motorista (Nome/CNH):								
Nº	Veículo Placa	Data saída	Hora saída	Km inicial	Data chegada	Hora chegada	Km final	Origem/Destino
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
7.								
8.								
9.								
10.								
11.								
12.								
13.								
14.								
15.								
Certificação INMETRO do Registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo:								
Ocorrências/observações – espaço destinado à fiscalização								

[1] Pode ser utilizado pelo motorista empregado e pelo autônomo.

ANEXO II - SINALIZAÇÃO DE INDICAÇÃO DOS POSTOS DE PARADA E DESCANSO RECONHECIDOS.

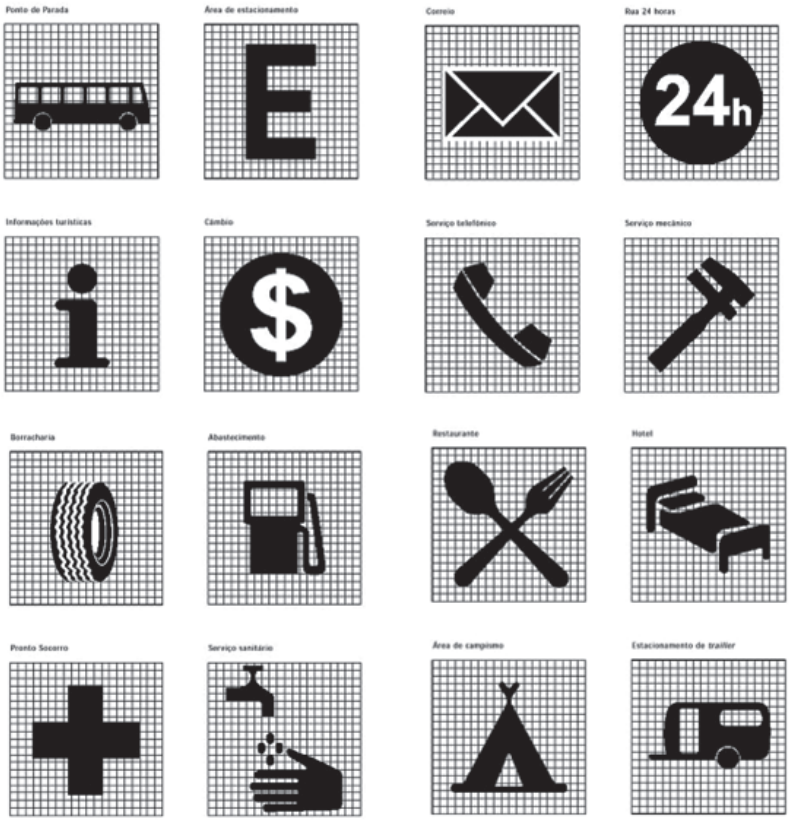
Anexo II-A: Sinalização de Serviços Auxiliares





Anexo II-B: Pictogramas

Obs.: Utilizar nas placas os pictogramas correspondentes aos serviços oferecidos.



RESOLUÇÕES DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN

RESOLUÇÃO Nº 517 DE 29 DE JANEIRO DE 2015

Altera a Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º, e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das competências que lhe confere o artigo 12, incisos I e X, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que a regulamentação do processo de habilitação para condução de veículos automotores é competência do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, conforme art. 141 do CTB;

Considerando que a Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos, exige, expressamente em seu art. 4º, inciso II, alínea b, a necessidade de verificação de indícios do consumo de substâncias psicoativas para a renovação e adição de categoria da Carteira Nacional de Habilitação – CNH;

Considerando a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista;

Considerando o que consta do Processo Administrativo nº 80000.025615/2012-20,

RESOLVE:

Art. 1º Acrescentar a alínea "g" no inciso III e o § 3º no art. 4º da Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

III – .....

g) exame toxicológico de larga janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas, exigido quando da adição e renovação da habilitação nas categorias C, D e E (Anexo XXII).

IV – .....

§ 1º.....

§ 2º.....

§ 3º Para os fins deste artigo, considera-se exame toxicológico de larga janela de detecção aquele destinado à verificação do consumo ativo, ou não, de substâncias psicoativas, com análise retrospectiva mínima de 90 (noventa) dias, conforme lista constante do Anexo XXII desta Resolução."

Art. 2º Acrescentar o Capítulo VII - DO EXAME TOXICOLÓGICO DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO, à Resolução CONTRAN nº 425, de 2012, com a seguinte redação:

"Art. 29. O órgão máximo executivo de transito da União (DENATRAN) deverá credenciar as entidades prestadoras de serviço laboratoriais, comprovadamente aptas à realização da análise laboratorial toxicológica de larga janela de detecção, em conformidade com os requisitos descritos nesta Resolução e em seu Anexo XXII.

Art. 30. O candidato deverá realizar a coleta de material destinado ao exame toxicológico de larga janela de detecção em clínica ou entidade pública ou privada, credenciada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 1º Compete à clínica ou entidade pública ou privada credenciada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, a realização dos procedimentos de coleta do material biológico para a respectiva análise laboratorial;

§ 2º A análise laboratorial será realizada por entidades prestadoras de serviços laboratoriais devidamente reconhecidas e credenciadas pelo DENATRAN, observados os procedimentos descritos nesta Resolução e no Manual do Sistema RENACH;

§ 3º O laudo do exame terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua expedição pelas entidades prestadoras de serviço laboratoriais, credenciadas para a análise laboratorial, e deverá ser apresentado pelo candidato, ao médico perito examinador.

§ 4º Será admitida a apresentação do laudo do exame toxicológico descrito na lei 12.619/2012, desde que seja de larga janela de detecção e se encontrar em conformidade com o estabelecido nesta Resolução e seus anexos.

Art. 31. O médico perito examinador credenciado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e responsável pela avaliação do laudo do exame toxicológico de larga janela de detecção, poderá considerar o candidato inapto temporário, na forma prevista pelo art. 8º, inciso III, da Resolução CONTRAN nº 425, de 2012, na hipótese de este exame acusar o

consumo de qualquer uma das substâncias constantes do Anexo XXII desta Resolução em níveis que configurem uso da substância detectada.

§ 1º A constatação do uso ilícito de substância psicoativa é atribuição do médico credenciado, que considerará, além dos níveis da substância detectada no exame, o uso de medicamento prescrito, devidamente comprovado, que possua em sua formulação algum dos elementos constantes do Anexo XXII desta Resolução.

§ 2º O candidato que deixar de apresentar o exame toxicológico de larga janela de detecção será considerado inapto temporário e inabilitado.

Art. 32. No caso de o candidato ser considerado inapto temporário, na forma prevista no caput do art. 31, é facultado a este realizar novo exame toxicológico de larga janela de detecção, o qual, se apontar resultado negativo, permitirá que o candidato seja considerado apto.

Art. 33. Independentemente do resultado apurado, todos os exames toxicológicos de larga janela de detecção realizados com base nesta Resolução serão utilizados, de forma anônima e com fins estatísticos, para a formação de Banco de Dados para análise da saúde dos motoristas, com vistas à implementação de políticas públicas de saúde.

Parágrafo único. As informações armazenadas, contendo o resultado dos exames toxicológicos de larga janela de detecção, poderão ser disponibilizadas mediante determinação judicial para instrução de processos relativos a acidentes e crimes de trânsito.

Art. 34. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão disponibilizar em seu sítio eletrônico a relação das entidades prestadoras de serviço laboratoriais credenciadas pelo DENATRAN, assim como a relação das clínicas e entidades públicas ou privadas credenciadas para realização dos serviços descritos no § 1º do art. 30 desta Resolução."

Art. 3º O exame toxicológico de larga janela de detecção passará a ser exigido na hipótese de adição ou renovação para as categorias C, D e E previstas no art.143 da Lei nº 9.503/97, a partir de 30 de abril de 2015, excluindo-se os processos de habilitação que já tenham sido iniciados até esta data.

Art. 4º Acrescentar o Anexo XXII, que trata do exame Toxicológico de larga janela de detecção à Resolução CONTRAN nº 425, de 2012.

Art. 5º O art. 29 da Resolução CONTRAN nº 425, de 2012 fica renumerado para art. 35.

Art. 6º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº 460, de 12 de novembro de 2013, e nº 490, de 05 de junho de 2014.

Morvam Cotrim Duarte
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Ricardo Shinzato
Ministério da Defesa

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

Marta Maria Alves da Silva
Ministério da Saúde

Paulo Cesar de Macedo
Ministério do Meio Ambiente

Paulo Roberto Vanderlei Rebello Filho
Ministério das Cidades

Marcelo Vinaud Prado
Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANEXO XXII - DO EXAME TOXICOLÓGICO

1. Exames

Os exames toxicológicos deverão ser do tipo de "larga janela de detecção", os quais acusam o uso de substâncias psicoativas ilícitas ou lícitas.

Os exames deverão testar, no mínimo, a presença das seguintes substâncias: maconha e derivados, cocaína e derivados incluindo crack e merla, opiáceos incluindo codeína, morfina e heroína; "ecstasy" (MDMA e MDA), anfetamina e metanfetamina.

Os exames deverão apresentar resultados negativos para um período mínimo de 90 (noventa) dias, retroativos à data da coleta.

O material biológico a ser coletado poderá - a critério do coletor - ser cabelos ou pelos; na ausência destes, unhas.

2. Entidades prestadoras de serviço laboratoriais

Para efeito desta resolução define-se como entidades prestadoras de serviços laboratoriais as pessoas jurídicas cujas atividades englobem os serviços de implantação e gestão da cadeia de custodia do exame toxicológico, desde a sua coleta pelas clínicas ou entidades públicas ou privadas, credenciadas pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, até a entrega do laudo do exame laboratorial ao candidato e que comprove ainda:

a) Estar associada ou contratada com laboratório que possua Certificado do CAP- FDT (Colégio Americano de Patologistas) de acreditação forense de teste de droga com o escopo de análise toxicológica de queratina, por, no mínimo, 12 (doze) meses anteriores ao credenciamento junto ao DENATRAN;

b) Possuir Experiência comprovada na prestação de serviços especializados de detecção do uso de substâncias psicoativas por exames de larga janela de detecção (queratina), em território nacional, por no mínimo 30 (trinta) meses.

Para o credenciamento junto ao DENATRAN, a entidade prestadora de serviços laboratoriais interessada deverá apresentar requerimento anexando originais ou cópias autenticadas dos seguintes documentos:

Quanto à regularidade fiscal:

a) Ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado no órgão competente, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus atuais administradores, atestando objeto social correlato ao ramo de atividade pertinente;

b) Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ/MF).

c) Certidões negativas de débitos perante as Fazendas Municipal, Estadual e Federal.

d) Certidão de regularidade fiscal do FGTS.

Quanto à Capacidade Técnica:

a) Documentos que comprovem o atendimento aos requisitos estabelecidos no item 2.1.

O credenciamento de que trata o item 2.2 desta Resolução, terá validade de 5 (cinco) anos.

O credenciamento poderá ser renovado por igual período, sem limite de renovações, desde que atendidos os requisitos estabelecidos nesta Resolução e seus Anexos.

O pedido de renovação do credenciamento deverá ser protocolado no DENATRAN com antecedência mínima de 90 (noventa) dias do vencimento do credenciamento vigente, não se responsabilizando o DENATRAN por soluções de continuidade.

O DENATRAN poderá, a qualquer tempo, exigir a apresentação de documentos e atestados objetivando o fiel cumprimento desta Resolução e a segurança e continuidade dos serviços.

A Preparação da amostra, análise e armazenamento do material coletado e de seus resultados deverá atender aos seguintes critérios:

Manipulação da Amostra: Todas as amostras deverão ser manipuladas exclusivamente em ambiente laboratorial preparado para evitar-se contaminação cruzada e/ou externa.

Descontaminação Externa: Todas as amostras deverão passar por descontaminação externa por técnica cientificamente reconhecida.

Procedimentos de Extração: A extração da droga deverá ser realizada por técnica cientificamente reconhecida.

Triagem Inicial: Em relação à triagem inicial, serão utilizadas e aceitas cientificamente para triagem o radioimunoensaio (RIA) e o imunoensaio enzimático (EIA ou ELISA).

Com relação às anfetaminas, serão testadas, no mínimo, mazindol, fenoproporex e anfepramona. Também deverão ser testados os anfetamínicos ilegais comumente chamados de ecstasy, ao menos o MDA (metilenodioxianfetamina), MDMA (metilenodioximetanfetamina). Serão também testadas as metanfetaminas (MA). Todas essas substâncias deverão ser reportadas de maneira independente.

A detecção do consumo de maconha será testada pela pesquisa de CTHC (carboxy-tetrahidrocanabinol), um metabólito do THC, visando impossibilitar falsos positivos por exposição exógena. Outros metabólitos do THC também são aceitos, como hidroxi-tetrahidrocanabinol.

A detecção de cocaína será realizada pela pesquisa de, ao menos, os seguintes componentes: benzoilecgonina, cocaína, cocaetileno e norcocaina.

A confirmação se dará, em função da literatura científica existente para tal, por LC/MS/MS cromatografia líquida e/ou espectrometria de massa, ou equipamentos superiores a fim de se assegurar a fidelidade, segurança e acuidade dos resultados. Deverá ser utilizado apenas um equipamento por droga a fim de se evitar contaminação cruzada.

Para os exames toxicológicos em tela, serão colhidas duas amostras, de cabelos ou pelos, no mínimo 100 mg cada, acondicionados em duas embalagens individuais, com lacres, apropriadas para tais coletas. Uma delas deverá servir para o exame completo, com triagem e exame confirmatório, a outra deverá ser armazenada por no mínimo 5 anos a fim de se dirimir eventuais litígios. Deverão, ainda, ser utilizadas técnicas de descontaminação externa cientificamente válidas.

As entidades prestadoras de serviços laboratoriais credenciadas para realização da análise laboratorial do material coletado no exame toxicológico do tipo de "larga janela de detecção" deverão estar listadas no sítio eletrônico do DENATRAN.

As clínicas e entidades públicas ou privadas credenciadas para a coleta necessária à realização do exame, deverão estar listadas no sítio eletrônico do respectivo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, conforme determinado no artigo 8º e 9º desta Resolução.

3. Mapa Nacional de Consumo de Drogas

As entidades prestadoras de serviços laboratoriais credenciadas deverão fornecer ao DENATRAN dados estatísticos, on line, em tempo real dos exames negativos e positivos segmentados por município. Nos exames positivos, deverão ser informadas as drogas detectadas, bem como a quantidade estimada de consumo. Tais dados estatísticos deverão ser anônimos a fim de se resguardar a intimidade e a privacidade do doador e o caráter sigiloso do exame.

4. Unidades de coleta

A coleta do material biológico (cabelos, pelos ou unhas) deverá ser testemunhada por, no mínimo, 1 (uma) pessoa, sem o que não será considerada juridicamente válida para os fins previstos na Resolução em tela.

A coleta será realizada obrigatoriamente por coletores treinados pelas entidades prestadoras de serviços laboratoriais, nas clínicas e entidades públicas ou privadas credenciadas pelo respectivo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, em conformidade com o artigo 16 desta Resolução.

Unhas serão coletadas exclusivamente no caso de alopecia universal ou condição médica que impeça a coleta de cabelos e/ou pelos. O candidato visivelmente depilado será considerado inapto para realizar o exame.

As regras a seguir deverão ser aplicadas pelas unidades de coleta formando o primeiro passo para a cadeia de custódia que poderá ser utilizada caso o resultado seja contestado pelo doador:

a) Verificação da identidade do doador;

b) Assinatura e coleta da impressão digital do doador no formulário de coleta;

c) Coleta de duas amostras por doador acondicionadas em envelopes próprios separados e lacrados individualmente;

d) Assinatura de testemunha, além do coletor, no formulário de coleta;

e) Identificação através de um mesmo número para o formulário de coleta e os envelopes de coleta;

f) Lacre da amostra juntamente com o formulário de coleta na frente do doador.

A unidade de coleta deverá realizar contrato de 5 (cinco) anos, renovável por igual período e sem limite de renovações, com entidade prestadora de serviços laboratoriais credenciada pelo DENATRAN.

RESOLUÇÃO Nº 529, DE 14 DE MAIO DE 2015

Altera o art. 3º da Resolução CONTRAN nº 517, de 29 de janeiro de 2015, de forma a prorrogar o prazo para a exigência do exame toxicológico de larga janela de detecção.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas o artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro- CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; e

Considerando o disposto no parágrafo único do art. 13 da Lei n. 13.103, de 2015, que atribuiu ao CONTRAN a competência para estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames toxicológicos de larga janela de detecção;

Considerando o que consta do Processo Administrativo n. 80000.005346/2015-28,

RESOLVE:

Art. 1º Alterar o art. 3º da Resolução CONTRAN nº. 517, de 29 de janeiro de 2015, que passará a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º O exame toxicológico de larga janela de detecção passará a ser exigido, a partir de 1º de janeiro de 2016, na hipótese de habilitação e renovação para as categorias C, D e E previstas no art.143 da Lei nº 9.503/97, excluindo-se os processos de habilitação que já tenham sido iniciados até esta data."

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alberto Angerami
Presidente

Pedro de Souza da Silva
Ministério da Justiça

Francisco Luiz Baptista da Costa
Ministério dos Transportes

Alexandre Euzébio de Morais
Ministério dos Transportes

Djailson Dantas de Medeiros
Ministério da Educação

Aristeu Gomes Tininis
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Marta Maria Alves da Silva
Ministério da Saúde

Thomas Paris Caldellas
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comercio Exterior

Edilson dos Santos Macêdo
Ministério das Cidades

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO
GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA N.º 944 DE 08 DE JULHO DE 2015

(DOU de 09/07/2015 - Seção 1)

Estabelece as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

O **MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO**, no uso das atribuições que lhe confere o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e considerando o disposto no art. 9º da Lei n.º 13.103, de 02 de março de 2015 e no Art. 4º do Decreto n.º 8.433, de 16 de abril de 2015**, resolve:**

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

Art. 2º As instalações sanitárias devem:

a) ser localizadas a uma distância máxima de 250 (duzentos e cinquenta) metros do local de estacionamento do veículo;

b) ser separadas por sexo;

c) possuir gabinetes sanitários privativos, dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento, além de cesta de lixo e papel higiênico;

d) dispor de lavatórios dotados de espelhos, material para higienização e para secagem dasmãos;

e) ser dotadas de chuveiros com água fria e quente;

f) seguir a proporção mínima de 1 (um) gabinete sanitário, 1 (um) lavatório e 1 (um) chuveiro,por sexo, para cada 20 (vinte) vagas ou fração, considerando a quantidade total de vagas existentes no estacionamento;

g) ser providos de rede de iluminação; e

h) ser mantidas em adequadas condições de higiene, conservação, funcionamento e organização.

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

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

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

§ 4º As instalações sanitárias femininas podem ser reduzidas em até 70% da proporção prevista na alínea "f", nos locais em que houver baixa demanda de usuárias, desde que assegurada a existência de pelo menos uma instalação sanitária feminina.

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

Art. 3º Os compartimentos destinados aos chuveiros devem:

a) ser individuais;

b) ser dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento;

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

d) dispor de suporte para sabonete e cabide para toalha;

e) ter área mínima de 1,20m²; e

f) possuir estrado removível em material lavável e impermeável.

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

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

a) ser dotados de mesas e assentos;

b) ser mantidos em adequadas condições de higiene, limpeza e conforto; e

c) permitir acesso fácil às instalações sanitárias e às fontes de água potável.

Art. 6º É permitido que os usuários dos locais de espera, de repouso e de descanso utilizem a própria caixa de cozinha ou equipamento similar para preparo de suas refeições.

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

Art. 8º Todo local de espera, de repouso e de descanso deve conter sinalização vertical e horizontal informando as regras de movimentação, as áreas destinadas ao estacionamento e o pátio de manobra de veículos, bem como a indicação da localização das instalações sanitárias e dos ambientes para refeições.

Art. 9º Os locais de espera, de repouso e de descanso situados em rodovia pavimentada devem possuir pavimentação ou calçamento.

Art. 10 Todo local de espera, de repouso e de descanso deve possuir sistema de vigilância e/ou monitoramento eletrônico.

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

Art. 11 É proibida a venda, o fornecimento e o consumo de bebidas alcoólicas nos locais de espera, de repouso e de descanso.

Art. 12 É vedado o ingresso e a permanência de crianças e adolescentes nos locais de espera, de repouso e de descanso, salvo quando acompanhados pelos responsáveis ou por eles autorizados.

Art. 13 Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais aplicam-se as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

Art. 14 Os locais de espera, de repouso e de descanso já existentes na data publicação desta Portaria, terão o prazo de 1 (um) ano, a contar da citada publicação, para se adequarem ao disposto na alínea "a" do artigo 2º e ao artigo 9º.

Art. 15 Revoga-se a Portaria MTE n.º 510, de 17 de abril de 2015, publicada no D.O.U. de 20/04/2015 - Seção 1.

Art. 16 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação

MANOEL DIAS

Resolução nº 4674, de 17 de abril de 2015

Altera a Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011, que regulamenta o art. 5ºA da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que "dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980".

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DAL 141, de 17 de abril de 2015, e no que consta dos Processos nos 50500.078948/201501 e 50500.090590/201586, RESOLVE:

Art. 1ºAlterar os artigos 6º, 22, 24, 27 e 29 da Resolução ANTT nº 3.658, de 19 de abril de 2011, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

IX - o valor dos impostos, taxas e contribuições previdenciárias incidentes;

X - a placa do veículo e a data de início e término da operação de transporte; e

XI - o valor das tarifas bancárias ou decorrente do uso do meio de pagamento de frete, relativas ao pagamento do frete ao TAC ou o seu equiparado, de responsabilidade do Contratante." (NR)

.....

"Art. 22. .....

.....

III - combustível;

IV - despesas; e

V - tarifas bancárias ou pelo uso do meio de pagamento eletrônico de frete." (NR)

.....

"Art. 24. .....

.....

VII - à emissão da primeira via de um adicional do meio de pagamento, para pessoa física dependente do TAC, quando solicitado;

VIII - à transferência para conta bancária de sua titularidade, em qualquer instituição financeira e demais instituições autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, desde que observado o disposto nos parágrafos 1º e 2º deste artigo; e

IX - ao uso da função saque, desde que observado o disposto nos parágrafos 1º e 2º deste artigo.

§ 1° Os valores dos serviços prestados aos contratados, relacionados ao uso de meios de pagamento eletrônico de frete, não poderão ser estabelecidos em razão do valor da movimentação e deverão ser informados no sítio eletrônico das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete;

§ 2° As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas TAC ou ao seu equiparado deverão ser especificadas, quantificadas e pagas antes do início da viagem, através do contrato de frete no contrato de transporte ou outro documento que o substitua e correrão à conta do responsável pelo pagamento, garantindo no mínimo:

I - quatro saques, por CIOT, em guichê de caixa ou em terminal de autoatendimento; e

II - quatro transferências, por CIOT, para conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, de sua titularidade,." (NR)

"Art. 27. .....

.....

V - informar ao proprietário ou consignatário da mercadoria transportada o meio de pagamento utilizado para o cumprimento das obrigações previstas nesta Resolução e o Código Identificador da Operação de Transporte (NR)

VI - disponibilizar ao contratado relatórios mensais consolidados, contendo todas as informações constantes das operações de transporte, consoante os arts. 6º e 10, § 3º, desta Resolução, que tenham sido cadastradas sob o seu RNTRC; e

VII - efetuar o pagamento das tarifas bancárias e pelo uso do meio de pagamento eletrônico de frete ao contratado, consoante o estabelecido no contrato de frete, observado o disposto nos parágrafos 1 º e 2 º do art. 24." (NR)

"Art. 29. .....

I - .....

.....

d) efetuar o pagamento do frete, no todo ou em parte, de forma diversa da

prevista nesta Resolução: multa de cinquenta por cento do valor total de cada frete irregularmente pago, limitada ao mínimo de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

e) efetuar qualquer deságio no frete ou cobrança de valor para efetivar os devidos créditos nos meios de pagamento previstos nesta Resolução: multa de cem por cento do valor do frete, limitada ao mínimo de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais); e

f) agir em desacordo com o art. 24, inciso IX, e parágrafos desta Resolução: multa de cinquenta por cento do valor total de cada frete irregularmente pago, limitada ao mínimo de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R$10.500,00 (dez mil e quinhentos reais)." (NR)

....

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor após 60 (sessenta) dias da data de sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor Geral

Publicado no DOU em: 20/04/2015

Resolução nº 4675, de 17 de abril de 2015

Altera a Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009, que dispõe sobre o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, estabelece procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas RNTRC, e dá outras providências.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo inciso V do art. 25 da Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DCN – 106, de 17 de abril de 2015, e no que consta dos Processos nos 50500.078958/201538 e nº 50500.090604/201561, RESOLVE:

Art. 1º Alterar os artigos 34 e 40 da Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 34. Constituem infrações:

.....

IX - Deixar de fornecer, o embarcador ou destinatário, documento comprobatório do horário de chegada e saída do transportador nas dependências da origem ou do destino da carga ou apresentar informação em desacordo com o art. 31A: multa de 5% sobre o valor da carga, limitada ao mínimo de R$550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e máximo de R$10.500,00 (dez mil e quinhentos reais)." (NR)

.....

"Art. 40. A fiscalização poderá ocorrer nas dependências do transportador ou do embarcador.

§ 1º Nos casos de fiscalização nas dependências, serão verificados, além dos Conhecimentos de Transporte emitidos, outros documentos que se façam necessários para a efetiva averiguação da regularidade do RNTRC." (NR)

Art. 2º Acrescentar o artigo 31A à Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009 com a seguinte redação:

"Art. 31A O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar os horários de chegada e saída do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos.

§1º O documento comprobatório dos horários de chegada e saída dos veículos deverá ser entregue ao transportador imediatamente após o apontamento dos horários.

§2º No documento comprobatório deverá constar, no mínimo:

I - data e horário de chegada e da saída do veículo automotor de cargas no endereço do respectivo estabelecimento;

II - placa do veículo automotor de carga utilizado na operação de transporte;

III - CPF ou CNPJ, nome e assinatura do embarcador e do destinatário;

IV - CPF ou CNPJ, número do RNTRC e nome e assinatura do transportador;

V - nome, CPF e assinatura do motorista;

VI - endereço do local onde o transportador ou motorista recebeu ou entregou a carga; e

VI - identificação do Documento Fiscal referente à operação de transporte.

§3º Os documentos comprobatórios dos horários de chegada e da saída dos veículos, bem como os documentos fiscais referentes à operação de transporte, deverão ser guardados pelo prazo mínimo de um ano, contado a partir da data da sua emissão, para fins de fiscalização.

§4º A não apresentação do documento fiscal referente à operação de transporte, quando da fiscalização referente ao cumprimento do disposto neste artigo, ocasionará multa no valor máximo previsto nesta resolução."

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Publicado no DOU em: 20/04/2015

Portaria GM nº 101, de 13/05/2015, publicada em 14/05/2015.

Cria o Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas no âmbito do Ministério dos Transportes.

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe confere o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal, resolve:

Art. 1º Criar, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Carga, com o objetivo de discutir e oferecer sugestões e medidas técnicas para o aperfeiçoamento do transporte rodoviário de cargas no país.

§1º O Fórum terá natureza consultiva e propositiva ao Ministério dos Transportes.

§2º A atuação do Fórum não se confundirá nem excluirá as atribuições do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, previstas pela Lei nº 10.233, de 2001 e regulamentadas pelo Decreto nº 6.550, de 2008.

Art. 2º O Fórum será composto por representantes dos seguintes órgãos, entidades e instituições:

I - do Ministério dos Transportes MT;

II - da Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT;

III - do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes DNIT;

IV - dos Transportadores Autônomos de Carga;

V - das Empresas de Transportes de Cargas e dos Embarcadores de Carga.

§1º Os membros do Fórum e seus respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos, entidades e instituições que representam e serão designados por ato do Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, que coordenará as atividades.

~~§ 2º O Coordenador do Grupo será substituído em suas ausências e impedimentos pelo Secretário de Política Nacional de Transportes;~~

§ 2º O Coordenador do Fórum será substituído em suas ausências e impedimentos pelo Secretário de Política Nacional de Transportes; -oOo- (Retificação DOU 25/05/2015, Seção 1, pág. 79).

§3º O Fórum poderá estabelecer os contatos necessários junto aos órgãos e entidades governamentais que possuem correlação com os objetivos propostos.

~~§4º A Câmara de Estudos poderá convidar, quando necessário, representantes de outros órgãos, entidades e instituições para prestar informações e colaborar com suas atividades.~~

§ 4º O Fórum poderá convidar, quando necessário, representantes de outros órgãos, entidades e instituições para prestar informações e colaborar com suas atividades.-oOo- (Retificação DOU 25/05/2015, Seção 1, pág. 79).

Art. 3º As unidades do Ministério dos Transportes e das entidades vinculadas que forem instadas pelo Grupo de Trabalho deverão respeitar os prazos estipulados para o fornecimento dos subsídios solicitados.

Art. 4º As despesas dos membros participantes do Fórum, tais como diárias, passagens, hospedagens e comunicação serão suportadas pelos respectivos órgãos, entidades ou instituições que representam.

Art. 5º O Secretário Executivo poderá editar os atos necessários para a regulamentação dos trabalhos e das atividades a serem exercidas no âmbito do Fórum Permanente.

Art. 6º Fica revogada a Portaria nº 105, de 25 de julho de 2013.

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Portaria SE nº 275, de 11/06/2015, publicada em 12/06/2015.

Designa membros para compor o Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas no âmbito do Ministério dos Transportes.

O **SECRETÁRIO EXECUTIVO, SUBSTITUTO, DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**, no uso de suas atribuições legais, e tendo em vista o disposto no § 1º do art. 2º da Portaria nº 101/GM/MT de 13 de maio de 2015, publicada no Diário Oficial da União de 14 de maio de 2015, resolve:

Art. 1º Designar os seguintes membros para compor o Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas no âmbito do Ministério dos Transportes:

I - Ministério dos Transportes - MT;

- Eduardo de Castro
- José Eduardo Vaz Albanese
- Marcelo Sampaio Cunha Filho
- Rone Evaldo Barbosa

II -Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT;

- Marcelo Vinaud Prado
- Noboru Ofugi
- Rosimeire Lima de Freitas

III -Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes DNIT;

- Alexandre Castro Fernandes

IV -Confederações;

- Flavio Benatti - Confederação Nacional do Transporte - CNT
- José da Fonseca Lopes - Confederação Nacional do Transporte - CNT
- Diumar Deleo Cunha Bueno - Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos - CNTA
- José Mário Schreiner - Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA.
- Wagner Ferreira Cardoso - Confederação Nacional da Indústria - CNI.

-oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

V - Transportadores de Cargas;

- André Martins Ferreira - Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região - SETCESP

- João Gogola Neto - Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB

- José Hélio Fernandes - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC

- Miguel Mendes - Associação dos Transportadores de Carga do Mato Grosso - ATC

- Newton Gibson Júnior - Associação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Pernambuco - ASSEMTRA

- Francesco Cupello - Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro - SINDICARGA -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Irani da Silva Gomes - Sindicato das Empresas de Transporte de Combustível e Derivados de Petróleo do Estado de Minas Gerais - SINDTANQUEMG -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- João Guimarães Bessa - Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região - SINDICAMP -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Paulo de Tarso Martins Gomes - Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos - ABTLP. -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

VI -Embarcadores de Cargas;

- Edeon Vaz Ferreira - Associação dos Produtores de Soja do Brasil - APROSOJA

- Luis Henrique Teixeira Baldez - Associação Nacional dos Usuários de Transporte - ANUT

- Roberto Carsalade Queiroga - Associação das Empresas Cerealistas do Brasil - ACEBRA

- Andrea Carla Barreto Cunha - Associação Brasileira da Indústria Química - ABIQUIM -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Glória Benazzi - Associação Brasileira dos Distribuidores de Produtos Químicos e Petroquímicos - ASSOCIQUIM -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- José Antônio Rocha - Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes - FECOMBUSTÍVEIS -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Luciano Correa Libório - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes - SINDICOM -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Rodolfo Massari - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Asfalto - ABEDA -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Sergio Bandeira de Mello - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo - SINDIGÁS -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

- Sergio Massillon Martins - Sindicato das Distribuidoras Regionais Brasileiras de Combustíveis - BRASILCOM. -oOo- (Inserido pela Portaria SE nº 303, DOU 19/06/2015)

VII -Transportadores Autônomos de Cargas;

- Carlos Alberto Litti Dahmer
- Eurico Tadeu Ribeiro Santos
- Gilmar Ferreira de Carvalho
- Gilson Pedro Pelicione
- Janir Bottega
- Mauricio Devenci Vendrame
- Norival de Almeida Silva
- Vantuir José Rodrigues

VIII -Convidados;

- Paulo João Estausia - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística - CNTTL

- Carlos Alberto Roesel - Representante dos Cegonheiros

Art. 2º Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

EDSON GIROTO

BNDES

CIRCULAR SUP/AOI Nº 26/2015-BNDES

Rio de Janeiro, 03 de julho de 2015

Ref.: Produtos BNDES Finame e BNDES Finame Leasing

Ass.: Refinanciamento de operações contratadas no âmbito do Programa BNDES de Financiamento a Caminhoneiros – BNDES Procaminhoneiro e do Subprograma Bens de Capital do Programa BNDES de Sustentação do Investimento – BNDES PSI

O Superintendente da Área de Operações Indiretas, no uso de suas atribuições, COMUNICA aos AGENTES FINANCEIROS/ARRENDADORAS a autorização para o refinanciamento de operações de crédito contratadas no âmbito do Programa BNDES de Financiamento a Caminhoneiros – BNDES Procaminhoneiro e do Subprograma Bens de Capital do Programa BNDES de Sustentação do Investimento – BNDES PSI, com base no disposto na Resolução nº 4.409, de 28.05.2015, do Conselho Monetário Nacional, e nos termos da presente Circular.

Os critérios, condições e procedimentos operacionais a serem observados são definidos a seguir.

1. ABRANGÊNCIA

Operações destinadas à aquisição e ao arrendamento mercantil de caminhões, chassis, caminhões-tratores, carretas, cavalos-mecânicos, reboques, semirreboques, incluídos os tipos dolly, tanques e afins, carrocerias para caminhões, novos ou usados, sistemas de rastreamento novos, seguro do bem e seguro prestamista, contratadas até 31.12.2014, no âmbito dos Programas BNDES Procaminhoneiro e BNDES PSI, firmados com recursos repassados pelo BNDES e equalizados pela Secretaria Tesouro Nacional (STN), bem como as parcelas referentes ao acréscimo da participação do BNDES nesses financiamentos e não sujeitas à equalização.

Não poderão ser refinanciadas operações que tenham sido objeto de adiantamento de honra pelo Fundo Garantidor para Investimentos – FGI ou por outros fundos garantidores.

2. BENEFICIÁRIAS FINAIS

Pessoas físicas residentes e domiciliadas no País, do segmento de transporte rodoviário de carga;

Empresários individuais, empresas individuais de responsabilidade limitada, sociedades, associações e fundações, desde que sejam do segmento de transporte rodoviário de carga e sua Receita Operacional Bruta anual ou anualizada fosse de até R$ 2.400.000,00 (dois milhões e quatrocentos mil reais), à época da operação original; ou

Empresas arrendadoras, desde que o Arrendatário se enquadre nas condições estabelecidas nos subitens 2.1 ou 2.2.

3. CONDIÇÕES DO REFINANCIAMENTO

Serão objeto de renegociação:

As 12 (doze) primeiras parcelas de amortização com vencimento a partir da formalização da operação de refinanciamento pelo BNDES; ou

As parcelas de amortização restantes com vencimento a partir da formalização da operação de refinanciamento pelo BNDES, se em número menor que 12 (doze).

Será concedida uma nova carência de 12 (doze) meses a partir da formalização da operação de refinanciamento.

Para os fins do disposto nos subitens 3.1 e 3.2, a data da formalização da operação será aquela da homologação, pelo BNDES, da solicitação de refinanciamento pelo Agente Financeiro/Arrendadora, que estará disponível no Sistema PAC Online.

O BNDES homologará os pedidos de refinanciamento nas seguintes datas de cada mês:

No caso daqueles contratados no âmbito do Produto BNDES Finame, a partir do dia 16 (dezesseis) até o último dia do mês; e

No caso daqueles contratados no âmbito do Produto BNDES Finame Leasing, a partir do dia 2 (dois) até o dia 15 (quinze).

O BNDES terá como meta homologar:

> No mesmo mês em que for realizado o protocolo, as solicitações de refinanciamento encaminhadas até o dia 15 (quinze) de cada mês ou no dia útil imediatamente anterior, na hipótese de o dia 15 (quinze) não ser dia útil, no caso de operações contratadas no âmbito do Produto BNDES Finame; e
>
> No mês subsequente ao que for realizado o protocolo, no caso de operações contratadas no âmbito do Produto BNDES Finame Leasing.

A soma das parcelas de amortização renegociadas comporá um novo saldo devedor, que será deduzido do saldo devedor do contrato original. Esse evento ocorrerá na data de vencimento da parcela anterior à primeira parcela objeto da renegociação.

O novo saldo devedor de que trata o subitem 3.6 será amortizado em número de parcelas mensais equivalente ao número de parcelas renegociadas, sendo o primeiro vencimento no mês seguinte àquele do último vencimento do contrato original, no caso do subitem 3.1.1, ou no mês seguinte ao término de carência de 12 (doze) meses a ser concedida, no caso do subitem 3.1.2. Em ambas as hipóteses, até o início de sua amortização, os juros incidentes sobre esse saldo serão capitalizados mensalmente.

No que se refere às parcelas sujeitas à equalização pela STN, a taxa de juros incidente sobre o novo saldo devedor de que trata o subitem 3.6 será igual à do contrato original ou de 6% (seis por cento) ao ano, a que for maior. Independentemente da taxa de juros, a Remuneração Básica do BNDES será de 0,9% (nove décimos por cento) ao ano, a Taxa de Intermediação Financeira será de 0,1% (um décimo por cento) ao ano e a Remuneração da Instituição Financeira Credenciada será de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) ao ano.

No que se refere às parcelas referentes ao acréscimo da participação do BNDES e não sujeitas à equalização, a taxa de juros incidente sobre o novo saldo devedor de que trata o subitem 3.6 será igual à do contrato original, mantendo- se o Custo Financeiro, a Remuneração Básica do BNDES, a Taxa de Intermediação Financeira e a Remuneração da Instituição Financeira Credenciada originalmente pactuadas.

Durante o período de carência de que trata o subitem 3.2, não haverá quaisquer pagamentos de amortização e juros, sendo que os juros

sobre o saldo devedor remanescente do contrato original serão capitalizados.

Será admitido o refinanciamento de operações cobertas pelo Fundo Garantidor para Investimentos – FGI, observadas as normas específicas desse Fundo e o disposto nos subitens 1.2, 3.11.1 e 3.11.2.

O Encargo por Concessão de Garantia Complementar será calculado conforme o Anexo à presente Circular e comporá um subcrédito específico para esse fim, o qual deverá observar as seguintes condições de financiamento:

a) Prazo e periodicidade de carência e amortização: conforme subitem 3.7;

b) Referencial de Custo Financeiro: Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP;

c) Remuneração Básica do BNDES de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) ao ano,

d) Taxa de Intermediação Financeira de 0,1% (um décimo por cento) ao ano; e

e) Remuneração da Instituição Financeira Credenciada de 3% (três por cento) ao ano.

Deverão ser mantidas, no mínimo, todas as garantias contratadas originalmente.

Serão mantidas as demais condições originalmente pactuadas.

Fica o Agente Financeiro/Arrendadora autorizado a solicitar garantias adicionais, quando do refinanciamento de que trata esta Circular.

Somente poderá ser realizada no máximo 1 (uma) renegociação por operação.

Não serão admitidas alterações posteriores a refinanciamentos já processados pelo BNDES.

Não poderão ser contemplados com este refinanciamento, independentemente da disponibilidade de limite, os Agentes Financeiros/Arrendadoras que se encontrarem impedidos de operar com o Sistema BNDES.

4. SISTEMÁTICA OPERACIONAL

O Agente Financeiro/Arrendadora deverá encaminhar a proposta de refinanciamento por meio do Sistema PAC Online, observando-se as seguintes instruções:

Deverá ser selecionado o menu "Refinanciamento" e, em seguida, "Envio Solicitação".

Deverá ser informado o tipo de refinanciamento "Caminhões".

É necessário preencher o número do contrato, composto exclusivamente por números, no padrão "AANNNNNNSSS", em que:

a) "AA" representa o ano da proposta, com dois dígitos. Por exemplo, se o ano for 2013, preencher com o número 13;

b) "NNNNNN" é o número da PAC, com seis dígitos, incluindo o dígito verificador. Assim, se o número da PAC for "12.345-6", o preenchimento deve ser "123456". Se a PAC tiver número "123-4", deve-se informar "001234"; e

c) "SSS" é o número do subcontrato, por exemplo, 312.

No exemplo acima, o número do contrato seria "13123456312", ou seja, ano 2013, PAC nº 12.345-6 e subcontrato 312.

Na seção "Declaração", após aceitar a afirmação, é necessário informar a natureza da empresa e a caracterização do capital social da Beneficiária Final/Arrendatária.

Caso a operação contenha mais de um subcrédito, deverá ser encaminhada uma proposta de refinanciamento para cada um dos subcréditos.

O Agente Financeiro/Arrendadora deverá, necessariamente, firmar com a Beneficiária Final/Arrendatária o respectivo aditivo contratual.

5. VIGÊNCIA

Esta Circular entra em vigor na presente data, podendo ser atendidas as solicitações de refinanciamento protocoladas no BNDES, para homologação, a partir de 10.07.2015 e até 15.12.2015, no caso daquelas realizadas no âmbito do Produto BNDES Finame, ou até 30.11.2015, no caso das realizadas no âmbito do Produto BNDES Finame Leasing.

A formalização das renegociações, entre o Agente Financeiro/Arrendadora e a Beneficiária Final/Arrendatária, deve ser realizada até 31.12.2015.

Paulo Sérgio Sodré Maciel Braga
Superintendente Substituto
Área de Operações Indiretas
BNDES

Anexo à Circular SUP/AOI Nº 26/2015-BNDES, de 03.07.2015

EXTENSÃO DO PRAZO DE OPERAÇÕES GARANTIDAS PELO FGI

1. Prorrogado o vencimento ordinário da operação, será recolhido Encargo por Concessão de Garantia Complementar, devido na data de homologação do refinanciamento, em razão do prazo adicional pactuado, que será calculado conforme a fórmula a seguir:

$$ECGc = \frac{K \times (SDR \times \%G) \times Pc}{1 - K \times \%G \times Pc}$$

Onde:

ECGc = Encargo por Concessão de Garantia Complementar;

K = Fator K original da operação (considera o prazo originalmente contratado e não o prazo adicional de refinanciamento);

SDR = Saldo Devedor do Refinanciamento;

%G = percentual garantido pelo FGI na operação;

Pc = Prazo Complementar em número de meses adicionados à operação.

2. O Saldo Devedor do Refinanciamento, para efeito de apuração do Encargo por Concessão de Garantia Complementar, consiste no saldo devedor do Agente Financeiro com o BNDES ou FINAME na data da homologação do refinanciamento pelo BNDES antes de ser processada a respectiva solicitação, excluídos eventuais encargos de inadimplemento.

3. O Encargo por Concessão de Garantia Complementar comporá um subcrédito específico para esse fim no dia 15 (quinze) posterior à data da homologação pelo BNDES, atualizado pelos encargos de normalidade do contrato original, desde a data da referida homologação até a data de composição do referido subcrédito, sendo exigido nas mesmas datas de vencimento das prestações do crédito renegociado. Caso o dia 15 (quinze) posterior à data da homologação ocorra em sábados, domingos ou feriados nacionais, a composição do subcrédito referente ao ECGc ocorrerá no próximo dia útil após esse dia 15 (quinze).



ENGº AGRº VALDIR COLATTO
Deputado Federal

CONTATO:

BRASÍLIA (DF)
dep.valdircolatto@camara.leg.br
(61)3215 5516

CHAPECÓ (SC)
chapeco@valdircolatto.com.br
(49)3328 1516

XANXERÊ (SC)
xanxere@valdircolatto.com.br
(49)3433 9360

Facebook: www.facebook.com/deputadovaldircolatto
Twitter: www.twitter.com/colattodeputado
www.valdircolatto.com.br

Você já comeu hoje? Agradeça ao agricultor!

Deputado Federal Valdir Colatto

NOVA LEI DOS MOTORISTAS

Brasília 2015