

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

1

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		EMENDA N° 15 - PLEN Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:
	<p>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.</p>	<p>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; revoga dispositivos da Lei nº 12.6019, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.</p>
	O CONGRESSO NACIONAL decreta:	
	<p>Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.</p>	
	<p>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:</p>	
	I — de transporte rodoviário de passageiros;	
	II — de transporte rodoviário de cargas.	
	<p>Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:</p>	
	I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

2

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	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;	EMENDA Nº 1 - PLEN Suprima-se o inciso IV do art. 2º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.
	V - se empregados:	
		EMENDA Nº 22 – PLEN Dê-se à alínea a), do inciso V, do art. 2º, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação. Art. 2º V-
	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;	a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo 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	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		EMENDA Nº 2 - PLEN Dê-se à alínea “c” do inciso V do art. 2º a seguinte redação: “Art. 2º”
	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.	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, referente 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, bem assim para a cobertura de despesas de translado e auxílio para funeral; ”
	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.	
		EMENDA Nº 3 - PLEN Dê-se ao § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 4º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação: “Art. 4º ‘Art. 71”
		EMENDA Nº 21 – PLEN



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

4

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		Dê-se ao §5º, do art. 71, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação. “Art. 71
Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	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.	
Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.		
.....	
§ 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.	EMENDA Nº 3 - PLEN § 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, e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, 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)	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

5

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		<p>viagem, não deduzidos da jornada de trabalho.”” (NR)</p> <p>EMENDA N° 21 – PLEN</p> <p>§5º Os intervalos expressos 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, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, contemplando a redução do intervalo, desde que garantida à redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, mantida a mesma remuneração e concedidos, inclusive fracionados, ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)</p>
	<p>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 as seguintes alterações:</p>	
<p>Art. 168 - Será obrigatório exame médico, por conta do empregador, nas condições estabelecidas neste artigo e nas instruções complementares a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho:</p>	<p>“Art. 168</p>	
<p>.....</p> <p>§ 5º - O resultado dos exames médicos, inclusive o exame complementar, será comunicado ao trabalhador, observados os preceitos da ética médica.</p>	<p>.....</p>	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

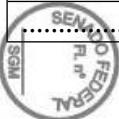
6

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	§ 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.	EMENDA Nº 4 - PLEN Exclua-se o termo “mínima” do § 7º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 5º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; do inciso VII do art. 235-B da CLT, na forma do art. 6º do PLC nº 41, de 2014; e do § 1º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do PLC nº 41, de 2014.
	§ 8º Para cumprimento do exigido no § 6º deste artigo, o motorista profissional deverá realizar o exame em laboratórios com norma de acreditação ISO 17025, aplicável quanto a ensaio e calibração, credenciados no Contran.”(NR)	EMENDA Nº 5 - PLEN Suprima-se o § 8º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 5º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.
	Art. 6º A Seção IV-A 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 as seguintes alterações:	
TÍTULO III	“TÍTULO III	
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO	.....
CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO	CAPÍTULO I	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
.....	
SEÇÃO IV-A DO SERVIÇO DO MOTORISTA PROFISSIONAL	Seção IV-A Do Serviço do Motorista Profissional Empregado	
Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.	'Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:	
		EMENDA N° 20 – PLEN Dê-se ao art. 6º, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação. "Art. 6º..... Art. 235-A.....
	I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;	I - de transporte rodoviário de passageiros;
	II - de transporte rodoviário de carga. '(NR)	II - de transporte rodoviário de cargas.
		EMENDA N° 16 - PLEN Substitua-se expressão “carga” por “cargas” no art. 235-A, II, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 6º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; e no art. 67-A, II, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 7º do PLC nº 41, de 2014.
Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:	'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;	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;	
.....	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

8

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.	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.	EMENDA N° 4 - PLEN Exclua-se o termo “mínima” do § 7º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 5º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; do inciso VII do art. 235-B da CLT, na forma do art. 6º do PLC nº 41, de 2014; e do § 1º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do PLC nº 41, de 2014.
Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. '(NR)	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 a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. § 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.	‘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.	EMENDA N° 20 – PLEN Art. 235-C A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de oito horas, admitindo-se a sua prorrogação por até duas horas extraordinárias .
§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.	§ 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 .	
		EMENDA N° 6 - PLEN Dê-se aos arts. 235-C e 235-E da Consolidação das Leis do Trabalho, na forma do art. 6º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação: “Art. 6º.....



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		<p>'Art. 235-C.....</p> <p>.....</p> <p>§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.</p> <p>§ 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 parágrafo 5º do artigo 71 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.</p> <p>.....</p>
	<p>§ 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.</p>	<p>EMENDA N° 20 – PLEN</p> <p>§ 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 9 (nove) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.</p>
	<p>§ 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</p>	<p>EMENDA N° 20 – PLEN</p> <p>§ 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 vinte e quatro horas, o repouso diário pode ser feito no veículo que possua cabine leito, estacionando em local seguro ou em alojamento do empregador, do contratante do</p>



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

10

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.	transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.
§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.	§ 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.	
§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.	§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.	
§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação. § 7º O intervalo interjornada poderá ser reduzido em até 2 (duas) horas, mediante previsão em convenção e acordo coletivo, desde que compensado no intervalo intra ou interjornada subsequente. (VETADO)	.....
		EMENDA N° 6 – PLEN § 7º Para o transporte rodoviário coletivo de passageiros mediante outorga municipal e distrital, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.
§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da	§ 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	EMENDA N° 20 – PLEN 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou destinatário, e o período gasto com a



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

11

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.	transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.	fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.
§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).	§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.	EMENDA Nº 20 – PLEN § 9º. As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas com base no salário hora normal com o acréscimo de 30% (trinta por cento).
	§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base 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.	EMENDA Nº 20 – PLEN §11. Quando a espera de que trata o §8º for superior a duas horas ininterruptas e for exigida 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 §§ 3º e 4º, 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.	EMENDA Nº 20 – PLEN § 12 SUPRIMA-SE
	§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos, ressalvada a obrigatoriedade de observar os intervalos mínimos de repouso e descanso	EMENDA Nº 20 – PLEN §13. Salvo previsão contratual a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos, ressalvada a obrigatoriedade de observar os intervalos mínimos de repouso e descanso



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		previstos nos §§ 2º, 3º e 4º.
	§ 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)	
		EMENDA N° 20 – PLEN
		§ 17. É previsto o pagamento, de pernoite ao motorista e ajudante fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, se não for disponibilizado dormitório pelo empregador, pelo embarcador ou pelo destinatário, sendo que nesta condição não integrará a remuneração para quaisquer efeitos nos termos do § 2º do art. 457 da CLT.
Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:	'Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

13

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	referido repouso.	
I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;	I – revogado;	
II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;	II – revogado;	
III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.	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	EMENDA N° 20 – PLEN §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, hipótese



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.	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.	EMENDA N° 20 – PLEN § 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 48 (quarenta e oito) horas, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.
	§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, 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	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

15

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, 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. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.	'Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:	EMENDA Nº 20 – PLEN Art. 235-E Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.
		EMENDA Nº 6 – PLEN Art. 235-E.....
	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 10 (dez) minutos;	EMENDA Nº 6 – PLEN 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;
		EMENDA Nº 20 – PLEN I – SUPRIMA-SE
	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	EMENDA Nº 6 – PLEN 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



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;	Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no parágrafo 5º do artigo 71 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. .....”(NR)
		EMENDA Nº 20 – PLEN II – SUPRIMA-SE
	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.	EMENDA Nº 20 – PLEN III – SUPRIMA-SE
§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.	§ 1º (Revogado).	
§ 2º É permitido o acúmulo de descanso semanal, desde que não ultrapasse 108 (cento e oito) horas, devendo, pelo menos uma vez ao mês, coincidir com o domingo. (VETADO)	.....
§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.	§ 3º (Revogado).	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

17

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.	§ 4º (Revogado).	
§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que excede a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.	§ 5º (Revogado).	
§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que excede a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.	§ 6º (Revogado).	EMENDA N° 20 – PLEN § 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que excede a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.
§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.	§ 7º (Revogado).	
§ 8º É previsto o pagamento, em caráter indenizatório, de pernoite ao motorista fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, se não for disponibilizado dormitório pelo empregador, pelo embarcador ou pelo destinatário. (VETADO)	.....
§ 9º Em caso de força maior, devidamente	§ 9º (Revogado).	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

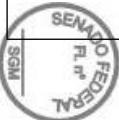
Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.		
§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.	§ 10. (Revogado).	
§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.	§ 11. (Revogado).	
§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.	§ 12. (Revogado).'(NR)	<p style="color: blue;">EMENDA Nº 20 – PLEN</p> <p>§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.</p>
Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.	‘Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação. ’(NR)	<p style="color: blue;">EMENDA Nº 20 – PLEN</p> <p>Art. 235-F Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.’(NR)</p>
Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista	‘Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista	<p style="color: blue;">EMENDA Nº 20 – PLEN</p> <p>Art. 235-G É proibida a remuneração do motorista em</p>



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

19

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilite violação das normas da presente legislação.	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)	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.
Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.	'Art. 235-H. (Revogado).'(NR)'	EMENDA N° 20 – PLEN Art. 235-H Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação." (NR)
		EMENDA N° 19 – PLEN Dê-se ao art. 7º, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.
Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)	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:	“Art. 7º O Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:
CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS	“CAPÍTULO III-A 	“CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS
Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.	'Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:	Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condição de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.
	I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;	EMENDA N° 19 – PLEN I – SUPRIMA-SE



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

20

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	II — de transporte rodoviário de carga .	EMENDA N° 16 - PLEN Substitua-se expressão “carga” por “cargas” no art. 235-A, II, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 6º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; e no art. 67-A, II, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 , na forma do art. 7º do PLC nº 41, de 2014. EMENDA N° 19 – PLEN II – SUPRIMA-SE
§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.	§ 1º (Revogado) .	
§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.	§ 2º (Revogado) .	
§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.	§ 3º (Revogado) .	
§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um	§ 4º (Revogado) .	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.		
§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.	§ 5º (Revogado).	
§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.	§ 6º (Revogado).	
§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.	§ 7º (Revogado).	
§ 8º Respondem solidariamente com o transportador os agentes mencionados no § 7º, com exceção feita àqueles identificados como embarcadores e/ou passageiros, pelas obrigações civis, criminais e outras previstas em lei, decorrentes da inobservância dos horários de descanso previstos neste artigo. (VETADO)	.....'(NR)	
Art 67-B. O tempo de direção de que trata o art. 67-A será rigorosamente controlado pelo condutor do veículo, mediante anotação em diário de bordo ou por	.....



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
equipamento registrador, instalado no veículo conforme regulamentação do Contran ou de órgão com a delegada competência legal. (VETADO) Parágrafo único. O equipamento de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor. (VETADO)		
Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.	'Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.	EMENDA N° 17 - PLEN Suprima-se a expressão “de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou” do caput do art. 67-C, da Lei nº 9.503, de 1997, na forma do art. 7º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014. EMENDA N° 19 – PLEN Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas veículos mencionados no art. 67-A.
§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.	§ 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. § 1º-A Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.	EMENDA N° 19 – PLEN § 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 4 (quatro) horas na condução de veículo, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.
§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o	§ 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	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.	e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.	
§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.	§ 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.	EMENDA N° 19 – PLEN § 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, observados no primeiro período 9 (nove) horas ininterruptas de descanso.
§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.	§ 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.	
§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.	§ 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.	
§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.	§ 6º 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 de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que	§ 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	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

24

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.	subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º.'(NR)	
	.....	EMENDA N° 19 – PLEN
Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.	'Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.	
Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.	§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.	
Art 67-B. O tempo de direção de que trata o art. 67-A será rigorosamente controlado pelo condutor do veículo, mediante anotação em diário de bordo ou por equipamento registrador, instalado no veículo conforme regulamentação do Contran ou de órgão com a delegada competência legal. (VETADO)	§ 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.	
Parágrafo único. O equipamento de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor. (VETADO)	§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.	
Art. 67-D. A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo são de responsabilidade do condutor até que o veículo seja entregue ao proprietário, ressalvada a hipótese de	§ 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.”	EMENDA N° 19 – PLEN
	§ 4º A guarda, a preservação e exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor, até que o veículo seja entregue ao proprietário e no caso de condutor	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
<i>transporte de passageiros em viagens urbanas e semiurbanas em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador. (VETADO)</i>		autônomo fica sob sua responsabilidade.
	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. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.	“Art. 132.	
Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino.	§ 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)	EMENDA Nº 7 - PLEN Suprima-se o § 2º do art. 132 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014. EMENDA Nº 28 – PLEN Suprima-se o § 2º do art. 132, constante no art. 8º, do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.
Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.		
.....		
		EMENDA Nº 8 - PLEN Dê-se aos §§ 3º e 7º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

26

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação: “Art. 8º
	“Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.	‘ Art. 148-A
	§ 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.	EMENDA Nº 4 - PLEN Exclua-se o termo “mínima” do § 7º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, na forma do art. 5º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014; do inciso VII do art. 235-B da CLT, na forma do art. 6º do PLC nº 41, de 2014; e do § 1º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na forma do art. 8º do PLC nº 41, de 2014.
	§ 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.	EMENDA Nº 8 - PLEN § 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 apenas na emissão ou na renovação.
	§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	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 consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.	
	§ 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:	EMENDA N° 8 – PLEN § 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelos órgãos executivos de trânsito, 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. 149. (VETADO)		
Art. 230. Conduzir o veículo:	“Art. 230.	
.....	
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência	XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

28

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:	do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:	
Infração - grave;	Infração - média;	
Penalidade - multa;	Penalidade - multa;	
Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;	Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.	
XXIV- sem equipamento ou livro, papeleta ou ficha de trabalho externo de controle de tempo de direção previsto no art. 67-B, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros: (VETADO) Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.	.....
	§ 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. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:	“Art. 259.....	
..... § 3º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiro	.....



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

29

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
sob sua condução. (VETADO)		
§ 3º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiro sob sua condução. (VETADO)	§ 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)	
		EMENDA N° 9 - PLEN Dê-se ao <i>caput</i> do art. 9º do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:
	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.	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 do Ministério do Trabalho e Emprego.
	§ 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;	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	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.	
		EMENDA N° 27 – PLEN Dê-se ao art. 10, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.
	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:	“Art. 10. O Poder Público adotará medidas, no prazo de até 3 (três) anos a contar da vigência esta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:”(NR)
	I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias,	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	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.	
		EMENDA N° 10 - PLEN Dê-se ao <i>caput</i> e § 3º do art. 11 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:
	Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via deverão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.	“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 paradas ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.
	§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

32

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	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 deverão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.	§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.”
		EMENDA N° 26 – PLEN Dê-se ao art. 12, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.
	Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da <u>Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943</u> , e no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da <u>Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro</u> , produzirá efeitos:	“ Art. 12. O disposto no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:”(NR)
	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 <u>Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943</u> , e na <u>Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro</u> , com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
		EMENDA N° 11 - PLEN Dê-se ao art. 13 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação:
	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:	“ Art. 13 O exame toxicológico com janela detecção de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei nº 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;	I – em 1 (um) ano, a partir da entrada em vigor desta Lei:
	II — em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;	a) para a admissão e demissão de motorista profissional; e b) para a habilitação ou renovação da habilitação, nas categorias C, D e E;
	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 ;	II – em 3 (três) anos e meio, a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro. ”
	IV — em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 .	
	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 dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.	
Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007	Art. 15. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007,	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

34

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	passa a vigorar com as seguintes alterações:	
Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.	“Art. 4º	
.....	
§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.	.....
	§ 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.	EMENDA N° 25 – PLEN Suprime-se os §§ 3º, 4º e 5º do art. 4º, constante no art. 15, do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.
	§ 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 de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.	“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,	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

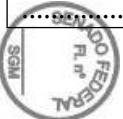
35

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	à critério do prestador do serviço.	
..... § 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento.		
	§ 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. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.	“Art. 11.	
..... § 5º Atendidas as exigências deste artigo, 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 este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração.	§ 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 O disposto no § 5º deste artigo não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispendo sobre o tempo de carga ou descarga.	§ 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.	EMENDA N° 12 - PLEN Suprime-se o § 6º do art. 11 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 15 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.
	§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	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. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:		
	“Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas.”	
Art. 14. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.		



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985	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.	EMENDA Nº 13 - PLEN Suprimam-se os arts. 16, 17, 18 e 19 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, renumerando-se os demais.
Art 1º - Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.	“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.	EMENDA Nº 13 - PLEN Suprimam-se os arts. 16, 17, 18 e 19 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, renumerando-se os demais.
	Art. 18. Na cobrança de pedágio pela utilização da via, o poder público fixará valor diferenciado para os veículos de carga, considerando em seu cálculo o devido apenas pela unidade tratora, ficando isentos os reboques e semirreboques.	EMENDA Nº 13 - PLEN Suprimam-se os arts. 16, 17, 18 e 19 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, renumerando-se os demais.
	Art. 19. O valor das tarifas de pedágio das rodovias municipais e estaduais não poderá exceder o valor fixado, em condições similares, pelas tarifas de pedágio das rodovias federais.	EMENDA Nº 13 - PLEN Suprimam-se os arts. 16, 17, 18 e 19 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, renumerando-se os demais.



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	Art. 20. 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. 21. 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.	EMENDA Nº 14 - PLEN Suprima-se o parágrafo único do art. 21 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014.
	Art. 22. 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.	EMENDA Nº 23 – PLEN Suprima-se o artigo 22 do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.
Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012		
Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei. Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:	Art. 23. Ficam revogados os arts. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
I - transporte rodoviário de passageiros; II - transporte rodoviário de cargas; III - (VETADO); IV - (VETADO).		
Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal: I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público; II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT , aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções; IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão; V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT , aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de	Art. 23. Ficam revogados os arts. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.	



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador. Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.		
Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.	Art. 23. Ficam revogados os arts. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.	
	Art. 24. Ficam convertidas em sanção de advertência:	EMENDA N° 24 – PLEN Suprime-se o artigo 24 do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014. EMENDA N° 18 - PLEN Dê-se ao inciso I do art. 24 do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 41, de 2014, a seguinte redação: “Art. 24
	I — as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 ,	EMENDA N° 18 - PLEN I – as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a



Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)

41

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014 (nº 4.246, de 2012, na Casa de origem)	Emendas do Senado
	<p>alterando a <u>Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943</u>, e a <u>Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro</u>, por ela alteradas, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e</p>	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
	<p>II — as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da <u>Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 — Código de Trânsito Brasileiro</u>, aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei.</p>	.....
		<p style="text-align: center;">EMENDA N° 29 – PLEN</p> <p>Acrescente-se o artigo 25 ao Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, com a seguinte redação:</p> <p>“Art. 25. Compete à Justiça do Trabalho dirimir as controvérsias civis e penais envolvendo violações ao disposto nesta lei que possuam índole ambiental trabalhista, seja em relação a dispositivos inseridos na Consolidação das Leis do Trabalho ou no Código de Trânsito Brasileiro”.</p>

