



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 490, DE 2024

Institui o Estatuto do Motorista Profissional.

AUTORIA: Senador Paulo Paim (PT/RS)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Institui o Estatuto do Motorista Profissional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Estatuto do Motorista Profissional, destinado a regular a atuação, no mercado de trabalho, dos profissionais, empregados ou autônomos, que têm como ofício a condução de veículo automotor.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, a definição de veículo automotor é a que consta no Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2º Considera-se motorista profissional aquele cujo ofício, remunerado, é conduzir veículo automotor, autonomamente ou mediante vínculo empregatício.

Parágrafo único. Esta Lei não se aplica a motoristas profissionais:

I – a serviço ou sob o comando das Forças Armadas ou dos órgãos responsáveis pela segurança pública;

II – que operem exclusivamente veículos utilizados para a execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção, de pavimentação ou para a movimentação de carga em zona portuária ou aeroportuária;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

III – cujo ofício seja promover a formação de condutores, em entidade credenciada.

Art. 3º É livre o exercício da profissão de motorista, ressalvadas as exigências de habilitação para a condução do veículo automotor.

Parágrafo único. Poderão ser impostas exigências adicionais para o exercício da profissão de motorista, no âmbito de serviço de transporte delegado ou autorizado pelo poder público, conforme regulamento.

Art. 4º São direitos dos motoristas profissionais:

I – ter acesso gratuito ou subsidiado a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, desenvolvidos pelo Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte – SENAT, em cooperação com o poder público;

II – contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente dirigido às enfermidades que mais lhe acometam, segundo levantamento do SUS;

III – recusar-se a conduzir veículo cujas condições de segurança sejam consideradas insatisfatórias;

IV - recusar-se a transportar carga cujo peso ou volume seja superior à capacidade do veículo, ou cujo número de passageiros seja superior à lotação;

V – recusar-se a transportar carga proibida, desacompanhada de nota fiscal ou cuja natureza seja incompatível com o veículo utilizado;

VI – recusar-se a conduzir o veículo ante catástrofes ou eventos climáticos ou sociais, que representem clara ameaça à integridade do veículo e de seus ocupantes;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

VII – denunciar ao Ministério Público e aos órgãos públicos de fiscalização fazendária, sanitária, trabalhista, de trânsito ou de transportes, qualquer ameaça aos seus direitos ou descumprimento de normas legais pelo empregador;

VIII – não responder, junto ao empregador, por qualquer prejuízo patrimonial decorrente da ação criminosa de terceiros;

IX – receber do Estado e do empregador proteção especial contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas durante o exercício da profissão;

X – ser tratado com urbanidade pelos passageiros;

XI – recusar-se a transportar passageiro cuja atitude coloque em risco a segurança do veículo ou de seus ocupantes, ou que seja ofensiva à moral ou aos bons costumes;

XII - 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 100 (cem) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho, valor que poderá ser deduzido de eventual indenização fixada a título de danos materiais devida pelo empregador.

Parágrafo único. O exercício do direito disposto no inciso III deste artigo presume a boa-fé do empregado e não pode ser considerado motivo para sua dispensa por justa causa, sendo facultado ao empregador, no entanto, descontar-lhe do salário o equivalente às horas ou dias parados, exceto se o órgão executivo de trânsito do Estado ou o órgão público de fiscalização de serviço de transporte atestar o estado insatisfatório de segurança do veículo.

Art. 5º A jornada de trabalho do motorista empregado será de seis horas diárias, observado um período de descanso de:





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

I - vinte minutos, distribuídos, conforme acordo com o empregador, no período compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora de trabalho, quando se tratar de condução exclusivamente em via urbana;

II - uma hora, de forma contínua ou descontínua, conforme acordo com o empregador, no período compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora de trabalho, quando se tratar de condução total ou parcialmente realizada em via rural;

§ 1º As horas excedentes do horário normal serão pagas com acréscimo de, no mínimo, 100% (cem por cento) sobre o salário-hora normal.

§ 2º Considera-se noturno o trabalho executado entre 20 horas de um dia e 6 horas do dia seguinte, cuja hora de trabalho será computada como de 45 minutos e será remunerada com um acréscimo de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento), sobre a hora diurna.

§ 3º 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 em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas, sendo vedada a utilização do veículo para este fim.

§ 4º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou pavimentação e aos operadores de tratores, colheitadeiras, autopropelidos e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

Art. 6º É vedado ao motorista profissional, empregado ou autônomo, trafegando em via rural, dirigir ininterruptamente por mais de quatro horas, devendo descansar por pelo menos trinta minutos, de forma contínua, ao





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

término desse período, ou de modo descontínuo, ao longo das quatro horas de direção, observado o disposto no inciso II do art. 5º desta Lei.

§ 1º Desde que não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de lhe permitir chegar a um lugar adequado de parada, o motorista poderá prorrogar por até mais uma hora o tempo de direção a que se refere o *caput*.

§ 2º O motorista é obrigado, dentro do período de vinte e quatro horas, a observar um intervalo de descanso ininterrupto de, no mínimo, onze horas.

§ 3º Para efeito da fiscalização do disposto neste artigo, todo veículo empregado no transporte de natureza comercial, circulando em via rural, deverá estar equipado, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou dispositivo similar, capazes de informar ao agente da autoridade de trânsito o tempo de duração da condução exercida pelo motorista.

Art. 7º. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 1º 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.

§ 2º Os dados referidos no § 1º poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Art. 8º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada, 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.

Art. 9º 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.

Art. 10. 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.

Art. 11. 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.

Art. 12. Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego a regulamentação das condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de cargas e passageiros.

Art. 13. Consideram-se penosas as atividades regulamentadas pela presente Lei, para efeito de recebimento do adicional de penosidade correspondente a, no mínimo, 30% (trinta por cento) do salário efetivamente percebido;.

Art. 14. São deveres do motorista profissional:





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

I – estar atento às condições de segurança do veículo e comunicar ao empregador a existência de qualquer defeito ou falha que deva ser sanada;

II – impedir que o transporte inicie ou continue quando as circunstâncias colocarem em risco a segurança do veículo ou a de seus ocupantes;

III – conduzir o veículo com perícia, prudência e zelo, observando princípios de direção defensiva;

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

V – zelar permanentemente pela segurança dos passageiros ou da carga transportados;

VI – cuidar, ainda que solidariamente com o embarcador, para que a carga seja acondicionada no veículo de forma segura, observadas as normas legais aplicáveis à matéria;

VII – colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização, na via pública, sempre que a isso instados;

VIII - 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.

§ 1º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional,





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 2º Para os fins do disposto no § 1º, 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.

§ 3º 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 VIII será considerada infração disciplinar.

Art. 15. Na fabricação, montagem ou alteração de veículos automotores especialmente destinados ao transporte de natureza comercial, serão observadas normas técnicas, certificadas pelo Sistema Brasileiro de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, voltadas para garantir a segurança, a eficiência e o conforto dos equipamentos colocados à disposição do motorista.

§ 1º O Poder Público incentivará programas que tenham por finalidade promover a pesquisa e o desenvolvimento de métodos, técnicas ou equipamentos que aperfeiçoem as condições de segurança ou conforto do exercício da profissão de motorista.

§ 2º Nos contratos de concessão ou permissão de serviço de transporte realizado por veículo automotor, é obrigatória a existência de cláusula que exija do delegatário permanente zelo pelas condições de segurança e conforto no trabalho dos motoristas.

Art. 16. A qualificação inicial e a formação contínua do motorista profissional devem ser objeto de políticas públicas e de iniciativas dos empregadores, na forma prevista em regulamento.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Art. 17. Ninguém poderá exercer a condução de veículo, de forma profissional, sem possuir habilitação para a respectiva categoria, nos termos do disposto no Capítulo XIV da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A par do disposto no *caput* deste artigo, o interessado em exercer a profissão de motorista deverá submeter-se a curso especializado, voltado para a condução profissional, em que sejam abordadas as seguintes matérias:

- I – características técnicas do sistema de propulsão do veículo;
- II – características técnicas dos equipamentos de segurança e demais componentes veiculares;
- III – otimização do consumo de combustível;
- IV – técnicas e procedimentos para o acondicionamento e o transporte de carga;
- V – segurança e conforto dos passageiros;
- VI – normas legais relacionadas ao transporte de carga e de passageiros;
- VII – características das vias;
- VIII – riscos da condução e acidentes de trabalho;
- IX – prevenção da criminalidade relacionada ao transporte;
- X – atitudes direcionadas à manutenção da aptidão física e mental do condutor;
- XI – avaliação de situações de emergência;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

XII – direção defensiva;

XIII – contexto econômico do transporte comercial e organização do mercado.

§ 2º O curso de que trata o parágrafo anterior será objeto de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, observada uma carga horária mínima de sessenta horas, podendo ser ministrado por qualquer entidade, pública ou privada, que seja credenciada, para esse fim, pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

§ 3º Ao término do curso, os candidatos serão submetidos a um exame escrito, promovido por entidade credenciada para esse fim, pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 4º Será considerado aprovado no exame o candidato que obtiver pelo menos setenta por cento da pontuação máxima.

§ 5º Ao motorista profissional que já esteja atuando no mercado de trabalho será permitido, sem prévia frequência no curso de que trata o § 1º deste artigo, realizar o exame escrito, devendo obter a respectiva aprovação no prazo máximo de três anos, a contar da data de publicação desta Lei.

§ 6º A comprovação do exercício da profissão de motorista, para efeito do que dispõe o parágrafo anterior, dar-se-á pelo registro do contrato de trabalho em Carteira de Trabalho e Previdência Social ou inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, ou outros documentos idôneos, que deverão ser encaminhados ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de até seis meses, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 18. O órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal encaminhará ao órgão máximo executivo de trânsito da União a relação dos aprovados no exame de que trata o art. 17, § 3º, desta Lei, para que se





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

proceda aos respectivos assentamentos no Registro Nacional de Carteira de Habilitação – RENACH.

Parágrafo único. O órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal emitirá nova via da Carteira Nacional de Habilitação para os candidatos aprovados no exame de que trata o art. 17, § 3º, desta Lei, na qual constará, de acordo com especificações do CONTRAN, observação acerca da habilitação para o exercício da profissão de motorista.

Art. 19. Aquele que estiver conduzindo veículo automotor profissionalmente e não possuir registro da aprovação no exame de que trata o art. 17, § 3º, terá o documento de habilitação recolhido e ficará suspenso do direito de dirigir por três meses, observado o disposto no art. 265 da Lei nº 9.503, de 1997.

§ 1º No caso de reincidência, o período de suspensão do direito de dirigir será de seis meses.

§ 2º Além do disposto no *caput* deste artigo, considera-se infração de natureza grave a condução profissional de veículo sem a devida aprovação no exame de que trata o art. 17, § 3º desta Lei, ficando o infrator obrigado ao pagamento de multa e sujeito aos critérios de pontuação definidos, respectivamente, nos arts. 258 e 259 da Lei nº 9.503, de 22 de setembro de 1997.

Art. 20. O motorista profissional que no período dos últimos doze meses não houver cometido nenhuma infração fará jus ao recebimento de atestado de boa condução, expedido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, ou pelo órgão de trânsito do Estado ou do Distrito Federal que tiver delegação para a realização dessa tarefa.

Art. 21. Aplicam-se as disposições desta Lei ao ajudante empregado, nas operações em que acompanhe o motorista.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Art. 22. Revogam-se os §§ 6º e 7º do art. 168 e arts. 235-A, 235-B, 235-C, 235-D, 235-E, 235-F e 235-G, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) – aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 23. Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Senhores Congressistas, o presente projeto de lei é a compilação de ideias e propostas que no decorrer dos anos vem sendo debatidas sobre o ofício dos motoristas profissionais. Por entender que a matéria é de extrema importância, buscamos, juntamente com alguns idealizadores, construir um estatuto capaz de conferir ao motorista profissional direitos que lhes são pertinentes.

A proposta foi aprimorada com base no projeto de lei de autoria do Deputado Ivo José (PT-MG), com a contribuição da Deputada Dra. Clair Flora Martins (PT-PR) e atualizada considerando as normas dispostas na CLT e conforme o que fora decidido na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.322/DF, julgada pelo Supremo Tribunal Federal.

O projeto busca fazer justiça a esses profissionais que trabalham em veículos de transporte de passageiros ou de carga e que sofrem com inúmeros problemas enfrentados diariamente no trânsito.

A poluição sonora, engarrafamento, superlotação de veículos, tensão, insegurança, dentre outras adversidades, ocasionam desgastes emocionais e físicos aos motoristas profissionais. Nada mais justo que estes tenham direitos que possam amenizar estes efeitos nocivos a que são submetidos diariamente.

A proposta regula a atividade profissional sob alguns aspectos, estabelecendo restrições de ingresso na profissão. Nesse contexto, elaboramos um texto único capaz de refletir o acesso ao mercado de trabalho dos motoristas





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

profissionais, sujeitando-os a cursos práticos e teóricos, antes de exercer referida atividade profissional.

A profissão de motorista causa elevado desgaste físico e psicológico. Diversas doenças e distúrbios atingem os motoristas profissionais, em proporção muito maior do que o restante da população. Doenças cardíacas e da coluna vertebral são exemplos típicos.

Além das enfermidades diretamente ligadas ao exercício da atividade e às condições inadequadas de trabalho, o motorista sofre com a ausência de regras que determinem as diretrizes para o regular exercício profissional.

O resultado da desídia do poder público é conhecido. Estamos entre os países com maior índice de acidentes no trânsito, boa parte deles facilmente evitáveis se profissionais qualificados estivessem conduzindo os veículos automotores. O que este estatuto pretende é reunir, num mesmo diploma legal, todas as regras que possam colaborar para o aperfeiçoamento da profissão, explicitando direitos dos motoristas profissionais, mas, também, apontando deveres a serem observados pela categoria.

O principal deles, assim nos parece, é a qualificação inicial e a contínua atualização profissional. Esta, por sinal, é a tendência das legislações profissionais de países desenvolvidos, como as adotadas na União Europeia e nos Estados Unidos. Exames rigorosos para o exercício da profissão vêm sendo exigidos nesses países, demonstrando que a preocupação com a segurança e a formação dos condutores é um dos caminhos mais adequados para a redução dos riscos de acidentes nas vias de trânsito.

Entendemos que um motorista com melhor formação e com direitos efetivos estaria menos propenso a cometer atos de imperícia ou negligência ao volante. Um profissional que conheça com maior profundidade seu ofício tem mais comprometimento com os resultados da atividade, o que, naturalmente, tende a aumentar a produtividade do setor de transportes.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

Esperamos que as determinações contidas nesse Estatuto possam, de fato, melhorar as condições de trabalho e o próprio perfil da categoria dos motoristas profissionais. Tentamos impor a menor limitação possível de acesso e permanência nesse mercado de trabalho, para não reduzir as perspectivas dos que pretendem ingressar na atividade e dos que nela já se encontram. Tivemos também, no entanto, de fixar determinadas obrigações, sem as quais a própria Lei não faria sentido.

Estamos certos de que a discussão do projeto nesta Casa permitirá às partes interessadas encontrar os pontos de convergência e, assim, aperfeiçoar o texto que aqui estamos propondo.

Sala das Sessões,

Senador PAULO PAIM



LEGISLAÇÃO CITADA

- Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho (CLT);
CLT - 5452/43

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1943;5452>

- art168_par6
- art168_par7
- art235-1
- art235-2
- art235-3
- art235-4
- art235-5
- art235-6
- art235-7

- urn:lex:br:federal:lei:19973;9503

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:19973;9503>

- art258
- art259

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>

- art67-5
- art265