



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO

### Nº 213, DE 2012

Altera o artigo 2º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, para determinar o controle da jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional pelo empregador, por meios eletrônicos, na forma que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação, nomeando-se o atual parágrafo único como § 5º:

“Art. 2º .....

.....

V – jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, mediante meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, na forma do regulamento.

§ 1º O registro eletrônico da jornada de trabalho e do tempo de direção deverá atender aos seguintes requisitos:

I - não permitir alterações ou apagamento dos dados armazenados na memória do equipamento;

II - ser inviolável;

III - não possuir funcionalidades que permitam restringir as marcações de ponto;

IV - não possuir funcionalidades que permitam registros automáticos de ponto; e

V - possuir identificação gravada de forma indelével na sua estrutura externa, contendo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e nome do fabricante, marca, modelo e número de fabricação.

§ 2º O registro da jornada de trabalho e do tempo de direção não deve permitir qualquer ação que desvirtue os fins legais a que se destina, tais como:

I - restrições de horário à marcação do ponto;

II - marcação automática do ponto, utilizando-se horários predeterminados ou o horário contratual;

III - exigência, por parte do sistema, de autorização prévia para marcação de sobrejornada; e

IV - existência de qualquer dispositivo que permita a alteração dos dados registrados pelo empregado.

§ 3º O fabricante dos equipamentos de registro de jornada de trabalho e tempo de direção deverá se cadastrar junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, e solicitar o registro de cada um que produzir.

§ 4º Toda a documentação técnica do circuito eletrônico, bem como os arquivos fontes dos programas residentes no equipamento, deverão estar à disposição do Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério Público do Trabalho e Justiça do Trabalho, quando solicitada.

....." (NR)

Art. 2º O artigo 67-C da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito – passa a vigorar com a seguinte redação, nomeando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 67-C. ....

.....

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo equipara-se ao motorista profissional o Transportador Autônomo de Carga – TAC, de que trata a Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

No Brasil há 2,3 milhões de caminhões registrados. Em 2011, segundo a Polícia Rodoviária Federal, 66.576 ocorrências (de um total de 192.188) envolveram veículos de carga, com 9.621 feridos e 1.222 mortos.

Para a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), do total de acidentes em que há a participação de veículos de carga, 93% são provocados pelos próprios motoristas. Somente 7% têm como causas a má conservação das rodovias, a falta de sinalização, problemas mecânicos ou a responsabilidade de outros condutores.

Segundo, ainda, a ABRAMET, a jornada excessiva dos caminhoneiros e as condições precárias de trabalho contribuem para o aumento no número de acidentes nas rodovias. Segundo levantamento dessa instituição, é também causa dos acidentes o uso de anfetaminas, cocaína e de maconha – os chamados rebites –, solução encontrada pelos caminhoneiros para permanecer acordados e trabalhar por mais horas seguidas.

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAM), 71% dos caminhoneiros dirigem mais de 13 horas seguidas sem intervalos de repouso. Para 30% destes, a jornada sem descanso é superior a 16 horas. O estudo revela ainda que alguns condutores chegam a viajar mais de 24 horas com apenas 15 minutos de intervalo, realidade que acompanha tanto motoristas autônomos, quanto empregados.

Diante desse preocupante cenário, o Congresso Nacional aprovou medida (Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012) visando reverter esse quadro.

A despeito desse diploma legal conter importante contribuição para a paz nas estradas, acreditamos que o diploma legal ainda carece de aperfeiçoamento no que tange ao controle da jornada de trabalho e do tempo de direção do motorista profissional, eis que ele permite seu controle pelo empregador por meio de instrumentos (anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo), que julgamos obsoletos e de pouca efetividade.

Quando se trata de poupar vidas, não se pode recorrer a meias medidas. Por isso, estamos propondo alteração no artigo 2º da Lei nº 12.619, de 2012, para determinar que o controle, pelo empregador, deverá efetivar-se somente mediante meio eletrônico instalado no veículo.

Preocupamo-nos, ainda, em estabelecer parâmetros para impedir a manipulação dos dados referentes aos registros de horário de trabalho, além de coibir restrições e bloqueios às marcações de ponto. Não que isso seja permitido pela novel

legislação, mas, a permanecer como está a norma, podem ocorrer irregularidades na conduta de algumas empresas.

Com o gerenciamento eletrônico das marcações do ponto e do tempo de direção proposto, pretende-se coibir a manipulação das informações, pois essa prática prejudica o correto pagamento de horas extraordinárias dos empregados, impactando negativamente na arrecadação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e da contribuição previdenciária sobre esses valores remuneratórios.

Nesse contexto, não resta dúvida sobre a necessidade de criação de um mecanismo de captação eletrônica dos registros de horário de trabalho e do tempo de direção, que garanta a plena inviolabilidade dos dados relativos à jornada de trabalho do motorista profissional.

Ao par desses aspectos, julgamos também necessário submeter o motorista autônomo, denominado Transportador Autônomo de Carga – TAC pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, ao controle do tempo de direção nos mesmos moldes que o motorista profissional empregado é tratado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito. Não faz sentido submeter categorias semelhantes de motoristas a regras diferentes, principalmente quando se sabe que 71% dos caminhoneiros dirigem mais de 13 horas seguidas sem parar para descanso.

O projeto de lei que, ora, apresentamos, além de fomentar a inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias, com a valorização da vida humana e o investimento e bem-estar, segurança e conforto do cidadão brasileiro, é também um instrumento capaz de diminuir o custo Brasil, já que grande parte da produção do país é escoada em caminhões, no transporte rodoviário.

Por essas razões, diante do indiscutível alcance social desta iniciativa, esperamos contar com o apoio irrestrito de todos os membros desta Casa para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões,

Senadora **ANGELA PORTELA**

**LEI N° 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.**Mensagem de veto (Vigência)

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

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

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

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

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;
- III - (VETADO);
- IV - (VETADO).

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 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.

---

**LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

---

“CAPÍTULO III-A

**Introduzido pela LEI N° 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.**

**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.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o

fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

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

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

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

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

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO).

Art 67-B. (VETADO).

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.

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.

Art. 67-D. (VETADO)."

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 145. ....

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

“Art. 230. ....

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

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

(À Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 26/06/2012.