



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 271, DE 2008

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, veículo automotor é todo veículo a motor de propulsão que circula por seus próprios meios, em via terrestre, e que é utilizado para o transporte de pessoas e coisas ou para a tração de unidades de acondicionamento de carga ou de acomodação de passageiros.

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;

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

Art. 3º É livre o exercício da profissão de motorista, ressalvadas 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.

Art. 4º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II, do Título II, e no Capítulo II, do Título VIII, da Constituição da República:

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, sociais ou armados que representem clara ameaça à integridade do veículo e de seus ocupantes;

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

VIII – cumprir jornada de trabalho, se empregado, de seis horas diárias, no máximo, observado um período de descanso de:

a) 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;

b) 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;

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

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

XI – receber as horas excedentes das do horário normal com acréscimo de, no mínimo, 100% (cem por cento) sobre o salário-hora normal.

XII – ser tratado com urbanidade pelos passageiros;

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

§ 1º. O exercício do direito disposto no inciso III deste artigo presume a boa-fé do empregado e não pode ser considerado motivo para sua demissão 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, tendo recebido denúncia, atestar o estado insatisfatório de segurança do veículo.

§ 2º. A hora de trabalho noturno, assim compreendido o executado entre 20 horas de um dia e 6 horas do dia seguinte, será computado como 45 minutos e será remunerada com um acréscimo de 50% (cinquenta por cento), pelo menos, sobre a hora diurna.

§ 3º. Fica estabelecido um seguro obrigatório, custeado pelas empresas empregadoras, em benefício dos motoristas profissionais, para cobertura dos riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.

Art.5º Art. 3º. Consideram-se penosas as atividades regulamentadas pela presente lei, para efeito:

I - do recebimento do adicional correspondente no valor equivalente a, no mínimo, 30% (trinta por cento) do salário efetivamente percebido;

II - da concessão de aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de serviço, sem exigência de idade, na forma do art. 9º da Lei nº 5.890, de junho de 1973.

Parágrafo único. O custeio do encargo previsto no item II deste artigo correrá à conta de recursos previstos no Decreto-Lei nº 1.940, de 25 de maio de 1982 – Finsocial.

Art. 6º São deveres do motorista profissional:

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 se 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;

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.

Art. 7º 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. 8º 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 término desse período, ou de modo descontínuo, ao longo das quatro horas dirigidas, observado o disposto na letra b, inciso VIII, do art. 4º 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, dez 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. 9º. A qualificação inicial e a formação contínua do motorista profissional devem ser objeto de políticas públicas e de iniciativas levadas a cabo pelos empregadores.

Art. 10º. Ninguém poderá exercer a condução de veículo, como ofício, 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 passageiro;
- 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;

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 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 menção 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 encaminhamento de cópia da Carteira de Trabalho e Previdência Social 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. 11. 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. 9º desta Lei, para que se proceda aos respectivos assentamentos no Registro Nacional de Carteiras 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. 9º desta Lei, na qual constará, de acordo com especificações do CONTRAN, observação acerca da habilitação para o exercício da profissão de motorista.

Art. 12. Aquele que estiver conduzindo veículo automotor profissionalmente e não possuir registro da aprovação no exame de que trata o art. 10º desta Lei, ressalvado o disposto no § 5º do mesmo art. 10º, 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. 10º 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 1997.

Art. 13. O motorista profissional que no período dos últimos doze meses não houver cometido nenhuma infração fará jus ao recebimento de um 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. 14. 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 idéias e propostas que no decorrer dos anos vem sendo debatidas sobre a profissão 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).

O projeto vem no sentido de fazer justiça a estes profissionais que trabalham em veículos de transportes ou de carga e que sofrem com a gama de problemas enfrentados diariamente no trânsito.

A poluição sonora, engarrafamento, superlotação de veículos, tensão, insegurança, tudo isso leva a um desgaste emocional e físico surpreendente. Nada mais justo que estes profissionais tenham garantidos direitos que possam amenizar estes efeitos nocivos a que são submetidos diariamente.

A proposta cuida de regular a atividade profissional sob alguns aspectos, entre eles, as restrições de ingresso na profissão, a oferta de tempo de trabalho e também a possibilidade de aposentadoria especial. Nesse entendimento elaboramos um texto único capaz de refletir sobre o acesso ao mercado de trabalho dos motoristas profissionais, bem como ao aspirante a condutor profissional que necessita sujeitar-se a cursos extensos, práticos e teóricos, para poder exercer atividade remunerada.

A profissão de motorista é sem dúvida uma das que mais exige do ser humano. O elevado desgaste físico e psicológico de quem trabalha ao volante é mais do que evidente, é cientificamente comprovado. Diversas doenças e distúrbios atingem os motoristas profissionais em proporção muito maior do que o restante da população. Problemas coronarianos e de coluna são exemplos típicos.

Além das enfermidades, diretamente ligadas ao estresse da profissão e às condições freqüentemente inadequadas de trabalho, o motorista sofre com a ausência de regras que dêem diretriz para o regular exercício profissional.

Aqueles que procuram uma boa colocação no mercado de trabalho, preparando-se para isso, enfrentam a concorrência de pessoas de quem quase nada se exige para que estejam a carregar pessoas e coisas no trânsito caótico de nossas cidades.

O resultado dessa verdadeira desídia do poder público é conhecido. Estamos entre os países com maiores índices de acidentes no trânsito, boa

parte deles facilmente evitáveis se profissionais qualificados estivessem conduzindo os veículos. 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 reciclagem. Essa, por sinal, é a tendência das legislações profissionais de países desenvolvidos, por exemplo, 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 do risco de acidentes nas vias.

Entendemos que um motorista com melhor formação e com direitos de fato exercitáveis estaria menos propenso a cometer atos de imperícia ou negligência ao volante e que também um profissional que conhecesse mais profundamente seu ofício teria mais comprometimento com os resultados da atividade, a médio e longo prazos, o que teria, naturalmente, um aumento na produtividade do setor de transportes.

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 colocar em xeque as perspectivas dos que querem 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.

Sabemos que com o Estatuto o equilíbrio nos interesses difusos serão bem debatidos. Estamos certos de que a discussão do projeto nesta Casa permitirá às partes interessadas encontrar os pontos de convergência e, assim, melhorar o texto que aqui estamos propondo.

Sala das Sessões, 7 de julho de 2008.


Senador **PAULO PAIM**

LEGISLAÇÃO CITADA

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 5.890, DE 8 DE JUNHO DE 1973.

Altera a legislação de previdência social e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

(...)

Art 9º A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 5 (cinco) anos de contribuição, tenha trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos pelo menos, conforme a atividade profissional, em serviços que, para esse efeito, forem considerados penosos, insalubres ou perigosos, por decreto do Poder Executivo.

§ 1º A aposentadoria especial consistirá numa renda mensal calculada na forma do 1º do artigo 6º, desta lei, aplicando-se-lhe ainda o disposto no § 3º, do artigo 10.

§ 2º Regem-se-á pela respectiva legislação especial a aposentadoria dos aeronautas e a dos jornalistas profissionais.

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO-LEI Nº 1.940, DE 25 DE MAIO DE 1982.

Institui contribuição social, cria o Fundo de Investimento Social (FINSOCIAL) e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o inciso II do artigo 55, e tendo em vista o disposto no parágrafo 2º do artigo 21 da Constituição,

DECRETA:

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Vide texto compilado

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

(...)

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

(...)

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

(...)

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

(À Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 8/7/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:14124/2008)