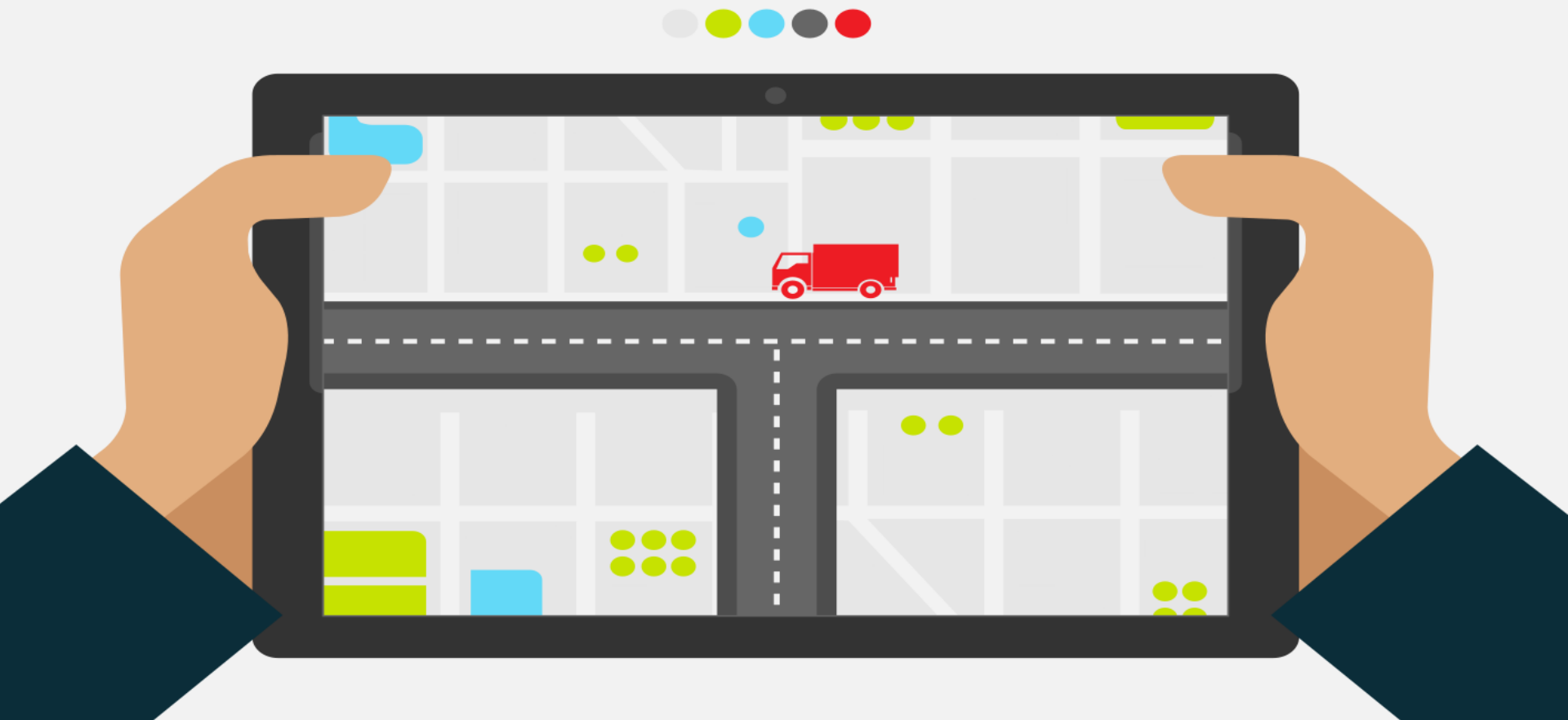


LEI 12.619 x LEI 13.103

**O QUE MUDA NA NOVA LEI
DO CAMINHONEIRO**




Em 2012, ficou conhecida como “Lei do descanso” ou “**Lei dos caminhoneiros**”, a Lei n. 12.619/12, publicada no DOU de 02/05/12, e que estabelecia regras de segurança para o exercício da profissão de motorista, as quais geraram diversas críticas do setor, ocasionando um esforço legislativo para modificá-las em diversos aspectos. Em meio a protestos, que cobravam políticas públicas favoráveis ao transporte de carga, o Poder Executivo federal aprovou, no início do mês de março de 2015, o Projeto de Lei que pretendia modificar as normas em vigor desde 2012, resultando na **Lei n. 13.103/15**, publicada no DOU de 03/03/15.

Esta norma jurídica, logo denominada “**nova Lei dos caminhoneiros**”, não trata, na verdade, apenas dos condutores de caminhões, mas regula o exercício da profissão de motorista, empregado em duas atividades econômicas:

- I) de transporte rodoviário de passageiros; e
- II) de transporte rodoviário de cargas.

Em seus 22 artigos, a nova legislação dispõe sobre **regras trabalhistas**, previdenciárias e de **segurança** viária, alterando a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a Lei específica do transporte rodoviário de cargas (Lei n. 11.442/07), da tolerância na pesagem de veículos de transporte (Lei n. 7.408/85) e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503/97). Neste guia serão apresentadas as principais mudanças ocorridas nessas leis.

A photograph taken from the passenger side of a truck's cab, looking towards the driver and the road ahead. The driver is a man with short dark hair, wearing a bright yellow polo shirt, sitting in a grey seat and holding the steering wheel with both hands. The dashboard is filled with various controls, buttons, and a central display screen. A small navigation device is mounted on the dashboard. The windshield shows a clear view of a paved road stretching into the distance under a bright, hazy sky. A blue circular callout box is overlaid on the right side of the image, containing text in Portuguese.

São as seguintes
alterações na
legislação de trânsito,
com a “nova Lei dos
caminhoneiros”:

1. PERÍODOS MÁXIMOS DE DIREÇÃO E MÍNIMOS DE DESCANSO

O Capítulo III-A do código de trânsito brasileiro (CTB), que fora incluído pela Lei n. 12.619/12, continua existindo, porém com mudanças, quanto aos períodos máximos de direção e mínimos de descanso. O motorista de veículo de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de cargas **NÃO** poderá dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptas, devendo ser observados, para o transporte de carga, 30 minutos para descanso dentro de cada 6 horas., no caso do transporte de passageiros, 30 minutos para descanso a cada 4 horas na direção. Em ambos os casos, é admitido o fracionamento do tempo de condução e de descanso, desde que não ultrapasse o limite de 5 horas e meia ininterruptas à direção do veículo.



Motoristas de transporte de passageiros

30 minutos para descanso
dentro de cada **4 horas**



Motoristas de transporte de cargas

30 minutos para descanso
dentro de cada **6 horas**

Não dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptas

1. PERÍODOS MÁXIMOS DE DIREÇÃO E MÍNIMOS DE DESCANSO

O § 2º do artigo 67-C do CTB passa a estabelecer que “Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária”.



1. PERÍODOS MÁXIMOS DE DIREÇÃO E MÍNIMOS DE DESCANSO

Além deste descanso menor, a cada seis ou quatro horas, exige-se que, dentro do período de 24 horas, seja observado um mínimo de 11 horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos menores (de 30 minutos) e desde que se tenha um mínimo de 8 horas ininterruptas de descanso, devendo o condutor cumprir integralmente o intervalo de descanso, antes de iniciar uma viagem e sendo previsto

expressamente, no § 7º do artigo 67-C (Lei 13.103), que *nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo sem observância a tal regra.*

Na lei anterior (12.619) o intervalo mínimo era de 30 minutos para descanso a cada 4 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 horas ininterruptas de direção;

1. PERÍODOS MÁXIMOS DE DIREÇÃO E MÍNIMOS DE DESCANSO

Os tempos de direção e de descanso devem ser **controlados e registrados** pelo próprio motorista profissional, mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo) ou por meio de anotação em diário de bordo, papeleta de trabalho externo ou **meios eletrônicos instalados no veículo**, e regulamentados no conselho nacional de trânsito. No caso de **equipamento eletrônico** ou registrador, o seu funcionamento **deve ser independente de qualquer interferência do condutor**, quanto aos dados registrados.



2. JORNADA DE TRABALHO E INTERVALOS

A jornada de trabalho de 8 horas diárias, admitida a prorrogação por até **2 horas extras**, e mediante acordo coletivo por até **4 horas**.

Não se considera como trabalho efetivo os intervalos para **refeição, repouso, espera e descanso**. A hora de trabalho noturna tem acréscimo de 20% sobre a hora diurna, salvo acordo coletivo. **Não é jornada de trabalho** o período em que o motorista ou o auxiliar ficarem espontaneamente no veículo, usufruindo dos intervalos. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem



horário fixo de início, de final ou de intervalos.

Intervalo intrajornada (refeição) mínimo 1 hora. **Pode coincidir com o intervalo de tempo de direção** (30 minutos a cada 05:30 horas) previsto no CTB.

Exceção: Não se aplica ao transporte coletivo de passageiros cujo intervalo de refeição se enquadre no art. 71 § 5º do CTB Intervalo Interjornada (repouso diário) 11 horas dentro de um período de 24 horas pode ser fracionado, resguardado um período mínimo de 8 horas ininterruptas e o cumprimento restante nas 16 horas seguintes ao 1º período pode coincidir com o intervalo de tempo de direção (descanso).

3. TEMPO DE ESPERA

Tempo de Espera

Três hipóteses:

- ✓ Aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário;
- ✓ Aguardando fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias;
- ✓ Quando for autorizada a permanência do motorista no veículo parado após a jornada (não dispensado do serviço) em viagem fora da base.

§ 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.

Características:

Verba de caráter indenizatório (adicional de 30% sobre salário hora/normal), sem reflexos nas demais verbas trabalhistas e previdenciárias. **Tempo de espera superior a duas horas ininterruptas e exigida a permanência do motorista no veículo esse tempo será computado como de intervalos (refeição e repouso diário) desde que ofereça condições adequadas.** É permitida a realização de pequenas movimentações no veículo durante o tempo de espera, garantindo-se, porém, o gozo de um intervalo ininterrupto de 8 horas. Fica garantida a remuneração diária



4. TEMPO DE DIREÇÃO

Tempo de direção

Conceito

Período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso, entre a origem e o destino.

Condicionantes

Para o motorista de transporte coletivo de passageiros – TCP é proibido dirigir por mais de 4 horas ininterruptas, e para motorista de transporte rodoviário é proibido dirigir por mais de 5 horas e meia.



Tempo de direção e o intervalo de descanso de 30 minutos:

Fracionado em no máximo 6 períodos de 5 minutos desde que não completadas as 4 horas na condução do veículo de transporte coletivo de passageiros.

Fracionado em no máximo 3 períodos de 10 minutos desde que não completadas as 5 horas e meia na condução de veículo de transporte de cargas.

Tempo de direção e intervalo de descanso de 11 horas:

Dentro de um período de 24 horas o intervalo de descanso de 11 horas poderá ser fracionado desde que respeitado um período ininterrupto de 8 horas. Se fracionado pode coincidir com o intervalo de 30 minutos.

5. EXAME TOXICOLÓGICO PARA HABILITAÇÃO E RENOVAÇÃO DA CNH

A exigência de exame toxicológico para os condutores das categorias “C”, “D” e “E”, tanto para a mudança de categoria, quanto para a renovação de habilitação, vinha sendo objeto de polêmica (com posicionamento contrário, inclusive, de médicos que atuam na área) e estava sendo tratada de forma infra-legal, por meio de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito.

Neste sentido, a Resolução do Contran n. 425/12, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental no processo de formação de condutores, havia sido alterada pela n. 460/13, que passou a prever a obrigatoriedade deste tipo de exame, como parte integrante da avaliação médica; todavia os questionamentos surgidos fizeram com que novo regramento fosse aprovado, com a publicação da Resolução n. 517/15, de 29/01/15.

Porém, com a edição da Lei n. 13.103/15, este complemento da avaliação médica passou a constar do próprio Código de Trânsito, o qual teve a inclusão do artigo 148-A, que exige o exame toxicológico para habilitação e renovação da CNH, dos condutores das categorias “C”, “D” e “E”



5. EXAME TOXICOLÓGICO PARA HABILITAÇÃO E RENOVAÇÃO DA CNH

O exame toxicológico visa aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

Além da realização do exame, na mudança de categoria e na renovação da habilitação, prevê o artigo 148-A, §§ 2º e 3º a exigência de nova avaliação na metade do tempo de validade do exame médico.

A reprovação no exame toxicológico acarretará na **suspensão do direito de dirigir**, pelo período de 3 (três) meses, que é justamente o tempo de detecção de uso da substância, sendo garantido direito à contraprova e de recurso administrativo, condicionada a interrupção desta suspensão temporária, caso novo exame dê resultado negativo.

6. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO ESPECÍFICA QUANTO AO PERÍODO DE DESCANSO

A infração de trânsito por descumprimento dos períodos máximos de direção e mínimos de descanso, estabelecida no artigo 230, inciso XXIII, do CTB (que havia sido incluído pela Lei n. 12.619/12), teve uma diminuição de gravidade, passando de grave para média, e mantendo-se a medida administrativa de retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.

O § 1º do artigo 230, ora incluído, prevê que somente será considerada como grave a infração do inciso XXIII quando o condutor for reincidente nesta infração, no período de 12 (doze) meses, o que exigirá, dos órgãos de trânsito, um controle individual de multas atribuídas ao prontuário do condutor (e não ao registro do veículo), para permitir o acompanhamento desta situação.

No caso do condutor estrangeiro, ainda prevê o § 2º que a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou depósito, judicial ou administrativo, da multa.



7. RESPONSABILIDADE POR INFRAÇÃO DE TRÂNSITO COMETIDA POR PASSAGEIRO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO

O artigo 259 do CTB, que versa sobre a pontuação atribuída às infrações de trânsito, passou a contemplar um § 4º, com uma redação um tanto quanto confusa, nos seguintes termos: “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”.

A impressão que se dá, após analisar detidamente o texto incluído no CTB, é a de que, quando o passageiro de um ônibus rodoviário estiver sem cinto de segurança (que é a norma constante do artigo 65 do CTB), não deve ser atribuída pontuação ao motorista do veículo, apesar de ser cabível a multa de trânsito pela infração cometida.



8. ANISTIA DAS MULTAS DE TRÂNSITO POR DESCUMPRIMENTO DO PERÍODO DE DESCANSO E POR EXCESSO DE PESO

O artigo 22 da Lei n. 13.103/15 estabelece uma verdadeira **anistia de multas de trânsito** aplicadas a fatos anteriores à data de vigência desta norma, em relação a duas infrações de trânsito específicas:

1ª) inobservância dos períodos de descanso estabelecidos anteriormente, pela Lei n. 12.619/12 (artigo 230, XXIII, do CTB); e

2ª) excesso de peso (artigo 231, V, do CTB).

Apesar de o dispositivo legal estabelecer que “ficam convertidas em sanção de advertência”, entende-se que não se trata da advertência por escrito, penalidade prevista nos artigos 256, inciso I, e 267 do CTB, já que esta sanção é exclusiva para infrações de natureza leve e média, e desde que o condutor não seja reincidente na mesma infração nos últimos 12 meses (além de desconsiderar o fator reincidência, o artigo 22 da Lei n. 13.103/15 admite a ‘advertência’ a uma infração de natureza grave, que ERA a gravidade do artigo 230, XXIII). Trata-se, portanto, de um verdadeiro ‘perdão’ dos infratores, uma inovação legislativa.

8. ANISTIA DAS MULTAS DE TRÂNSITO POR DESCUMPRIMENTO DO PERÍODO DE DESCANSO E POR EXCESSO DE PESO

Em relação às multas pelo descumprimento do período de descanso, prevê o inciso I do artigo 22 que devem ser ‘convertidas em sanção de advertência’ (leia-se canceladas) as penalidades aplicadas até a data de publicação da Lei (ou seja, desde que a infração foi incluída no CTB, 02/05/12, até 03/03/15).

Quanto às multas por excesso de peso, devem ser ‘convertidas em sanção de advertência’ (leia-se canceladas), as penalidades aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor da Lei.

Uma questão interessante, neste aspecto, é que a Lei n. 13.103/15 não estabeleceu, de maneira expressa quando entra em vigor; portanto, deve ser aplicada a regra geral constante do artigo 1º do Decreto-lei n. 4.657/42 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, antiga Lei de Introdução ao Código Civil): “Salvo disposição contrária, a lei começa a vigorar em todo o país quarenta e cinco dias depois de oficialmente publicada”. Destarte, a regra atinge as multas por excesso de peso impostas no período de 17/04/13 a 17/04/15.



9. OUTRAS ALTERAÇÕES

Apesar de não constituírem alteração específica no Código de Trânsito Brasileiro, os artigos 16, 17 e 18 da Lei n. 13.103/15 estabelecem mudanças que merecem destaque, quanto ao transportador de carga.

9.1. Tolerância no excesso de peso:

Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

- I – 5% sobre os limites de peso bruto total;
- II – 10% sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.



6. OUTRAS ALTERAÇÕES

9.2. Isenção de pedágio para eixos suspensos:

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

9.3. Dever do embarcador indenizar o transportador:

O embarcador deve indenizar 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.

10. VIGÊNCIA DAS NOVAS REGRAS

Existem, alguns prazos específicos para o cumprimento das novas regras, conforme disposições dos artigos 11 a 14, (vale ressaltar que a publicação da lei foi 02/03/2015 e a mesma entrou em vigor na data de 17/04/2015) como segue:

- Em até 180 dias da PUBLICAÇÃO da Lei, deve ser publicada relação de trechos das vias públicas que disponham de **pontos de parada ou de locais de descanso** adequados, sob responsabilidade da autoridade com circunscrição sobre a via, que deverá, ainda, ampliar e revisar periodicamente a relação, podendo ser requerida inclusão de locais, pelos estabelecimentos existentes na via. Esta publicação da relação de trechos das vias públicas está **valendo desde 30/08/2015**.
- A partir da PUBLICAÇÃO da relação inicial dos locais de descanso, **passarão a valer as exigências de períodos máximos de direção e mínimos de descanso**, sendo que, durante os primeiros 180 dias de sujeição de cada trecho, a fiscalização deve ser meramente informativa e educativa (mesma condição aplica-se relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas). Estas exigências estão **valendo desde 30/08/2015**.



10. VIGÊNCIA DAS NOVAS REGRAS

- Decorrido o prazo de 3 anos a contar da PUBLICAÇÃO da Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação de relação com os locais de descanso ou de suas revisões. **Este prazo termina na data 03/03/2018.**
- Em 90 dias da PUBLICAÇÃO da Lei, passará a ser exigido o exame toxicológico para renovação e habilitação das categorias “C”, “D” e “E”. **A exigência do exame, está valendo desde 01/06/2015.**
- Em 1 ano a partir da ENTRADA EM VIGOR da Lei, passará a ser exigido o exame toxicológico para a admissão e demissão de motorista profissional. **Será exigido o exame a partir da data 14/04/2016.**



10. VIGÊNCIA DAS NOVAS REGRAS

- Em 3 anos e 6 meses a partir da ENTRADA EM VIGOR da Lei, passará a ser exigido o exame toxicológico intermediário (no meio da validade da CNH) para o condutor habilitado nas categorias “C”, “D” e “E”, quando o exame médico de sua habilitação tiver a validade a cada 5 anos (via de regra, até os 65 anos de idade). **Será exigido o exame toxicológico intermediário a partir de 17/10/2018.**
- Em 2 anos e 6 meses a partir da ENTRADA EM VIGOR da Lei, passará a ser exigido o exame toxicológico intermediário (no meio da validade da CNH) para o condutor habilitado nas categorias “C”, “D” e “E”, quando o exame médico de sua habilitação tiver a validade a cada 3 anos (via de regra, aos condutores com mais de 65 anos de idade). **Será exigido o exame a partir de 17/10/2017.**





PRESENTE NAS MELHORES DIREÇÕES



veltec.com.br • blog.veltec.com.br