

LEI Nº 13. 103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

TÓPICOS PRINCIPAIS

Este instrumento dispõe sobre a profissão de motorista, altera a consolidação da Lei do trabalho – CLT e as Leis nº 11.442/2007 para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, altera a Lei nº 7.408/1985 e revoga dispositivos da Lei nº 12.619/2012.

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:

I – De transporte rodoviário de passageiros;

II – De transporte rodoviário de cargas;

O Art. 2º trata detalhadamente dos direitos dos motoristas profissionais, sem prejuízo de outros previstas em outras leis específicas.

Os incisos I, II, III, IV detalham o conjunto dos direitos que a categoria faz jus.

O inciso V, nos itens a, b e c trata desses direitos quando o profissional está empregado.

O Título III, Capítulo I, Seção IV – A, especifica os serviços que competem ao profissional empregado.

Os preceitos especiais desta seção são detalhadas nos artigos – 235 – A, 235 – B, 235 – C, 235 – D, 235 – E, 235 – F, 235 – G, 235 – H (Revogado).

O Art. 7º Capítulo III – A da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar com um conjunto de alterações, de modo que seja aplicada aos motorista de transporte de passageiros e cargas com mais eficácia.

O mesmo se aplica aos Artigos 7º e 67 – A.

O Art. 67 – C estabelece que é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário de passageiros ou de cargas.

Os §§1º A, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º estabelecem os preceitos que devem ser observados.

Consoante o que estabelece o Art. – 67 – E, o motorista profissional é responsável pelo controle e registro do tempo de condução estipulado no Art. – 67 – C.

O Art. 8º da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito) teve alterado o §2º e agora obedece ao seguinte texto:

§2º antes do registro e licenciamento, o veículo de cargas 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 do município de destino.

O Art. 148- A estabelece que os condutores das categorias C, D e E deverão se submeter a exames toxicológicos para habilitação e renovação da carteira de habilitação.

As exigências estão estabelecidas nos §§ 1º ao 7º.

O Art. 230, Inciso XXIII estabelece que os procedimentos que ocorrerem em desacordo com as condições estabelecidas no Art. 67 – C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso,

quando se tratar de veículos de transporte de cargas ou coletivo de passageiros, incidirão em infração média cuja penalidade é multa.

O Art. 9º estabelece que 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 ou de cargas devem obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

I – Transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II – Operador de terminais de cargas;

III – Aduanas;

IV – Portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;

V – Terminais ferroviário, hidroviários e aeroportuários;

O Art. 10º Estabelece que o poder público, no prazo de 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei adotará as medidas para criar e ampliar os espaços previstos no Art. 9º.

O Art. 11 estabelece que atos da entidade da união ou autoridade do ente da Federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação dos trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou locais de descanso adequados para cumprimento desta Lei.

§ 2º as relações de trechos das vias públicas de que trata o Caput serão publicadas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de publicação desta Lei.

O Art. 14 estabelece que 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.

O Art. 15 estabelece que a Lei 11.442/2007 passa a vigorar com as alterações estabelecidas no Art. 4º Incisos 3º, 4º e 5º.

Consoante o 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 ao sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela agência nacional de transporte terrestre – ANTT, a critério do prestador de serviço.

O parágrafo 7º, estabelece que as tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete de transporte rodoviário de cargas ao transportador autônomo de cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.

O Art. 11, parágrafo 5º estabelece que o prazo máximo para a carga e descarga do veículo de transporte rodoviário de cargas e será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador autônomo de cargas – TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (Um Real e Trinta de Oito Centavos) por tonelada/hora ou fração.

A importância de que trata o parágrafo 5º será atualizada anualmente, de acordo com a variação do índice nacional de preços ao consumidor – INPC – IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

O parágrafo 7º deste Artigo estabelece que para o cálculo do valor de que trata o Art. 5º será considerada a capacidade de transporte do veículo.

O incidente no pagamento relativo ao tempo de espera, deverá ser calculado a partir do tempo ou hora de chegada na procedência ou no destino.

O Art. 13 – A, veda a utilização de informações de banco de dados de proteção de crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC

devidamente regulares para exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas.

O Art. 16 permite que na pesagem do veículo seja permitida 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.

No seu parágrafo único fica estabelecido que não se aplicam aos locais não abrangidas pelo disposto no Art. 2º da Lei nº 9.503/1997 O Código de Transito, incluindo as vias particulares sem acesso à circulação pública.

O Art. 17 – estabelece que os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que se mantiverem suspensos.

Consoante esse Art. os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágios sobre os eixos que se mantiverem suspensos.

O Art. 18 – estabelece que o embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de cargas com excessos de peso em desacordo com o que está estabelecido na nota fiscal, inclusive despesas com transbordo da carga.

O Artigo 19 institui o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional – PROCARGAS.

Consoante o Art. 20 fica permitida concessão de autorização especial de transito AET para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

O Art.21 – revoga os Art. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619/2012.

Estes são os atributos principais da Lei nº 13.103/2015. A comunidade de transporte espera que as autoridades governamentais desenvolvam esforços objetivando o cumprimento do que estabelecem o Art. 17, e o Art. 19 enquanto prerrogativas para implementação de alguma melhoria na operação de transporte de cargas no Brasil.

Recife, 10 de março de 2015

Atenciosamente,

Jorge do Carmo Ramos

Assessor Técnico