MINUTA DE PROJETO DE LEI Nº, DE 2013.

(Da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta aprofissão de motorista)

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no que se refere ao empregado,e a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito brasileiro)bem como a Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007(Empresas e transportadores autônomos de carga), para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

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

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas empregados ou autônomos cuja atividade exija formação profissionalexercida mediante remuneração, na condução dos seguintes veículos:

I – de transporte coletivo de passageiros; e

II – de carga.

Art. 2ºSão direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei,além daqueles previstos na legislação própria:

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;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV- se empregado:

a)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;

b)jornada de trabalho e tempo de direção controlados e registradospor meio de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, dados do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, rastreadores ou de sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

(Emenda do deputado Hugo Leal acatada parcialmente)

c) benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a dez vezes o piso salarial de sua categoria ouvalor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º Para o exercício da profissão, o motorista profissionaldeverá realizar exames toxicológicos de larga janela de detecção pelo menos uma vez ao ano.

§1º Constatada no exame toxicológico de que trata o *caput* a presença de substância psicoativa que determine dependência, o motorista terá assegurando seu direito a contra-prova.

§ 2° Confirmada a presença da substância de que tra ta este artigo após o exame de contraprova, aplicar-se-ão as regras previstas nos arts.165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) com a redação dada pelas Leisde n.ºs 11.705, de 19 junho de 2008 (Lei Seca) e 12.760, de 20 de dezembro de 2012.

Art. 4° Aos motoristas profissionais infratores do disposto no art. 165 do Código de TrânsitoBrasileiro ficam assegurados o pleno atendimento pelas

unidades de saúde municipal, estadual, federal, por clínicas médicas, convênios privados de saúde,entidades de atendimento filantrópicas, e peloSistema Único de Saúde – SUS, entre *outros* para tratamento.

Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte §2º, renumerando-se os demais parágrafos do artigo:

"Art. 168.....

.....

§ 2º Será obrigatório exame toxicológico de larga janela de detecção específico para substâncias psicoativas que causem dependência por ocasião da admissão do empregado na função de motorista profissional, renovado todas as vezes em que o mesmo se fizer necessário, a critério do empregador.

....."(NR)

Art. 6º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

"TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional empregado aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância dos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - submeter-se a exames toxicológicos de larga janela de detecçãoe a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência,pelo menos uma vez ao ano.

Parágrafo único. A constatação no exame toxicológico da presença de sinais de substâncias psicoativas que determinem dependência,ou a recusa do empregado em submeter-se ao disposto no inciso VI deste artigo serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da Lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de oito horas, admitindo-se a sua prorrogação por até quatro horas extraordinárias.

§ 1° Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, tempo espera e descanso.

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo este período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei de Trânsito.

§ 3º Dentro do período de vinte e quatro horas, são asseguradas,no mínimo, onze horas de descanso, sendo facultado o seu fracionamento ea coincidência com os períodos de refeição e de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela lei de trânsito, garantindo-se o intervalo mínimo de oito horas ininterruptas.

§ 4º Nas viagens de longa distancia, 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 vinte e quatro horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§ 5° As horas consideradas extraordinárias serão pa gas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2° do art. 59 desta Consolidação.

§ 6° À hora de trabalho noturno aplica-se o dispost o no art. 73 desta Consolidação.

§ 7º São consideradas “tempo de espera” as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou destinatário,e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, ou em outras situações especiais, não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 8° Quando a espera de que trata o § 7º for superi or a duas horas ininterruptas e for exigida permanência do motorista empregado junto ao veículo, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os§§ 2º,3° e 4°, sem prejuízo do disposto no § 10,todos deste artigo.

§ 9° Quando o tempo de espera de quetrata o § 7º fo r superior a vinte e quatro horas ou o motorista empregado ficar em disponibilidade na base da empresa, matriz ou filialou no embarcador,o valor correspondente ao salário base diário será garantido ao empregado.

§ 10. As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 20% (vinte por cento) do salário-hora normal.

§ 11. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo.

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

§ 13. O empregado é responsável pela guarda e preservação das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos, até que o veiculo seja entregue à empresa; ressalvada a hipótese em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

(Emenda do Deputado Hugo Legal acatada parcialmente)

§ 14. Os dados referidos no § 13 poderão ser enviados à distância,a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

(Emenda do Deputado Hugo Legal acatada parcialmente)

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, o repouso semanal será de vinte e quatro horas por semanaou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de onze horas, totalizando trinta e cinco horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em doisperíodos a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, assim como a acumulação de até quatros períodos de repouso seguidos, que deverão ser usufruído no retorno da viagem. (Emenda deputado Vanderlei Macris)

§ 2º O motorista empregado em viagem de longa distância que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for autorizada sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 3º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o

motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§4º Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito como veículo em movimento.

§ 5º Em situações especiais, devidamente registradas, 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.

§ 6º Nos casos em que o motorista deva acompanhar o veículo embarcado em outro meio de transporte esse tempo será considerado de espera.

§ 7ºPara 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. 235-E. Para o transporte de passageiros serão observados os seguintes dispositivos:

§ 1º É facultado o fracionamento do intervalo de condução veículo previsto na Lei de Trânsito em períodos de dez minutos;

§ 2º Será assegurado ao motorista intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo ser fracionado em dois períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei de Trânsito.

§ 3º Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho. Após setenta e duas horas, o repouso deverá ser no veículo estacionado ou fora dele.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de

descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/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 rodoviária da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais e atividades acessórias, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho."(NR)

Art. 7º O Capítulo III-A da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS

PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado aomotorista profissional, brasileiro ou estrangeiro, dirigir por mais de seis horas ininterruptas veículos detransporte coletivo de passageirosou de carga.

§ 1º Serão observados trinta minutos para descanso a cada seis horas na condução de veículo, sendo facultado o seu fracionamentoe o do tempo de direção.

§ 2° Em situações especiais, o tempo de direção pod erá ser prorrogado pelo período necessário para permitir 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 e o motivo seja devidamente registrado.

§ 3° O condutor autônomo é obrigado a, dentro do pe ríodo de vinte e quatro horas, observar o mínimo de dez horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os

intervalos mencionados no § 1º deste artigo,garantindo-se oito horas ininterruptas de descanso.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§ 5º Entende-se como início de viagem, a partida do veículo na ida ou retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3° deste artigo.

§ 7º 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 referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6° deste artigo.

Art. 67-B.O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas àsua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalado no veículo, conforme regulamentação do órgão de trânsito competente.

§ 3º O equipamento eletrônico de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor.

§ 4° A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor". (NR)

Art. 8° A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituio Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 145.....

.....

Parágrafo único. A participação no curso especializado previsto no inciso IV independe do cometimento de infração grave ou gravíssima ou de reincidência em infrações médias durante os últimos doze meses.” (NR)

“Art. 147.....

.....

§ 4º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo deverá realizar anualmente exame toxicológico de larga janela de detecção, assegurado pelo Sistema Único de Saúde, quando necessário, e, sendo o resultado positivo, deverá ser confirmado mediante exame de contraprova.

§ 5º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 6° O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

“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 coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

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

§ 1º Será imposta a penalidade de advertência por escrito para a infração prevista neste artigo, se o condutor infrator não for reincidente, na mesma infração, nos últimos doze meses;

§ 2ºEm se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento da multa.

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e descanso dos motoristas profissionais de transporte de cargas e coletivo de passageiros terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras.

§ 1º Os locais de espera dos motoristas de transporte de cargas serão cedidos, independentemente de custos para o motorista ou para o empregador deste, entre outros, por:(Emenda deputado Hugo Leal acatada).

I – transportador, embarcador, ou consignatário de cargas;

II – operador de terminais de cargas;

III – aduanas;

IV – portos marítimos, fluviais e secos;

V – terminais ferroviários, hidroviários, e aeroportuários;

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionaisserão, entre outros, em:

I – estações rodoviárias;

II – pontos de parada e de apoio;

III – alojamentos, hotéis, pousadas;

IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;

V – postos de combustíveis;

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4° Os limites de valores cobrados pela utilização dos locais de que trata o § 2° deste artigo serão objetos de regulamentação especifica pelo órgão competente. (Emenda do deputado Osmar Serraglio)

Art. 10. O Poder Público adotará medidas, no prazo de até cinco anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

I – a inclusão de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II – a revisão de contratos em vigor de concessão de exploração de rodovias, de modo a adequá-los à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso; (Emenda deputado Mário Negromonte, deputado Gonzaga Patriota deputado Vanderlei Macris acatada parcialmente).

III – a identificação e cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV – a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V – a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas;

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via, homologarão os trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no *caput* será homologada e publicada no prazo de até cento e oitenta dias a contar da data da publicação desta Lei. (Emenda deputado Mário Negromonte e do deputado Gonzaga Patriota acatada parcialmente).

§ 2º A relação dos trechos homologados das vias públicas de que trata o *caput* deverá ser ampliada e revisada periodicamente por

duzentos e quarenta dias, quando deverão ser publicadas e consolidadas incorporando todos os trechos referidos.

§ 3º Os estabelecimentos atualmente existentes nas vias terão prazo de até um ano, a contar da data da publicação desta Lei para solicitar junto ao órgão competente com jurisdição sobre a via o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso. (Emenda deputado Mário Negromonte, do deputado Gonzaga Patriota e deputado Vanderlei Macris acatada).

Art. 12. O disposto no Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943,e no Capítulo III-A da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:

I — a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas;

§ 1º Durante os primeiros cento e oitenta dias de vigência desta Lei, a fiscalização nos trechos de vias referidos nos atos de que trata o caput do art. 11 será meramente informativa e educativa.

§ 2º O exame toxicológico de larga janela de detecção de que trata esta Lei será exigido após um ano contado da data de sua publicação.

Art. 13. A aplicação das penalidades decorrentes da inobservância desta Lei fica condicionada à existência, nas rodovias e nas estradas, de espaços de descansos devidamente homologados por órgão oficial competente, nos termos do art. 11.

Art. 14**.**A Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007 que “Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2°..... .....

.....

II – Empresa Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no Transporte Rodoviário de Carga a sua atividade principal, assim consideradas aquelas classificadas nos códigos 49.30-2, 49.30-2/01, 49.30-2/02, 49.30-2/03 e 49.30-2/04 do Código Nacional de Atividades Econômicas – CNAE.

.....

Art. 4º.....

.....

§ 3º É facultado ao Transportador Autônomo de Carga, a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional;

I - O Transportador Autônomo de Carga Auxiliar deverá contribuir para o INSS de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos;

II - As relações de trabalho decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Carga e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego;

.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC deverá ser efetuado preferencialmente em espécie ou por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária, conta corrente ou poupança à critério do prestador serviço.

.....

Art. 11.....

.....

§ 5° O prazo máximo para carga e descarga do Veícul o de Transporte Rodoviário de Cargas será de 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, e será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços a Consumidor – INPC, calculado pela Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e

Estatística – IBGE, ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder.

I – Para o cálculo do valor de que trata este parágrafo, será considerada a capacidade total de transporte do veículo quando não se tratar de carga fracionada.

II – Para as hipóteses de carga fracionada, será considerado exclusivamente o seu peso.

III – Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada ao destino.

.....

Art. 13-A – É vedada a utilização de informações de bancos de dados, notadamente os de ordem creditícia ou civil como forma restritiva de contrato com Transportador Autônomo de Carga - TAC devidamente regular para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas.” (NR)

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º - Na pesagem de veículos de carga, considerar-se-á somente peso total bruto;

§1° Fica permitida a tolerância máxima de 7,5% (set e e meio por cento) sobre os limites de peso bruto total.

.....(NR)

(Emenda deputado Osmar Serraglio acatada).

Art. 16. Na cobrança de pedágio pela utilização da via, o Poder Público fixará valor diferenciado para os veículos de carga e concedera isenção total do pagamento de taxas dos eixos suspensos daqueles que circularem vazios.

(Emenda deputado Sandro Alex acatada).

Art. 17. O trânsito de Combinações para Transporte de Veículos - CTV e de Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP fica permitido no período noturno mesmo que carregado em pista simples.

Art. 18. O art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que “Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações

de seguros e resseguros e dá outras providências" passa a vigorar com a línea "n" e o § 2º seguintes, renumerando-se o atual parágrafo único:

"Art. 20.....

.....

n) danos materiais causados a terceiros por veículos automotores de vias terrestres.

.....

§2º O valor mínimo de cobertura do seguro de que trata a alínea "n" desse artigo será de R$40.000,00 (quarenta mil reais), atualizado anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) ou outro que venha a substituí-lo." (NR)

Art. 19. O art. 24 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que "Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências" passa a vigorarcom a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único:

"Art. 24. .....

.....

§ 2° As Sociedades Cooperativas de Transporte poder ão operarcom seguros privados destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos e de seus associados por furto, acidentes, incêndios, entre outros.". (NR)(Emenda do deputado Osmar Serraglio acatada)

Art. 20. O art. 53 da Lei n° 10.406, de 10 de janei ro de 2002, que institui o Código Civil, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 53. .....

§ 1º Não há, entre os associados, direitos e obrigações recíprocos, salvo o disposto no § 2º.

§ 2º Fica permitido aos transportadores de passageiros ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros.” (NR)

Art. 21.Fica revogada a Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 e convertidas àssanções decorrentes dela em penalidade de advertência.

Art. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.