



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.943, DE 2013

(Da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a Profissão 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 nº 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.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4246/2012. EM RAZÃO DESSA APENSAÇÃO O PL 4246/2012 PASSA A TRAMITAR EM REGIME DE PRIORIDADE E APRECIÇÃO PELO PLENÁRIO.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

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 empregados ou autônomos cuja atividade exija formação profissional exercida mediante remuneração, na condução dos seguintes veículos:

I – de transporte coletivo rodoviário de passageiros; e

II – de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São 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 programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, e atendimento profilático, terapêutico, 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 registrados por 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

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 ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º Para o exercício da profissão, o motorista profissional deverá realizar exames toxicológicos de larga janela de detecção pelo menos uma vez a cada dois anos.

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

§2º Confirmada a presença da substância de que trata 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 Leis de n.ºs 11.705, de 19 junho de 2008 (Lei Seca) e 12.760, de 20 de dezembro de 2012.

Art. 4º Aos motoristas profissionais infratores dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde – SUS, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

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 detecção e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada dois anos.

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.

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

§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 e a 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.

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

§6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto 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.

§8º Quando a espera de que trata o §7º for superior 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, 3º e 4º, sem prejuízo do disposto no §10, todos deste artigo.

§9º Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário base diário.

§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, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho.

§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, preservação e exatidão 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 veículo seja entregue à empresa, ressalvada a hipótese em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

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

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, o repouso semanal será de vinte e quatro horas por semana ou 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 dois períodos a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, assim como a acumulação de até quatro períodos de repouso seguidos, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§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 expressamente autorizada a 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 com o 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.

§7º Para 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 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 nº 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 ao motorista profissional, brasileiro ou estrangeiro, dirigir por mais de seis horas ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

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

§2º Em situações especiais, o tempo de direção poderá 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.

§3º O condutor autônomo é obrigado a, dentro do período 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, asseguradas oito horas ininterruptas de descanso, devendo o período remanescente ficar compreendido entre o término da primeira e o início da última hora trabalhadas.

§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 §3º 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 §6º 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 à sua estrita observância.

§1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas no inciso XXIII, e §§1º e 2º do art. 230 deste Código.

§2º O tempo de direção será controlado mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, equipamento registrador instantâneo inalterável de

velocidade e tempo, conforme regulamentação do órgão de trânsito competente.

§3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

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

Art. 8º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o 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 pelo menos uma vez a cada dois anos 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.

§6º 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;

§2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento da multa”.(NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário coletivo de passageiros e rodoviário de cargas 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:

- I – transportador, embarcador, ou consignatário de cargas;
- II – operador de terminais de cargas;
- III – aduanas;
- IV – portos marítimos, fluviais, lacustres e secos;
- V – terminais ferroviários, hidroviários, e aeroportuários.

§2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, 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.

§4º Os limites de valores pela utilização dos locais de que trata o §3º deste artigo, quando cobrados, serão objetos de regulamentação específica pelo órgão competente.

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

- I – a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;
- II – a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, no prazo de três anos, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

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;

VI – a celebração de contrato de parceria público-privada sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, na forma da Lei.

Parágrafo único. Não havendo interesse ou possibilidade de exploração econômica por particulares ou por meio de parcerias público-privadas, o Poder Público assumirá a construção e a administração dos locais de que trata este artigo.

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.

§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 poderão requerer junto ao órgão competente com jurisdição sobre a via o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

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 nº 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 previsto para os motoristas profissionais será exigido após um ano contado da data de publicação desta Lei.

Art. 13. A aplicação das penalidades decorrentes da inobservância desta Lei fica condicionada à existência, nas rodovias e nas estradas, de espaços de parada, repouso e descanso 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. 2º.....

.....

II – Empresa de 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 na seção “H”, divisão 49, Grupo 493 do Código Nacional de Atividades Econômicas – CNAE.

.....

Art. 4º.....

.....

§3º É facultado ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC – Auxiliar, não implicando tal cessão, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego;

I - O Transportador Autônomo de Carga Auxiliar deverá contribuir para a Previdência Social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos;

II - As relações 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 em espécie ou por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição financeira, conta corrente ou poupança à critério do prestador do serviço.

.....

Art. 11.....

.....

§5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo 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 ao 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 – Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

.....
§6º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos seus respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.

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 o TAC e a ETC devidamente regulares 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 bruto total.

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

§2º Os limites de peso bruto total são aplicáveis apenas aos veículos que circulam em vias públicas pavimentadas, observando-se em relação às vias sem acesso à circulação pública, às vias particulares eventualmente abertas à circulação pública e vias não pavimentadas apenas as especificações e restrições estabelecidas pelo fabricante do veículo.”(NR)

Art. 16. Na cobrança de pedágio pela utilização da via, o Poder Público fixará valor diferenciado para os veículos de carga, considerando em seu cálculo o devido apenas pela unidade tratora, ficando isentos os reboques e semirreboques.

Art. 17. Não pagarão taxas de pedágio os eixos suspensos dos veículos de transporte de cargas que circularem vazios.

Art. 18. O §4º do art. 257, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 257.....

.....
 §4º *O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso e pelo transbordo da carga excedente ao ser autuado, quando comprovadamente for o responsável pelo excesso de peso.*

.....”(NR)

Art. 19. 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 carregadas, em pista simples.

Art. 20. 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 alínea “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. 21. 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 vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único:

“Art. 24.

.....

§2º *As Sociedades Cooperativas de Transporte poderão operar com 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)*

Art. 22. Os arts. 53 e 1.094 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, passam 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 rodoviário de passageiros ou transporte rodoviário de carga, 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.

Art. 1.094.....

.....
Parágrafo único Fica permitido às cooperativas de transporte criar fundos específicos, nos moldes da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, destinados exclusivamente à reparação de danos ocasionados aos seus veículos e de seus associados por furto, acidente, incêndio, entre outros.” (NR)

Art. 23. Fica revogada a Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012 e convertidas as sanções decorrentes dela em penalidades de advertência.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2013.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Presidente

Deputado VALDIR COLATTO

Relator

Deputado JUNJI ABE

Sub-relator

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 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 III-A
DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS
(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

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). [*Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação*](#)

Art. 67-B. [*\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)*](#)

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. [*Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação*](#)

Art. 67-D. [*\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)*](#)

CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a

autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

.....

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. *[\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)*

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998 e com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001\)](#)

§ 4º 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 5º 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001\)](#)

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 149. (VETADO)

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: *“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008*

Infração - gravíssima; *(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. *(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo:

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste

Código;

XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;

Penalidade - multa.

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; [Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#)

XXIV - [VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012](#)

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo

CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá

continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

.....

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - multa;
- III - suspensão do direito de dirigir;
- IV - apreensão do veículo;
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;
- VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de inflações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

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. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

CAPÍTULO XVII DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165.

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

§ 1º [\(Revogado pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006, e com nova redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no *caput* deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008\)](#)

Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210.

.....

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

.....

Seção II Dos Crimes em Espécie

.....

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: [\("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. [\(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008\)](#)

§ 1º As condutas previstas no *caput* serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. [\(Primitivo parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008, transformado em § 3º com redação dada pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

.....

.....

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

.....

TÍTULO II DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

CAPÍTULO II DA DURAÇÃO DO TRABALHO

.....

Seção II Da Jornada de Trabalho

.....

Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas suplementares, em número não excedente de 2 (duas), mediante acordo escrito entre empregador e empregado, ou mediante contrato coletivo de trabalho.

§ 1º Do acordo ou do contrato coletivo de trabalho deverá constar, obrigatoriamente, a importância da remuneração da hora suplementar, que será, pelo menos, 20% (vinte por cento) superior à da hora normal. ([Vide art. 7º, XVI da Constituição Federal de 1988](#))

§ 2º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período máximo de um ano, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias. ([Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001](#))

§ 3º Na hipótese de rescisão do contrato de trabalho sem que tenha havido a compensação integral da jornada extraordinária, na forma do parágrafo anterior, fará o trabalhador jus ao pagamento das horas extras não compensadas, calculadas sobre o valor da remuneração na data da rescisão. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.601, de 21/1/1998](#))

§ 4º Os empregados sob o regime de tempo parcial não poderão prestar horas extras. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001](#))

Art. 60. Nas atividades insalubres, assim consideradas as constantes dos quadros mencionados no capítulo "Da Segurança e Medicina do Trabalho", ou que neles venham a ser acrescidas por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quaisquer prorrogações só poderão ser acordadas mediante licença prévia das autoridades competentes em matéria de

higiene do trabalho, as quais, para esse efeito, procederão aos necessários exames locais e à verificação dos métodos e processos de trabalho, quer diretamente, quer por intermédio de autoridades sanitárias federais, estaduais e municipais, com quem entrarão em entendimento para tal fim. [Expressão "Higiene e Segurança do Trabalho" alterada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977](#) [\(Vide art. 7º, XXXIII da Constituição Federal de 1988\)](#)

.....

Seção IV Do Trabalho Noturno

Art. 73. Salvo nos casos de revezamento semanal ou quinzenal, o trabalho noturno terá remuneração superior à do diurno e, para esse efeito, sua remuneração terá um acréscimo de 20% (vinte por cento), pelo menos, sobre a hora diurna. [“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946](#) [\(Vide art. 7º, XVI da Constituição Federal de 1988\)](#)

§ 1º A hora do trabalho noturno será computada como de 52(cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. [Parágrafo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946](#)

§ 2º Considera-se noturno, para os efeitos deste artigo, o trabalho executado entre as 22 (vinte duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte. [Parágrafo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946](#) [\(Vide art. 7º da Lei nº 5.889, de 8/7/1973\)](#)

§ 3º O acréscimo, a que se refere o presente artigo, em se tratando de empresas que não mantêm, pela natureza de suas atividades, trabalho noturno habitual, será feito, tendo em vista os quantitativos pagos por trabalhos diurnos de natureza semelhante. Em relação às empresas cujo trabalho noturno decorra da natureza de suas atividades, o aumento será calculado sobre o salário mínimo geral vigente na região, não sendo devido quando exceder desse limite, já acrescido da percentagem. [Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946](#)

§ 4º Nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, aplica-se às horas de trabalho noturno o disposto neste artigo e seus parágrafos. [Primitivo § 3º renumerado pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946](#)

§ 5º Às prorrogações do trabalho noturno aplica-se o disposto neste capítulo. [Primitivo § 4º renumerado pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946](#)

Seção V Do Quadro de Horário

Art. 74. O horário do trabalho constará de quadro, organizado conforme modelo expedido pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio e afixado em lugar bem visível. Esse quadro será discriminativo no caso de não ser o horário único para todos os empregados de uma mesma seção ou turma.

§ 1º O horário de trabalho será anotado em registro de empregados com a indicação de acordos ou contratos coletivos porventura celebrados.

§ 2º Para os estabelecimentos de mais de dez trabalhadores será obrigatória a anotação da hora de entrada e de saída, em registro manual, mecânico ou eletrônico, conforme

instruções a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho, devendo haver pré-assinalação do período de repouso. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989\)](#)

§ 3º Se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará, explicitamente, de ficha ou papeleta em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o § 1º deste artigo.

.....

CAPÍTULO V
DA SEGURANÇA E DA MEDICINA DO TRABALHO
[\(Capítulo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977\)](#)

.....

Seção V
Das Medidas Preventivas de Medicina do Trabalho

Art. 168. Será obrigatório exame médico, por conta do empregador, nas condições estabelecidas neste artigo e nas instruções complementares a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho:

- I - na admissão;
- II - na demissão;
- III - periodicamente.

§ 1º O Ministério do Trabalho baixará instruções relativas aos casos em que serão exigíveis exames:

- a) por ocasião da demissão;
- b) complementares.

§ 2º Outros exames complementares poderão ser exigidos, a critério médico, para apuração da capacidade ou aptidão física e mental do empregado para a função que deva exercer.

§ 3º O Ministério do Trabalho estabelecerá, de acordo com o risco da atividade e o tempo de exposição, a periodicidade dos exames médicos.

§ 4º O empregador manterá no estabelecimento o material necessário à prestação de primeiros socorros médicos, de acordo com o risco da atividade.

§ 5º O resultado dos exames médicos, inclusive o exame complementar, será comunicado ao trabalhador, observados os preceitos da ética médica. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989\)](#)

Art. 169 Será obrigatória a notificação das doenças profissionais e das produzidas em virtudes de condições especiais de trabalho, comprovadas ou objeto de suspeita, de conformidade com as instruções expedidas pelo Ministério do Trabalho. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977\)](#)

.....

TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE
TRABALHO

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

*(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012,
em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

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

- I - estar atento às condições de segurança do veículo;
- II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos 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 - (VETADO);
- VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). [Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#)

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) 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 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E. [Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#)

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida

permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 235-G. É proibida 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, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

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, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de

emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação. ([Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#))

Seção V

Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

.....

.....

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

§ 1º No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.667, de 15/6/2012](#))

§ 2º ([VETADO na Lei nº 12.667, de 15/6/2012](#))

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

.....

Art. 11. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

§ 2º A carga ficará à disposição do interessado, após a comunicação de que trata o § 1º deste artigo, pelo prazo de 30 (trinta) dias, se outra condição não for pactuada.

§ 3º Findo o prazo previsto no § 2º deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada.

§ 4º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 5º Atendidas as exigências deste artigo, 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 este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração.

§ 6º O disposto no § 5º deste artigo não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispendo sobre o tempo de carga ou descarga. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.524, de 24/9/2007\)](#)

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

- I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;
- II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;
- III - vício próprio ou oculto da carga;
- IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;
- V - força maior ou caso fortuito;
- VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Art. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

- I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;
- II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

Art. 14. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

Parágrafo único. Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do transportador será limitada ao valor de 2 (dois) Direitos Especiais de Saque - DES por quilograma de peso bruto transportado.

.....

LEI Nº 7.408, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1985

Permite a tolerância de 5% (cinco por cento)
na pesagem de carga em veículos de
transporte.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 25 de novembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY
Affonso Camargo

DECRETO-LEI Nº 73, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 2º do Ato Complementar número 23, de 20 de outubro de 1966,

DECRETA:

.....

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES ESPECIAIS APLICÁVEIS AO SISTEMA

.....

Art. 20. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de:

- a) danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais;
- b) responsabilidade civil do proprietário de aeronaves e do transportador aéreo;

(Alínea com redação dada pela Lei nº 8.374, de 30/12/1991)

- c) responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas;
 - d) bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras pública;
 - e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis;
 - f) garantia do pagamento a cargo de mutuário da construção civil, inclusive obrigação imobiliária;
 - g) edifícios divididos em unidades autônomas;
 - h) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nele transportados;
 - i) [Revogada pela Lei Complementar nº 126, de 15/1/2007](#)
 - j) crédito à exportação, quando julgado conveniente pelo CNSP, ouvido o Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX). [Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 826, de 5/9/1969](#)
 - l) danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; [Alínea acrescida pela Lei nº 6.194, de 19/12/1974 e com nova redação dada pela Lei nº 8.374, de 30/12/1991](#)
 - m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada. [Alínea acrescida pela Lei nº 8.374, de 30/12/1991](#)
- Parágrafo único. Não se aplica à União a obrigatoriedade estatuída na alínea h deste artigo. [Parágrafo único acrescido pela Lei nº 10.190, de 14/2/2001](#)

Art. 21. Nos casos de seguros legalmente obrigatórios, o estipulante equipara-se ao segurado para os efeitos de contratação e manutenção do seguro.

§ 1º Para os efeitos deste decreto-lei, estipulante é a pessoa que contrata seguro por conta de terceiros, podendo acumular a condição de beneficiário.

§ 2º Nos seguros facultativos o estipulante é mandatário dos segurados.

§ 3º O CNSP estabelecerá os direitos e obrigações do estipulante, quando for o caso, na regulamentação de cada ramo ou modalidade de seguro.

§ 4º O não recolhimento dos prêmios recebidos de segurados, nos prazos devidos, sujeita o estipulante à multa, imposta pela SUSEP, de importância igual ao dobro do valor dos prêmios por ele retidos, sem prejuízo da ação penal que couber. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 5.627, de 1/12/1970](#)

.....

Art. 24. Poderão operar em seguros privados apenas Sociedades Anônimas ou Cooperativas, devidamente autorizadas.

Parágrafo único. As Sociedades Cooperativas operarão unicamente em seguros agrícolas, de saúde e de acidentes do trabalho.

Art. 25. As ações das Sociedades Seguradoras serão sempre nominativas.

.....

.....

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

PARTE GERAL

LIVRO I DAS PESSOAS

TÍTULO II DAS PESSOAS JURÍDICAS

CAPÍTULO II DAS ASSOCIAÇÕES

Art. 53. Constituem-se as associações pela união de pessoas que se organizem para fins não econômicos.

Parágrafo único. Não há, entre os associados, direitos e obrigações recíprocos.

Art. 54. Sob pena de nulidade, o estatuto das associações conterà:

I - a denominação, os fins e a sede da associação;

II - os requisitos para a admissão, demissão e exclusão dos associados;

III - os direitos e deveres dos associados;

IV - as fontes de recursos para sua manutenção;

V - o modo de constituição e de funcionamento dos órgãos deliberativos; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.127, de 28/6/2005)*

VI - as condições para a alteração das disposições estatutárias e para a dissolução.

VII - a forma de gestão administrativa e de aprovação das respectivas contas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.127, de 28/6/2005)*

PARTE ESPECIAL

LIVRO II DO DIREITO DE EMPRESA

TÍTULO II DA SOCIEDADE

SUBTÍTULO II
DA SOCIEDADE PERSONIFICADA

CAPÍTULO VII
DA SOCIEDADE COOPERATIVA

Art. 1.093. A sociedade cooperativa reger-se-á pelo disposto no presente Capítulo, ressalvada a legislação especial.

Art. 1.094. São características da sociedade cooperativa:

- I - variabilidade, ou dispensa do capital social;
- II - concurso de sócios em número mínimo necessário a compor a administração da sociedade, sem limitação de número máximo;
- III - limitação do valor da soma de quotas do capital social que cada sócio poderá tomar;
- IV - intransferibilidade das quotas do capital a terceiros estranhos à sociedade, ainda que por herança;
- V - *quorum*, para a assembléia geral funcionar e deliberar, fundado no número de sócios presentes à reunião, e não no capital social representado;
- VI - direito de cada sócio a um só voto nas deliberações, tenha ou não capital a sociedade, e qualquer que seja o valor de sua participação;
- VII - distribuição dos resultados, proporcionalmente ao valor das operações efetuadas pelo sócio com a sociedade, podendo ser atribuído juro fixo ao capital realizado;
- VIII - indivisibilidade do fundo de reserva entre os sócios, ainda que em caso de dissolução da sociedade.

Art. 1.095. Na sociedade cooperativa, a responsabilidade dos sócios pode ser limitada ou ilimitada.

§ 1º É limitada a responsabilidade na cooperativa em que o sócio responde somente pelo valor de suas quotas e pelo prejuízo verificado nas operações sociais, guardada a proporção de sua participação nas mesmas operações.

§ 2º É ilimitada a responsabilidade na cooperativa em que o sócio responde solidária e ilimitadamente pelas obrigações sociais.

LEI Nº 5.764, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1971

Define a Política Nacional de Cooperativismo,
institui o regime jurídico das sociedades
cooperativas, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DA POLÍTICA NACIONAL DE COOPERATIVISMO

Art. 1º Compreende-se como Política Nacional de Cooperativismo a atividade decorrente das iniciativas ligadas ao sistema cooperativo, originárias de setor público ou privado, isoladas ou coordenadas entre si, desde que reconhecido seu interesse público.

Art. 2º As atribuições do Governo Federal na coordenação e no estímulo às atividades de cooperativismo no território nacional serão exercidas na forma desta Lei e das normas que surgirem em sua decorrência.

Parágrafo único. A ação do Poder Público se exercerá, principalmente, mediante prestação de assistência técnica e de incentivos financeiros e creditórios especiais, necessários à criação, desenvolvimento e integração das entidades cooperativas.

.....
.....

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

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.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO