

PARECER N° , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009, (Projeto de Lei nº 99, de 2007, na origem), do Deputado Tarcísio Zimmermann, que *dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.*

RELATOR: Senador RICARDO FERRAÇO

I – RELATÓRIO

Chega à Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 319, de 2009, de autoria do Deputado Tarcísio Zimmermann, que “dispõe sobre o exercício da profissão de motorista”.

Para tanto, define os ramos de atividades nos quais os motoristas são abrangidos pela proposição; vedo ao empregador incumbir o motorista de atribuição distinta da prevista em sua habilitação; assegura em favor do motorista adicional de “penosidade” no valor de, no mínimo, 30% da remuneração mensal e direito à aposentadoria especial após 25 anos de efetivo exercício da profissão de motorista; imputa aos empregadores, sem ônus para o motorista, as despesas com cursos exigidos pela legislação e com um seguro obrigatório para cobertura de riscos inerentes às suas atividades; institui obrigações para o empregador, tais como o oferecimento de treinamento, o fornecimento de equipamentos de proteção, a garantia das condições de segurança do veículo, assim como determina que a empresa contratante de transportador autônomo de carga exija do contratado a satisfação dessas condições.

O autor do projeto esclarece que sua motivação foi a lacuna encontrada na legislação trabalhista em relação aos motoristas profissionais, que exercem sua profissão em “condições reconhecidamente penosas e

estressantes, não raro em iminente risco de vida”. Seu objetivo seria então estabelecer uma normatização mínima, “que lhes possa dar um mínimo de tranquilidade quanto ao respeito aos direitos básicos indispensáveis a uma vida digna”.

No Senado, a matéria foi inicialmente distribuída apenas à Comissão de Assuntos Sociais. Entretanto, foi objeto de múltiplos requerimentos, com vistas a apensá-la a outras proposições, promover sua tramitação em separado, e solicitar a audiência de outras comissões. O detalhamento de todos eles tornaria esse relatório por demais extenso e, à guisa de concisão, o mais importante é destacar que, nesse momento, ele tramita separadamente. Após a audiência desta CI, ele será ainda analisado pelas Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), de Assuntos Econômicos (CAE), e de Assuntos Sociais (CAS), a quem caberá a decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas perante a CI. Foram, contudo, apresentadas cinco emendas à CAS, que serão analisadas oportunamente por aquela Comissão.

II – ANÁLISE

Regimentalmente, incumbe à CI, a teor do art. 104, opinar sobre os efeitos da proposição nos aspectos pertinentes aos serviços de transportes, cabendo às demais comissões deliberar sobre outras questões relevantes, como as relativas às relações de trabalho, à saúde, à economia e ao atendimento aos preceitos de constitucionalidade e juridicidade.

De fato, a matéria é polêmica, circunstância que ressalta não apenas dos debates havidos na Câmara dos Deputados, mas igualmente dos múltiplos requerimentos para audiência de outras comissões, de apensação e desapensação do projeto, bem como das cinco emendas apresentadas junto à CAS.

Robustece a polêmica o Ofício nº 10/2009, de 21 de dezembro de 2009, devidamente autuado, que a Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (FETCEMG) encaminhou a esta Casa. Na argumentação formulada por essa entidade patronal, o PLC nº 319, de 2009, em síntese, é criticado negativamente porque:

1) trata genericamente de “motoristas profissionais”, alcançando, assim, amplo “leque” de profissionais que atuam em setores tão distintos quanto os de transporte de passageiros e de cargas de diversas espécies e naturezas e até o de operação de máquinas e tratores;

2) estabelece as vantagens e prerrogativas propostas de “forma simétrica e abrangente”, sem considerar tecnicamente as especificidades de cada setor;

3) atribui aos empregadores todos os ônus relativos aos cursos e treinamentos exigidos, bem como os relacionados à modalidade de seguro obrigatório que pretende instituir;

4) onera o orçamento da Previdência sem estabelecer a respectiva fonte de custeio, ao instituir a aposentadoria especial aos 25 anos de trabalho;

5) desconsidera “as efetivas condições sob as quais o trabalho é exercido” ao conceder de forma indistinta o “adicional de penosidade” equivalente a trinta por cento da remuneração mensal.

Por outro lado, a atividade de motorista apresenta características, peculiaridades e necessidades que justificam um regramento específico. Várias pesquisas sobre a atividade desses profissionais demonstram que são submetidos, diariamente, a condições estressantes de trabalho que acarretam significativo desgaste físico e psicológico.

A boa notícia é que representantes dos empresários (Confederação Nacional do Transporte – CNT) e dos trabalhadores do setor (Confederação Nacional dos Trabalhadores do Transporte Terrestre – CNTTT), após longos meses de discussão elaboraram um documento com sugestões de acordo acerca dos itens constantes do PLC nº 319, de 2009. Gostaríamos de acatar as sugestões a nós encaminhadas, que resultaram na formalização do substitutivo que apresentaremos ao final do parecer, com as devidas alterações com vistas a aperfeiçoar a técnica legislativa.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009, na forma da seguinte emenda:

EMENDA N° – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N° 319, DE 2009

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, e a Lei nº 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.

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 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 – transporte executado por motoristas como categoria diferenciada, que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas;

IV – operadores de trator de roda, de esteira, misto ou equipamento automotor e ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas.

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 lhe acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT;

III – não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nestes 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 art. 74, da CLT, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados, referidos na presente lei é assegurado o benefício de um 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 O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452 de 01 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

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

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 – cumprir regulamento patronal que disciplina o tempo de direção e de descanso.

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 a 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.

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 em até 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 uma hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas e descanso semanal de 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 artigo 73 desta CLT.

§ 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 na CLT.

§ 7º O intervalo interjornada poderá ser reduzido em até duas horas, mediante previsão em convenção e acordo coletivo, desde que compensado no intervalo intra ou interjornada subsequente.

§ 8º É considerado tempo de espera as horas que excederem a jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário, para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não se computando como hora extraordinária.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescida de trinta por cento.

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 vinte e quatro horas, serão observados:

I – intervalo mínimo de trinta minutos para descanso a cada quatro horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionado

o tempo de direção e de intervalo de descanso, desde que não completadas as quatro horas ininterruptas de direção.

II – intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso anterior;

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, do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no parágrafo 6º do art. 235-E.

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

§ 1º Nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de trinta e seis horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, cujo 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 É permitido acúmulo de descanso semanal, desde que não ultrapasse a cento e oito horas, devendo ao menos uma vez ao mês coincidir com o domingo.

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em trinta horas mais 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, 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 artigo 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 trinta por cento da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de seis horas consecutivas fora do

veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º Fica previsto o pagamento, em caráter indenizatório, de pernoite ao motorista fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, se não for disponibilizado dormitórios do empregador, do embarcador ou do destinatário.

§ 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 ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante 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 artigo 235-C, § 3º, 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.

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, sazonalidade ou característica que justifiquem.

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, da coletividade ou que possibilite violação das normas da presente legislação.

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 CLT.”

Art. 4º O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452 de 01 de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“**Art. 71**

.....

§ 5º. Os intervalos expressos no *caput* e § 1º poderão ser fracionados, quando compreendido entre o termo da primeira hora trabalhada e o inicio da ultima hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5º O Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte Capítulo III-A, para dispor sobre condução de veículos por motoristas profissionais:

“**CAPÍTULO III-A**

Da Condução de Veículos por Motoristas Profissionais

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no artigo 105, inciso II, deste Código, dirigir por mais de quatro horas ininterruptas.

§ 1º - Será observado intervalo mínimo de trinta minutos para descanso, a cada quatro horas ininterruptas na condução do veículo tipificado no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 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 uma hora, de modo a permitir ao condutor, o veículo e sua carga, chegar a lugar que ofereça segurança e atendimentos demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, observar um intervalo de, no mínimo, onze horas de descanso, podendo ser fracionado em nove horas mais 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 duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que um dia, isto é, 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, 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, para conduzir veículos mencionados no caput sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º Responde solidariamente com o transportador os agentes mencionados no parágrafo anterior, com exceção feita àqueles identificados como embarcadores e ou passageiros, pelas obrigações civis, criminais e outras previstas em lei, decorrentes da inobservância dos horários de descanso previstos neste artigo.

Art 67-B. O tempo de direção, de que trata o art. 67-A, será rigorosamente controlado pelo condutor do veículo, mediante anotação em diário de bordo ou por equipamento registrador, instalado no veículo conforme regulamentação do CONTRAN, ou órgão com a delegada competência legal.

Parágrafo único. O equipamento de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor.

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 à 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.

Art. 67-D. A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo são de responsabilidade do condutor até que o veículo seja entregue ao proprietário, ressalvada a hipótese de transporte de passageiros em viagens urbanas e semi-urbanas, em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

Art. 6º O Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 145.....**

.....

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“**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 de passageiros:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

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

XXIV – sem equipamento ou livro, papeleta ou ficha de trabalho externo de controle de tempo de direção previsto no art. 67-B, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.
” (NR)

“Art.

259.

§ 3º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no art. 257, § 3º, excetuando-se aquelas praticadas por passageiro sob sua condução.” (NR)

“Art. 261.

§ 3º No caso de motorista no exercício da atividade profissional, a suspensão do direito de dirigir somente será aplicada quando o infrator atingir a contagem de trinta pontos.

§ 4º Ao atingirem a contagem de vinte pontos, os condutores de que trata o § 3º deverão submeter-se a curso de reciclagem, sem o qual a penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada de imediato.” (NR)”

“Art. 310-A. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que um dia, estando ciente de que o motorista não tenha cumprido o período de descanso diário, conforme previsto no § 3º do artigo 67-A.

Pena – detenção, de seis meses a um ano e multa.

Parágrafo único. Incorrerá na mesma pena aquele que, na condição de transportador de cargas, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas, concorrer para a prática do delito.“.

Art. 7º O § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso:

“**Art. 34-A.....**

.....

§2º.....

.....

VI –, nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros, destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que duzentos quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.” (NR)

Art. 8º O art. 2º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“**Art. 2º**

.....

...

§ 5º Não se aplicam as vedações do § 4º quando a celebração de contrato de parceria público-privada tiver por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas, na forma prevista no inciso VI do § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.” (NR)

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos, e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10º Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor da presente Lei deverão se adequar às disposições contidas no inciso VI do § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no prazo de um ano, inclusive em relação ao seu consequente reequilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. Fica revogado o art. 3º da Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, ressalvadas as disposições do art. 5º que entrarão em vigor cento e oitenta dias após a data da publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator