

**Incisos III e IV do parágrafo único do art. 1º**

"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 ou misto ou equipamento automotor e/ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas."

Razão dos vetos

"Da forma como redigida, a proposta causaria interferências na representação sindical de trabalhadores no exercício de atividades distintas daquelas que são objeto do Projeto de Lei."

§ 2º do art. 235-E do Decreto-Lei nº 5.452, de 1ª de maio de 1943, inserido pelo art. 3º do projeto de lei

"§ 2º É permitido o acúmulo de descanso semanal, desde que não ultrapasse 108 (cento e oito) horas, devendo, pelo menos uma vez ao mês, coincidir com o domingo."

Razão do veto

"O acúmulo de descanso proposto viola o previsto no art. 7º, XV, da Constituição."

Ouvido, também, o Ministério do Trabalho e Emprego manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

Inciso VI do art. 235-B do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, inserido pelo art. 3º do projeto de lei

"VI - cumprir regulamento patronal que discipline o tempo de direção e de descanso;"

Razão do veto

"A proposta estabelece a possibilidade de o empregador criar deveres adicionais ao empregado por meio de regulamento, sendo que disposições sobre tempo de direção e descanso devem ser previstos em lei."

§ 7º do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, inserido pelo art. 3º do projeto de lei

"§ 7º O intervalo interjornada poderá ser reduzido em até 2 (duas) horas, mediante previsão em convenção e acordo coletivo, desde que compensado no intervalo intra ou interjornada subsequente."

Razão do veto

"A proposta não esclarece se os intervalos que se pretende permitir reduzir são aqueles previstos no contrato de trabalho ou aqueles previstos na própria Consolidação das Leis do Trabalho. Neste último caso, a redução traria impactos negativos à saúde do trabalhador."

A Secretaria-Geral da Presidência da República e o Ministério do Trabalho e Emprego manifestaram-se, ainda, pelo veto ao seguinte dispositivo:

§ 8º do art. 235-E do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, inserido pelo art. 3º do projeto de lei

"§ 8º É 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 dormitório pelo empregador, pelo embarcador ou pelo destinatário."

Razões do veto

"Ao conferir caráter indenizatório a valor que integra a remuneração do trabalhador, a proposta afasta a incidência de tributos e encargos, tais como o FGTS, sendo assim prejudicial tanto ao empregado, quanto ao Erário."

Art. 11

"Art. 11. Revoga-se o art. 3º da Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009."

Razão do veto

"A revogação do dispositivo poderia inibir a contratação com vínculo empregatício na movimentação de mercadorias, ocasionando informalidade no setor."

O Ministério da Justiça e a Advocacia-Geral da União opinaram pelo veto aos seguintes dispositivos:

§ 8º do art. 67-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, inserido pelo art. 5º, e art. 310-A da mesma lei, inserido pelo art. 6º do projeto de lei

"§ 8º Respondem solidariamente com o transportador os agentes mencionados no § 7º, 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. 310-A. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que 1 (um) dia, estando ciente de que o motorista não cumpriu o período de descanso diário, conforme previsto no § 3º do art. 67-A."

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 1 (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."

Razões dos vetos

"O dispositivo que insere o art. 310-A no Código de Trânsito Brasileiro estabelece tipo penal de forma imprecisa, tanto no que diz respeito à ação propriamente dita, quanto ao agente que a pratica, afrontando o art. 5º, inciso XXXIX da Constituição."

Por sua vez, ao estabelecer solidariedade na responsabilidade criminal, a redação do § 8º do art. 67-A é contrária ao princípio da responsabilidade pessoal, previsto no art. 5º, inciso XLV da Constituição."

Os Ministérios da Justiça e das Cidades manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

Art. 67-B da Lei nº 9.503, de 1997, inserido pelo art. 5º, e inciso XXIV do art. 230 da mesma lei, inserido pelo art. 6º do projeto de lei

"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 de 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."

"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."

Razão dos vetos

"A proposta, ao introduzir a possibilidade de anotação em diário de bordo, permite que simples registros manuais sirvam de instrumento probatório, o que não traz segurança ao motorista e dificulta a fiscalização."

§ 3º do art. 259 da Lei nº 9.503, de 1997, inserido pelo art. 6º do projeto de lei

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

Razões do veto

"Ao excluir a responsabilidade de todos os motoristas pela conduta dos passageiros, o dispositivo torna impossível a imputação da infração a algum responsável. Em virtude disso, a proposta prejudica a aplicação de penalidades, afigurando-se contrária à intenção do Código de Trânsito Brasileiro e desestimulando o seu cumprimento, em especial quanto às normas de uso do cinto de segurança, assim comprometendo os esforços de melhoria da segurança no trânsito."

§§ 3º e 4º do art. 261 da Lei nº 9.503, de 1997, alterado e inserido pelo art. 6º do projeto de lei

"§ 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 30 (trinta) pontos."

"§ 4º Ao atingirem a contagem de 20 (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."

Razões dos vetos

"Os dispositivos não se limitam aos motoristas profissionais, objeto do Projeto de Lei, pois empregam o ambíguo conceito de 'motorista no exercício de atividade profissional'. Ademais, ao elevar a quantidade de pontos necessária para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, a proposta confere tratamento diferenciado a essa classe de motoristas, sendo que a segurança no trânsito exige a responsabilização igualitária a todos os usuários de veículos."

O Ministério da Justiça manifestou-se, ainda, pelo veto ao seguinte dispositivo:

Art. 67-D da Lei nº 9.503, de 1997, inserido pelo art. 5º do projeto de lei

"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 semiurbanas em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador."

Razões do veto

"Ao prever guarda da chave do registrador por parte do empregador, a proposta dificulta a fiscalização no trânsito. Ademais, não resta claro que o proprietário deva manter registro das últimas 24 (vinte e quatro) horas."

Art. 12

"Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ressalvadas as disposições do art. 5º, que entrarão em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação oficial."

Razão do veto

"O veto à cláusula de vigência se faz necessário para que se tenha prazo mínimo para avaliação dos efeitos e adaptação a todos os dispositivos da norma, conforme exigido pelo art. 8º, caput, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, dando aos destinatários o prazo de que trata o art. 1º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 - Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro."

Os Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, e dos Transportes opinaram pelo veto aos seguintes dispositivos:

Arts. 7º, 8º e 10

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

'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 200 (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 previstas no § 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. 10. Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei deverão adequar-se 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 1 (um) ano, inclusive em relação ao seu consequente reequilíbrio econômico-financeiro."

Razões dos vetos