

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 99-A, DE 2007

Dispõe sobre o exercício da profissão de Motorista.

Autor: Deputado TARCÍSIO ZIMMERMANN

Relator: Deputado ROBERTO SANTIAGO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 99, de 2007, dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, assim considerados os profissionais habilitados nos termos da legislação em vigor e que trabalhem nos seguintes ramos de atividade:

I – transporte de passageiros em geral, tais como táxis, ônibus, microônibus, peruas, no setor urbano, intermunicipal, internacional, fretamento, turismo;

II – transporte de cargas líquidas, secas e molhadas em geral, superpesadas, entregadores de mercadorias;

III – transportes diferenciados, motoristas de modo geral, que atuem nas diversas categorias econômicas e/ou ramos de atividade, como no comércio, na indústria, na educação, esporte e lazer, saúde;

IV – operadores de trator de roda, de esteira, misto ou equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação, quando conduzidos na via pública. (art. 1º, parágrafo único)

A proposta veda ao empregador incumbir ao motorista atribuição distinta da prevista em sua habilitação (art. 2º).

São assegurados ao motorista:

a) percepção de adicional de penosidade correspondente a 30% da remuneração mensal (art. 3º);

b) aposentadoria especial, após 25 anos de efetivo exercício da profissão (art. 4º); e

c) seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos inerentes às suas atividades (art. 6º).

Conforme disposto no art. 5º da proposição, correm por conta do empregador, sem ônus para o motorista, as despesas com a realização dos cursos exigidos pela legislação em vigor.

Nos termos do Projeto de Lei, a empresa contratante, inclusive quando se tratar de serviço prestado por transportador autônomo de carga, é obrigada a oferecer treinamento ao motorista, fornecer equipamento de proteção individual adequado à carga transportada e garantir as condições de segurança do veículo (art. 6º).

Por fim, o art. 7º propõe a revogação do parágrafo único do art. 5º da Lei nº 11.442, de 5 de fevereiro de 2007, segundo o qual compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

O Projeto de Lei foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), para deliberarem sobre o mérito; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que se manifestará sobre a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa.

A proposição foi aprovada por unanimidade pela CVT, que acatou o Substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

O Substitutivo da CVT acrescenta a Seção V-A ao Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), e considera motorista, no art. 236-A, “o *profissional habilitado nos termos da*

*legislação em vigor que trabalhe, **com vínculo de emprego**, no transporte urbano, intermunicipal, interestadual e internacional, conduzindo: I – passageiros em geral, em qualquer tipo de veículo; II – cargas em geral, em qualquer tipo de veículo; III – veículos especiais, como ambulância e carro funerário, entre outros” (grifamos).*

Veda-se ao empregador incumbir o motorista da condução de veículo incompatível com sua habilitação (art. 236-B).

Por fim, o Substitutivo estabelece que cabe ao empregador custear as despesas com a realização de curso de aperfeiçoamento profissional, de seu interesse, do qual o motorista venha a participar (art. 236-C).

O Substitutivo da CVT exclui do âmbito da proposição, portanto, os motoristas que trabalhem autonomamente. Além disso, suprime a vedação à dupla função (prevista no art. 2º do Projeto de Lei), o adicional de penosidade (art. 3º do PL), a aposentadoria especial (art. 4º do PL), o seguro obrigatório (art. 6º do PL) e as disposições relativas à segurança no trabalho (art. 7º do PL). Deixa, por fim, de revogar o parágrafo único do art. 5º da Lei nº 11.442, de 2007, que trata da competência para o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas na CTASP.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Projetos de Lei que dispõem sobre profissões dão origem, com freqüência, a acirrados debates nesta Comissão. O motivo é justificado, pois receia-se a exagerada regulamentação de profissões, que dá ensejo a reservas de mercado desfundamentadas.

Deve-se, em primeiro lugar, observar que não é esse o objetivo da proposição sob análise. Não se trata, aqui, de regulamentar uma profissão, mas de fixar condições diferenciadas de trabalho para os motoristas,

tal qual ocorre com outras categorias, independentemente de regulamentação profissional. Nesse sentido, o Capítulo I do Título III da CLT estabelece disposições especiais sobre duração e condições de trabalho para diversas categorias profissionais como bancários, empregados em serviços de telefonia, empregados em serviços frigoríficos, entre outros.

*Isso ocorre porque se observa, “no interesse social, a necessidade de, tendo em vista características de certas profissões, estabelecer normas específicas levando em conta o tipo da atividade, o desgaste produzido pela mesma, os riscos existentes... Variam as medidas de proteção especial segundo as condições em que o trabalho é executado e variam mesmo até levando em conta o desenvolvimento tecnológico da atividade ou mesmo da região onde ele se realiza”.*¹

Ao se analisarem as condições de trabalho dos motoristas, verifica-se que são profissionais que laboram sob grande pressão. Em interessante estudo sobre a matéria², os psicólogos Márcia Battiston, Roberto Moraes Cruz e Maria Helena Hoffmann afirmam que as pressões sofridas pelos motoristas *“têm origens externas e internas. Por pressões externas destacam-se as exigências do trânsito (ambiente), o respeito ao sistema convencional de normas (código), os limites de seu trabalho como, por exemplo, nível do tráfego, semáforos, congestionamentos, acidentes, além de condições adversas como o clima e o estado de conservação da pista. Por pressões internas destacam-se as condições ergonômicas do veículo: posição do motor, precariedade mecânica, além do ruído e das vibrações”.*

Trata-se, portanto, de profissional que tem condições de trabalho diferenciadas, o que leva à necessidade de se estabelecerem normas trabalhistas específicas para a categoria, complementares à legislação aplicável aos demais trabalhadores.

Diante disso, ressalta-se o mérito da proposta do Deputado Tarcísio Zimmermann, que, em boa hora, reapresenta proposição de iniciativa da ex-Deputada Dra. Clair. Merece, portanto, aprovação o Projeto de Lei sob apreciação.

¹ SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do trabalho**. 17ª ed. atual. São Paulo: LTr, 1997, p.996.

² **Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano**. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011&lng=en&nrm=isso. Acesso em: 5.nov.2007.

No que diz respeito ao Substitutivo aprovado pela CVT, não podemos concordar com o seu teor. Em primeiro lugar, porque as características básicas de uma profissão independem da situação jurídica do trabalhador. Seja ele empregado ou autônomo, continua sendo motorista. Observamos que os direitos próprios dos motoristas que trabalham sob vínculo empregatício são dispostos como obrigações do empregador (arts. 2º, 3º, 5º e 6º do Projeto de Lei).

Apenas o art. 7º trata de direito assegurado a todos os motoristas, sejam empregados ou autônomos. Entendemos correto o Projeto neste aspecto, uma vez que a segurança no trabalho é condição da própria dignidade da pessoa humana, um dos fundamentos da nossa República (art. 1º, inciso III, da Constituição Federal).

Em segundo lugar, verificamos que o Substitutivo exclui praticamente todas as condições diferenciadas, concedidas aos motoristas pelo Projeto de Lei. Não vemos razão para, por exemplo, suprimir a vedação à dupla função, desvio que, se deve ser evitado em qualquer profissão, deve ser proibido no caso dos motoristas, que são submetidos a alto nível de *stress* e têm que manter atenção absoluta na direção do veículo. Da mesma maneira, não entendemos que deva ser excluído o adicional de penosidade, parcela garantida constitucionalmente ao trabalhador que labora sob condições penosas, o que sem dúvida ocorre com os motoristas (art. 7º, inciso XXIII, da Constituição Federal). O seguro obrigatório é outro direito que deve ser mantido, tendo em vista os riscos diários a que estão expostos esses profissionais. Não podemos, ademais, concordar com a supressão das disposições relativas à segurança no trabalho, uma vez que nelas se insere o núcleo do Projeto, que é a proteção da vida do trabalhador.

Por fim, manifestamos nossa opinião em favor da revogação do parágrafo único do art. 5º da Lei nº 11.442, de 2007, que trata da competência para o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas. A competência da Justiça do Trabalho é fixada pelo art. 114 da Constituição Federal que, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004, não mais se limita ao trabalho prestado com vínculo empregatício.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 99, de 2007, e pela rejeição do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
Relator

2007_17074_Roberto Santiago_204