

COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 886-A, DE 1999

“Dispõe sobre a jornada de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário de passageiros”.

Autores: Deputados BABÁ e PEDRO CELSO

Relator: Deputado ISAÍAS SILVESTRE

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que acrescenta Seção ao Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com o objetivo de estabelecer jornada de trabalho reduzida para os motoristas de transporte rodoviário de passageiros.

De acordo com a proposição, a duração do trabalho desses profissionais passa a ser de 6 horas diárias e 36 horas semanais, considerando-se como de serviços prestados o tempo em que os trabalhadores permanecerem à disposição das empresas. O projeto estabelece, ainda, que o motorista não poderá dirigir por mais de 3 horas consecutivas e que deve haver intervalo mínimo de 15 minutos até o período seguinte de condução.

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) acatou parcialmente emenda apresentada pelo Deputado Chico da Princesa e aprovou o Projeto de Lei na forma de Substitutivo que estabelece a duração do trabalho dos motoristas em 7 horas e 20 minutos por dia, e 44 horas por semana. Além disso, de acordo com o substitutivo adotado, o intervalo para alimentação “*será de, no mínimo, 15 minutos, não sendo computado como tempo efetivo de trabalho*”.

A proposição foi arquivada ao final da legislatura passada, sendo deferido seu desarquivamento, nos termos do art. 105 do Regimento Interno desta Casa.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

A limitação da jornada de trabalho tem imperativos não apenas econômicos, mas também concernentes à saúde e à segurança dos trabalhadores.

A maioria dos profissionais está submetida à duração do trabalho fixada constitucionalmente (art. 7º, inciso XIII, da Constituição Federal), que é no máximo de 8 horas diárias e 44 horas semanais. Há, entretanto, atividades, que levam o trabalhador mais rapidamente à fadiga, comprometendo sua produtividade e expondo-o a doenças profissionais e acidentes de trabalho. Por esse motivo, a legislação estabelece jornadas inferiores ao padrão constitucional para telefonistas, cabineiros de elevador, professores, aeroviários em pista, trabalhadores em minas de subsolo e outras categorias profissionais.

O trabalho dos motoristas de transporte rodoviário de passageiros é, certamente, uma das atividades que merecem tratamento legislativo diferenciado, pois leva, como afirma a justificção do Projeto, a acentuado desgaste físico e mental. Conforme lembram os autores da proposição, os motoristas *“trabalham em contato direto com os rigores de um trânsito, na maioria das vezes, violento, têm que conviver com o calor do motor do ônibus, com uma jornada quase sempre exorbitante, com a segurança pessoal e do veículo sob sua responsabilidade, do que resultam assaltos e mortes, entre outros. Essa potencialidade diária de **stress** prejudica-lhes a saúde e concorre para aumento do número de usuários dos serviços médicos governamentais”*.

Além dos riscos à saúde e segurança do motorista, lembramos que a fadiga do motorista pode colocar em risco também a vida dos próprios passageiros, de outros motoristas e de transeuntes pela cidade.

Entendemos, assim, que a proposição é meritória e deve ser aprovada por esta Comissão. Pensamos, entretanto, que o regime diferenciado proposto neste Projeto de Lei é adequado apenas aos motoristas de transporte rodoviário urbano e semi-urbano, assim entendido aquele que, com extensão igual ou inferior a setenta e cinco quilômetros, tem as mesmas características de transporte rodoviário urbano de passageiros (art. 3º, inciso XXVI, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998). As atividades dos motoristas do transporte rodoviário de longa distância, seja intermunicipal, interestadual ou internacional, por implicarem longas viagens e muitos pernoites fora do domicílio do trabalhador, têm peculiaridades que exigem legislação própria.

Passando à análise do Substitutivo adotado pela CVT e da Emenda do Deputado Chico da Princesa, parece-nos que ambos fogem do principal objetivo do Projeto de Lei, que é diminuir a duração do trabalho dos motoristas, limitando-se a determinar a forma como as 44 horas semanais serão dispostas ao longo dos 6 dias de trabalho. Sabemos que, da forma como disciplinado pela Constituição – 8 horas diárias e 44 horas semanais –, há liberdade para empregados e empregadores distribuírem a carga horária semanal ao longo da semana. Assim, é comum que muitos profissionais tenham jornada de 8 horas de segunda a sexta-feira e, nos sábados, cumpram jornada menor, de 4 horas, podendo melhor aproveitar o fim-de-semana com suas famílias.

Relativamente ao intervalo para repouso e alimentação, proposto pelo Substitutivo e pela Emenda, não temos dúvida em afirmar que reduz direitos dos motoristas, já assegurados na legislação vigente sobre duração do trabalho para os trabalhadores em geral.

A jornada de trabalho estabelecida tanto pelo Substitutivo quanto pela Emenda é de 7 horas e 20 minutos, sendo fixado intervalo para alimentação de, no mínimo, 15 minutos. Entretanto, de acordo com o disposto no art. 71, **caput**, da CLT, *“Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo ou convenção coletiva em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas”*. O intervalo de 15 minutos, recorde-se, é obrigatório quando a duração do trabalho é maior do que 4 e até 6 horas (art. 71, § 1º, da CLT). O Substitutivo e a Emenda, portanto, diminuem o intervalo do motorista, em prejuízo de seu bem-estar.

Para finalizar, observamos que há um equívoco na numeração do artigo introduzido pelo Projeto de Lei na CLT. Uma vez que a Seção III do Capítulo I do Título III da CLT é composta dos arts. 232 e 233, revogados, o dispositivo, se inserido com o número proposto (art. 232-A), estaria localizado dentro da Seção III. Entendemos, ademais, que, por se tratar de nova disposição especial sobre duração do trabalho, mais apropriado ainda seria introduzir a Seção proposta ao final do Capítulo I, porém antes da Seção relativa às penalidades. As adequações necessárias certamente seriam feitas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, no momento oportuno. Aproveitamos, entretanto, a ocasião em que apresentamos substitutivo que restringe o alcance da proposição aos motoristas do transporte rodoviário urbano e semi-urbano de passageiros, para fazer os ajustes necessários.

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 886-A, de 1999, na forma do Substitutivo anexo, e pela rejeição da Emenda do Deputado Chico da Princesa e do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado Isaías Silvestre
Relator

COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 886-A, DE 1999

Acrescenta dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre a jornada de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário urbano e semi-urbano de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º 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:

“Seção XIII-A

DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO URBANO E SEMI-URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 350-A. A jornada de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário urbano e semi-urbano de passageiros será de seis horas diárias e trinta e seis horas semanais.

§ 1º Considera-se como de serviços prestados o tempo em que os profissionais estiverem à disposição de seus

empregadores.

§ 2º Durante a jornada de trabalho de que trata este artigo, o tempo máximo de condução ininterrupta será de três horas.

§ 3º Entre dois períodos de condução, será obrigatória a concessão de intervalo de quinze minutos, para repouso e alimentação, não computados na duração do trabalho”.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado Isaías Silvestre
Relator