

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

PROJETO DE LEI Nº 7.379, DE 2014

Altera o art. 10 da Lei nº 10.666, de 8 de maio de 2003, que "dispõe sobre a concessão da aposentadoria especial ao cooperado de cooperativa de trabalho ou de produção e dá outras providências", para excluir o acidente no trajeto das estatísticas de cálculo para redução ou aumento da alíquota do Seguro Acidente do Trabalho (SAT).

Autor: JORGE CORTE REAL

Relator: Deputado ZECA CAVALCANTI

I - RELATÓRIO

O Deputado Jorge Corte Real apresentou o Projeto de Lei nº 7.379, de 2014, que visa a modificar a Lei nº 10.666, de 8 de maio de 2003, que "dispõe sobre a concessão da aposentadoria especial ao cooperado de cooperativa de trabalho ou de produção e dá outras providências". Busca desconsiderar o acidente de trajeto das estatísticas de cálculo para redução ou aumento da alíquota do Seguro Acidente do Trabalho (SAT).

Argumenta o Autor que o acidente de trajeto é uma extensão do conceito de acidente de trabalho e visa a ampliar a cobertura ao trabalhador no que se refere aos benefícios previdenciários a que faz jus como segurado da previdência social. O trabalhador, segundo o autor, enquanto empregado, é titular da relação jurídica estabelecida com a previdência social em razão da relação de emprego. Mas, no seu entender, o conceito de acidente de trajeto deve ter sua aplicação restrita para os fins da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, que "Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências". Nesse sentido, o Autor defende

que a equiparação do acidente de trajeto ao acidente de trabalho presta-se a estender ao trabalhador acidentado fora da empresa, antes ou após o expediente, a mesma cobertura previdenciária outorgada aos casos típicos de acidente de trabalho.

No entanto, no que tange à empresa, argumenta que essa regra é injusta, especialmente no que diz respeito à apuração da alíquota do Seguro Acidente de Trabalho (SAT). Isso porque na legislação vigente, os acidentes de trajeto têm sido considerados nas estatísticas e integram o passivo das empresas como acidentes de trabalho para todos os fins. Segundo o Autor, o art. 10 da Lei nº 10.666, de 2003, que prevê a redução ou majoração das alíquotas do SAT, em razão do desempenho da empresa quanto às estatísticas de acidentes na respectiva atividade econômica é a razão desse prejuízo e deve ser alterado.

A Proposição foi distribuída às Comissões de Seguridade Social e Família e de Trabalho, de Administração e Serviço Público, para se pronunciarem no mérito, e de Constituição e Justiça e de Cidadania para tratar das questões de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposição nesta Comissão de Seguridade Social e Família.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Segundo dados do Anuário Estatístico da Previdência Social de 2014, apresentado em 31 de março do corrente ano, naquele ano foram registrados no Instituto Nacional do Seguro Social - INSS cerca de 704,1 mil acidentes do trabalho. Do total de acidentes registrados com Comunicação de Acidente de Trabalho - CAT, os acidentes típicos representaram 76,55%; os de trajeto 20,67% e as doenças do trabalho 2,79%. O número de acidentes no percurso casa-trabalho-casa cresceu 41,2%, entre 2007 e 2013.

O dado mais recente disponível na Previdência Social indica, portanto, uma escalada na participação dos acidentes de trajeto no total de acidentes de trabalho no país. Num período de apenas sete anos, este tipo

de ocorrência saltou de 15,2% para 20% das CAT registradas. Em números, os casos saltaram de 79 mil para 111,6 mil, entre 2007 e 2013.

Os acidentes de trajeto fazem parte do cálculo do Fator Acidentário de Prevenção - FAP, criado para estimular a adoção de políticas de prevenção de acidentes de trabalho pela empresa. De acordo com o art. 10 da Lei nº 10.666, de 2003, o FAP pode reduzir em 50% ou majorar em 100% a alíquota dos Riscos Ambientais do Trabalho RAT – de 1%, 2% ou 3%, sobre a folha de pagamento, com base em índices de frequência, gravidade e custo dos acidentes. Dessa forma, o resultado do FAP varia de 0,5 a dois pontos e deve ser multiplicado, anualmente, pela alíquota básica do RAT (1%, 2% ou 3%), o que significa que a contribuição pode ser reduzida à metade ou dobrar, podendo alcançar 6% da folha de pagamentos.

De mencionar que, por força do disposto no artigo 21 da Lei nº 8.213, de 1991, todos os acidentes classificados como do trabalho, incluídos os de trajeto, são de responsabilidade dos empregadores, o que afeta o FAP e, conseqüentemente, o seguro de acidentes a ser pago.

A regulamentação do fator, por intermédio do Decreto nº 6.957, de 9 de setembro de 2009, incluiu no cálculo todas essas ocorrências acidentárias, inclusive as de trajeto, penalizando todo o setor produtivo, a nosso ver de forma indevida.

O aumento do número de acidentes de trajeto nos últimos anos tem prejudicado as empresas, pois tal parâmetro integra o cálculo do Fator Acidentário de Prevenção – FAP. O FAP, como já afirmamos, determina o valor que as empresas devem pagar sobre o anteriormente denominado Seguro Acidente de Trabalho – SAT, substituído, em 2009, pelo GIIL- RAT, cuja sigla corresponde à Contribuição do Grau de Incidência de Incapacidade Laborativa decorrente dos Riscos Ambientais do Trabalho - RAT, e cujo objetivo continua a ser financiar a aposentadoria especial e os benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, conforme previsto no art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991.

Considerar os acidentes de trajeto no cálculo do FAP é uma medida injusta, que não contribui para a finalidade para a qual foi criado, ou seja, estimular as empresas a deixar o ambiente de trabalho seguro e sadio, pois não há como a empresa controlar os acidentes que ocorrem na ida e na

volta do trabalho.

De fato, o empregador não tem meios de controlar ou fiscalizar atos que não estão sob seu domínio como, por exemplo, o comportamento do próprio empregado ou de terceiros não contratados pelo empregador. Sendo assim, não poderá, portanto, ser responsabilizado por negligência, imprudência do empregado na condução de seu meio próprio de transporte, ou ainda, pela prática de ato, nas mesmas circunstâncias, por terceiros completamente estranhos à relação contratual laboral.

A proposição em apreciação propõe, portanto, alterar a Lei nº 10.666, de 2003, para corrigir tal distorção, que advém do texto legal em vigor.

Pelo exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 7.379, de 2014.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado ZECA CAVALCANTI (PTB/PE)
Relator