

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.143, DE 1999.

“Dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.”

Autor: Deputado PAULO PAIM

Relator: Deputado FREIRE JÚNIOR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe intenta estabelecer aos motoristas e cobradores de transportes coletivos normas sobre jornada de trabalho (duração, trabalho em dias feriados, remuneração da hora extraordinária e noturna); caracterização da atividade como penosa para fins de percepção de adicional e de aposentadoria especial, e concessão de seguro obrigatório, custeado pelas empresas, para cobertura de “riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.”

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao Projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sob a aparência de “regulamentação profissional”, o presente Projeto intenta estabelecer a um segmento específico de mão-de-obra condições de trabalho, direitos trabalhistas e previdenciários, entre esses aposentadoria especial e seguro obrigatório custeado pelas empresas empregadoras.

De fato, costuma-se confundir regulamentação de profissão com conquista de direitos. Todavia, seja qual for o enfoque, a matéria não merece prosperar. Se não, vejamos:

Relativamente ao primeiro enfoque, temos entendido que a regulamentação profissional - porque, necessariamente, implica restrição à liberdade do exercício de atividades profissionais, com a formação de um núcleo corporativo e consequente fechamento do mercado de trabalho para todos os que não pertencerem à corporação - não pode encontrar apoio no âmbito desta Casa que, justamente, é de democrática representação popular.

O Executivo e o Judiciário também vem firmando posicionamento nesse mesmo sentido: se, pelo exercício indevido da atividade, não existe potencial lesivo à comunidade, não se justificam restrições legislativas ao ofício. Por certo que a atividade em apreço não se enquadra no perfil das profissões que devem ser regulamentadas.

Quanto ao tratamento da matéria sob o enfoque de conquista de direitos, há que se registrar que a tendência mundial caminha para a desregulamentação das relações de trabalho, relocando o âmbito da simples proteção pela via legislativa – imperativa e generalizada - para o da negociação coletiva.

Com efeito, o estabelecimento, para determinado segmento profissional, de questões diferenciadas das normas mínimas tutelares inerentes a todos os empregados, constituem cláusulas típicas de convenções ou acordos coletivos. Daí por que são impróprias e inoportunas as reivindicações do texto projetado.

A questão da jornada de trabalho, por exemplo, já vem sendo ajustada nas relações coletivas entre patrões e empregados de forma a fixá-la em torno de seis horas diárias e trinta e seis semanais. Essa, portanto, é a via preferível para o tratamento da matéria. A normatização genérica sobre o assunto, num país tão extenso quanto heterogêneo, poderia implicar alterações substanciais no mercado de trabalho, até onerando os custos desse setor da economia nacional, e acabando por prejudicar o próprio segmento profissional que a medida em apreço visa tutelar.

Diversa seria a hipótese, todavia, se a pretensão fosse a de normatizar o “tempo de direção” dos motoristas. Nesse caso, aí sim, a intervenção estatal seria justificável pelo inegável interesse público, seja por tratar-se de fator de segurança nas rodovias e estradas, ante a natural redução dos riscos de acidentes, seja por tratar-se de medida de geração de novos empregos diretos. É que o conceito do “tempo de direção” é bem mais abrangente do que a mera questão da jornada de trabalho: independe da modalidade da prestação de serviços do motorista - se de forma autônoma ou sob a forma de contrato de trabalho (com ou sem vínculo de emprego) - e está relacionado com o “período ótimo” de permanência ininterrupta à frente do volante, avaliável por meio de condições tais como o conforto, o bem-estar e a saúde do motorista.

Sem dúvida, o interesse social da norma deve estar voltado para a regulamentação dessa situação, visando impedir que o motorista dirija o veículo além das horas a partir das quais começa a haver desgaste e fadiga, comprometendo a saúde do trabalhador e a segurança no trânsito. Aliás, no plano internacional, o interesse pelo assunto já mereceu até mesmo a atenção da Comunidade Econômica Européia que, em dezembro de 1985, resolveu intervir no âmbito das rodovias de seus países membros, fixando o período máximo de direção contínua de veículos e o tempo de direção diária dos motoristas de cargas e passageiros. Nesse sentido, já se encontram em tramitação nesta Casa Legislativa algumas proposições com esse enfoque da matéria. De forma contrária a esse direcionamento, no entanto, o Projeto em apreço até prevê a possibilidade de trabalho em horas extraordinárias. Aliás, chega a ser um consenso estabelecer norma que reduza a jornada de trabalho, sem que haja vedação expressa de atividade profissional em horas extras.

Quanto ao seguro obrigatório a cargo do empregador, é igualmente impróprio o tratamento da matéria por ato da ordem legislativa, sendo

prudente que a questão seja remetida para a negociação coletiva.

Também é impertinente a caracterização da atividade como penosa, para fins de percebimento de adicional e de concessão de aposentadoria especial. A preocupação do legislador deve estar voltada para as condições que minimizem o grau de risco ou de penosidade e não para medidas que impliquem acréscimos salariais ou outros benefícios que tendem a estimular o exercício nas condições indesejáveis.

Com base nesse justo e legítimo princípio, não basta que o trabalhador integre determinada categoria profissional, mas sim que comprove a exposição aos agentes físicos, químicos e biológicos prejudiciais à saúde, o que não implica que estes trabalhadores serão prejudicados. Com efeito, de acordo com a legislação vigente, os motoristas profissionais, por exemplo, que comprovarem que, no exercício da atividade profissional, estão sujeitos à exposição permanente a níveis de ruído acima de 90 decibéis ou à exposição ao calor acima dos limites de tolerância, já têm assegurada a aposentadoria especial após 25 anos de contribuição.

Somos, pois, pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.143/99.

Sala da Comissão, em de de 2001 .

Deputado FREIRE JÚNIOR
Relator