

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. CELSO MALDANER)

Altera o inciso II do art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT para não caracterização de tanque suplementar nas atividades perigosas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso II do art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a:

[...]

§5º Qualquer que seja a quantidade de inflamável (combustível) contida nos tanques de combustível, originais de fábrica e suplementares, regularmente instalados nos veículos e nos equipamentos de refrigeração de carga, não caracteriza a atividade como perigosa.

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

JUSTIFICAÇÃO

Muitos caminhões atualmente possuem um segundo tanque para consumo próprio, chamado também de “tanque suplementar”, sejam



originais de fábrica ou instalados em conformidade com a regulamentação do CONTRAN, o que se dá especialmente para atender as necessidades de otimização do trabalho de transporte de cargas de longa distância, conferindo a autonomia necessária ao veículo para rodagem em um país com dimensões continentais como é o caso do Brasil.

Da existência do segundo tanque, com capacidade volumétrica superior a 200 litros de combustível, nasce a discussão sobre a caracterização da atividade do motorista destes caminhões como perigosa, enquadrando-os no item 16.6 da NR, e não no subitem 16.6.1, sob o argumento que a atividade poderia ser equiparada a transporte de combustível, como se fosse possível confundir o tanque de consumo do próprio veículo com os tanques de armazenamento e transporte de inflamáveis.

A Norma Regulamentadora n.º 16 relaciona as atividades perigosas as atividades conforme autoriza o artigo 193 da CLT. No item 16.6 da referida NR, há a previsão de que *“As operações de transportes inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas em condições de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 litros para os inflamáveis líquidos e 135 quilos para os inflamáveis liquefeitos”*.

O entendimento prevalente nos meios técnicos (engenheiros de segurança no trabalho e juristas) é de que esse dispositivo tem como destinatário as operações de transportes de inflamáveis, não regulando a capacidade ou quantidade de combustível presente no tanque de consumo do próprio veículo (caminhão), independentemente da quantidade de tanques ou capacidade volumétrica de armazenamento dos mesmos. Esse entendimento se reforça com o previsto no subitem n.º 16.6.1 excetua: **“As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para o efeito dessa Norma”**.

Observe-se, a propósito, que a palavra “tanques” está empregada no plural, ou seja, não é “o tanque” de consumo próprio, são “todos os tanques” destinados ao consumo do veículo que são excluídos como agente caracterizador da periculosidade.



Assim, sempre compreenderam as fabricantes de veículos pesados e as empresas de transporte que os adquirem, entendendo que a norma se destinava às transportadoras de inflamáveis e tinha por objeto de regulação a carga transportada, conferindo proteção ao trabalhador inserido na dinâmica de tal operação.

Todavia, o Tribunal Superior do Trabalho, através de sua Subseção de Dissídios Individuais 01 (SBDI-1) adotou interpretação que importa, na prática, em negativa de vigência à exceção do item 16.6.1.

Afirma a SBDI-1 do TST que a exceção somente se aplica às hipóteses em que o veículo conta com apenas um tanque de combustível ou então, que o segundo tanque se limite a 200l de capacidade.

Ocorre que os caminhões (cavalo mecânico) de grande porte saem de fábrica com dois tanques, os quais, ambos, possuem mais de 200l cada, implicando dizer que todos os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga estariam em condição perigosa, fazendo jus ao adicional de 30% sobre o salário.

Com vistas a superar essa distorção trazida pela jurisprudência, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, do Ministério da Economia, para que tornasse o texto da NR 16 ainda mais claro a respeito do assunto, aprovou a Portaria SEPRT nº1.357 de 09/12/2019 incluindo o subitem 16.6.1.1 na NR 16 com a seguinte redação: **“16.6.1.1: Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente.”**

O novo dispositivo foi redundante ao excluir literalmente os tanques de consumo do veículo (independentemente de sua capacidade e condição de originalidade ou não) do conceito de atividade perigosa, impedindo a interpretação que equiparasse tanque de consumo do veículo com o transporte de inflamáveis.

Importante salientar que a nova redação não altera substancialmente o espírito da norma ou a interpretação técnica dada pelos serviços especializados em engenharia de segurança do trabalho, pelo contrário, reforça a intenção da norma (nunca houve desejo de caracterizar a periculosidade pelo tanque do veículo) e acompanha a interpretação feita pelos engenheiros em segurança do trabalho.



Não obstante, a inclusão do subitem 16.6.1.1, em recentes julgados, verifica-se que o TST continua aplicando entendimento com base na decisão de sua SBDI-1 (Processo n.º TST-E-RR-50-74.2015.5.04.0871). Mais uma vez a norma inculpada tanto no item 16.6.1, quanto 16.6.1.1 tem sido totalmente ignorada.

Diante desse cenário e de um passivo trabalhista exorbitante, que irá impactar em todo o agronegócio do país, dependente que é do transporte rodoviário de cargas, que impactará o mercado negativamente, produzindo inflação e acréscimo dos bens mais essenciais pela significativa elevação do valor dos fretes que irá decorrer da realidade criada pelas decisões do TST, se faz necessária a alteração legislativa, para restabelecer-se a segurança jurídica e pacificar as relações socioeconômicas afetadas.

Por isso, apresentamos o presente projeto de lei, que visa tornar claro que o inflamável (combustível) presente nos tanques de consumo próprio dos veículos e equipamentos de refrigeração não caracterizam as atividades de condução e operação de tais equipamentos como perigosa para fins de pagamento do adicional de periculosidade previsto no artigo 193 da CLT, e pedimos o apoio dos nobres colegas para seu aperfeiçoamento e aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado CELSO MALDANER

