



COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.949, DE 2021.

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

Autor: Deputado CELSO MALDANER

Relator: Deputado PAULO VICENTE CALEFFI

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, tem por objetivo alterar o art. 193 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho CLT), para incluir ressalva para que “*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 caracterize a atividade como perigosa*”.

Justifica o autor que a presente alteração na CLT é necessária tendo em vista que muitos caminhões atualmente possuem um segundo tanque original de fábrica ou instalado em conformidade com a regulamentação do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), especialmente para atender às necessidades de otimização do transporte de cargas de longa distância, conferindo a autonomia necessária ao veículo para rodagem sem tantas paradas para reabastecimento, tendo em vista a dimensão territorial de um país como o Brasil.

Acrescenta ainda o Dep. Celso Maldaner que diante “*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*

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211525648000>



CÂMARA DOS DEPUTADOS



culo com os tanques de armazenamento e transporte de inflamáveis”, situação
e no Voto passaremos a discutir.

O projeto de lei em análise foi distribuído à Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC (Art. 54, do RICD), no qual compete a esta Comissão de Trabalho apreciar a matéria quanto ao mérito, nos termos do disposto no inciso XVIII, do art. 32, do Regimento Interno desta Casa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, tem como objetivo alterar o art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para incluir ressalva na norma que deixe claro que as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, bem como nos equipamentos de refrigeração de carga, para consumo próprio dos veículos, não sejam consideradas como atividades ou operações perigosas que impliquem riscos ao trabalhador a ponto de constituir direito ao adicional de periculosidade.

Atualmente o artigo 193 da CLT, e seu inciso I, preveem que “*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 inflamáveis, explosivos ou energia elétrica*”. Ou seja, na forma que dispõe o texto normativo, independente da quantidade de inflamáveis e independente da função desse inflamável no veículo, já se caracteriza o trabalho em condições de periculosidade (§ 1º), assegurando ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário recebido da empresa.

É importante mencionar que a Norma Regulamentadora nº 16, que dispõe sobre as atividades e operações perigosas, enfatiza o texto do *caput* do art. 193 da CLT, mas também prevê as seguintes exceções que não implicariam no referido adicional:

NR 16.6 As operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi
Para verificar a assinatura, clique [aqui](#).



CÂMARA DOS DEPUTADOS



de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos e 135 (cento e trinta e cinco) quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

NR 16.6.1 As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma.

Destaque-se que a NR 16.6.1 é clara ao afirmar que as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos não devem ser consideradas para contagem das operações de transporte de inflamáveis que contabilizam a periculosidade e resultam na necessidade de pagamento do adicional ao motorista empregado.

Como bem argumenta o autor, a grande questão é que alguns tribunais trabalhistas não têm entendido dessa forma e esta confusão normativa precisa ser resolvida, pois parte do Poder Judiciário tem ignorado a exceção da NR ou a considera sem o poder normativo suficiente para contrapor o dispositivo presente na CLT. Com todo o respeito que esses entendimentos merecem e me permitindo discordar desses posicionamentos, existe a necessidade de se alterar a referida norma trabalhista a fim de preencher essa lacuna e reduzir as lides na Justiça do Trabalho por erros de interpretação.

A proposta do ilustre Deputado Celso Maldaner não é suprimir direito algum dos motoristas, nem tampouco favorecer as empresas, o propósito éclarear na norma trabalhista o que é o bem transportado e o que é o bem de consumo, ou seja, o combustível usado no tanque próprio do veículo é um bem de consumo, não podendo caracterizar transporte de combustível, nem tampouco dar direito ao motorista algum direito a adicional de periculosidade por circular com seu tanque contendo inflamável. Essa lógica deve ser aplicada aos grandes meios de locomoção, como caminhão, ônibus, trem, navio, avião e assim todos os modais, uma vez que o transporte de produtos perigosos tem caráter diferente do combustível de consumo dos referidos veículos.

Ao longo da composição do presente parecer ouvi algumas entidades de referência no assunto no qual compartilho algumas contribuições sobre o assunto:

1) a ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos

Rodoviários) afirmou que "os tanques suplementares instalados nos

Assinado eletronicamente (infoleg) Dep. Paulo Vicente Caleffi

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211525648000>





implementos são exclusivamente de consumo próprio e certificados como tal e a atividade desempenhada pelos condutores dos veículos com esses tanques não deve ser caracterizada como atividade ou operação perigosa”;

- 2) a FABUS (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus) argumenta a necessidade desses tanques complementares por exemplo para que “*o abastecimento seja feito nas garagens das empresas com combustível de menor custo e com a qualidade de procedência controlada*”, bem como para “*evitar paradas ao longo do percurso para reabastecimento visando a segurança do próprio condutor e evitando assaltos, além de diminuir o tempo e o custo das viagens*”;
- 3) a CONFTAC (Confederação Nacional dos Caminhoneiros e Transportadores Autônomos de Bens e Cargas) demonstrou que o projeto de lei em tela está em perfeita consonância com os regulamentos do CONTRAN e por “*atender as necessidades de otimização do trabalho de transporte de cargas de longa distância, conferindo a autonomia necessária*”, e, por “*essa prática permitir maior segurança no sentido da não necessidade de abastecimentos frequentes possibilitando o melhor aproveitamento de preço dos combustíveis praticados em locais de preço menor*”.

Ainda nesse sentido, suponhamos que quem possui um tanque suplementar em seu veículo, ainda que para consumo próprio do caminhão, por exemplo, pleiteasse então o adicional de periculosidade com base no *caput* e no inciso I do art. 193, essa periculosidade por acaso deixaria de existir se o tanque estiver vazio? Faz sentido um motorista contratado pela CLT ter direito a esse adicional e um motorista autônomo – como é a realidade de muitos – não ter direito a nada? Na verdade, em nenhum desses casos, salvo melhor juízo, esse adicional é devido, pois o combustível de consumo não deve ser interpretado como inflamável para fins de aferir periculosidade, pois não é combustível a ser transportado como algo a ser entregue.

Importante frisar que as normas trabalhistas, principalmente a infralegal, não deve deixar dúvidas ou gerar conflitos entre empregado e empregador, tão pouco divergências nas decisões do poder judiciário. Assim sendo, se a questão



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi

Pode ser visualizado o documento original no endereço eletrônico: <http://www.camara.gov.br/plataforma/legislativo/legis/00014755048060>



CÂMARA DOS DEPUTADOS



1 sido judicializada a ponto de chegar ao Tribunal Superior do Trabalho - TST, a máxima relevância máxima da esfera trabalhista, significa que os julgadores dos tribunais inferiores não têm apresentado posicionamento uniforme. Portanto, o projeto de lei é necessário e muito oportuno a fim de pacificar o entendimento e uniformizar as decisões. Dito isso, apesar de não vislumbrar óbices que impeçam a aprovação da proposta nesta Comissão, a fim de aprimorar o texto do projeto de lei ora em análise, é que se propõe Substitutivo.

Com base em todo o exposto e na relevância da presente proposta, restritos às competências desta Comissão, somos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.949, de 2021, na forma do Substitutivo anexo.

Sala das Comissões, em _____ de _____ de 2021.

Deputado PAULO VICENTE CALEFFI
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211525648000>





OMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E DE SERVIÇO PÚBLICO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.949, DE 2021.

Inclui o § 5º no art. 193 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho – CLT) para não caracterização de tanque suplementar como meio de atividade perigosa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei não considera como atividades ou operações perigosas que impliquem riscos ao trabalhador as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis para consumo próprio dos veículos, originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.

Art. 2º O 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 acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 193.....

.....
§5º O disposto no *caput* e no respectivo inciso I não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis, originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em _____ de _____ de 2021.

**Deputado PAULO VICENTE CALEFFI
Relator**

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211525648000>

