



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.465-A, DE 2007

(Do Sr. Manato)

Regulamenta o transporte de rochas ornamentais; tendo parecer da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. EDGAR MOURY).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão

Art. 1º — Esta Lei regulamenta o transporte de rochas ornamentais, mármore, granito em todo o país, estabelecendo critérios para seu transporte nas vias e rodovias de todo o território nacional.

Art. 2º — Os motoristas que conduzirem carretas ou caminhões que transportem mármore, granito ou rochas ornamentais deverão freqüentar cursos específicos nos quais deverão ser aprovados de acordo com critérios de assiduidade, pontualidade e rendimento.

Parágrafo único — Na identificação de que trata este artigo deverá constar essencialmente a razão social da empresa, o tipo de rocha e o número da Licença de Operação (LO) emitida pelo órgão competente e devidamente atualizada.

Art. 3º — É obrigatório constar fixado nos blocos de mármore e granito, de forma permanente, identificação da empresa responsável pela extração, estocagem e transporte, através de qualquer tipo de veículo, nas vias e rodovias de todo o território nacional.

Art. 4º — No caso de acidente, a empresa responsável deverá providenciar a retirada do bloco no prazo de 24 horas, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação.

Art. 5º — O transporte de blocos de granito, mármore, que só poderá ser feito um de cada vez, será por carreta rebaixada com sistema de travamento lateral, com parafusos ajustáveis, apoio frontal e, no mínimo, dois cabos de aço de uma polegada amarrados ao chassi que seguram o bloco.

Art. 6º — A velocidade máxima tolerada para os veículos que transportam blocos de granito e mármore será de 60 km/h.

Art. 7º — A parte central da carreta, onde fica a pedra, é rebaixada e terá as seguintes medidas: altura: entre 1,00 a 1,15 metro; largura: entre 2,60 a 32,00 metros; capacidade total carreta e carga: até 50 toneladas.

Art. 8º — A jornada de trabalho dos motoristas que ocupam-se com essa modalidade de afazer será ajustada em convenção coletiva que permita a sua adaptação à segurança do trabalhador e das estradas.

Art. 9º — O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 dias após sua promulgação.

JUSTIFICAÇÃO

Achamos importante regulamentar o transporte de rochas ornamentais, com o objetivo de ter requisitos para a atividade, de modo a evitar acidentes e perdas de vidas como tem acontecido até o presente. É preciso considerar que 80% do transporte de rochas passa pelo Estado do Espírito Santo e tem forte participação na economia capixaba. Mas deixa um saldo negativo também nas estradas. Só este ano, foram 730 acidentes em cinco meses (janeiro a maio), 42 deles com caminhões que levaram mármore ou granito. No dia 16 de maio, quatro pessoas morreram e 15 ficaram feridas, quando o ônibus em que estavam foi atingido por uma pedra de granito de 40 toneladas, que caiu de uma carreta, em Aracruz. As autoridades têm chamado a atenção também para lembrar outro impacto da atividade: a redução da vida útil do pavimento, mostrando que o excesso de peso das carretas, em torno de 20% acima, já reduz a vida útil do asfalto em 50%.

O rebaixamento das carretas é necessário para proporcionar maior estabilidade, garantindo a segurança das rochas ornamentais, do motorista e dos demais veículos que trafegam pelas vias, bem como das próprias estradas. Achamos por bem exigir a identificação da empresa responsável pela extração, estocagem e transporte das rochas ornamentais. Também é necessário estabelecer explicitamente a forma como a rocha deverá ser presa à carreta, pois tem acontecido de muitos motoristas deixarem as peças soltas para evitar que o veículo tombe, o que não é de maneira nenhuma aceitável. Fiscalizar a amarração da carga

é um dos pontos mais importantes, porque a maioria dos acidentes ocorre em função da queda do bloco.

Outro ponto que precisa ser modificado diz respeito à jornada de trabalho dos motoristas que transportam as rochas. Pesquisas mostram que 15% dos condutores ficam mais de quatro horas consecutivas ao volante. Precisamos ter novos requisitos nos contratos entre motoristas e empresas. Outro problema é que há motoristas que extrapolam o limite de velocidade previsto nesse tipo de transporte. Alguns passam pela rodovias acima de 140 km/hora. Mesmo com a carga bem amarrada, o risco de acidente grave é enorme.

Sala das Sessões, em 21 de novembro de 2007.

Deputado **MANATO**
PDT/ES

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto que tem por finalidade regulamentar o transporte de rochas ornamentais no País, “estabelecendo critérios para seu transporte nas vias e rodovias de todo o território nacional”.

O art. 2º torna obrigatória a conclusão de curso específico por parte do motorista.

O art. 3º obriga que se fixe nos blocos de mármore e granito, de forma permanente, a identificação da empresa responsável pela extração, estocagem e transporte da rocha. Aqui cabe uma ressalva quanto a um deslize na elaboração do projeto, pois o parágrafo único do art. 2º, na verdade, refere-se ao art. 3º, uma vez que relaciona alguns itens que deverão constar da identificação, a saber: razão social da empresa, o tipo de rocha transportada e o número da Licença de Operação. Assim, quando da apreciação na CCJC, o referido parágrafo deverá ser deslocado para o local correto.

O art. 4º estabelece o prazo de 24 horas para que a empresa responsável, no caso de acidente, retire a mercadoria da via ou rodovia.

O art. 5º define critérios para o acondicionamento da mercadoria no caminhão, enquanto o art. 6º estabelece que a velocidade máxima permitida para esse tipo de transporte será de 60 km/h.

O art. 7º estabelece alguns requisitos que os caminhões deverão obedecer para o transporte de rochas ornamentais.

Por fim, o art. 8º determina que “a jornada de trabalho dos motoristas que ocupam-se com essa modalidade de afazer será ajustada em convenção coletiva que permita a sua adaptação à segurança do trabalhador e das estradas”.

Em sua justificação, o autor do projeto relata que a regulamentação aqui pretendida objetiva, em suma, “evitar acidentes e perdas de vidas”.

A proposta foi distribuída às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Viação e Transportes para análise do mérito e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para apreciação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposição.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A leitura da proposta apresentada, bem como de sua justificação, indica que o tema, efetivamente, está a merecer um tratamento legal.

Ocorre que, nos termos do Regimento Interno desta Câmara dos Deputados, muito pouco caberá à esta CTASP apreciar, pois a maior parte do mérito da proposta caberá à CVT examinar.

Nesse contexto, a competência regimental de nossa Comissão restringe-se, basicamente, ao que estabelece o art. 8º do projeto, que visa a regulamentar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhões que transportam rochas ornamentais. Determina o referido artigo que a jornada “será ajustada em

convenção coletiva que permita a sua adaptação à segurança do trabalhador nas estradas”.

Ao justificar esse dispositivo, o projeto menciona o seguinte:

“Outro ponto que precisa ser modificado diz respeito à jornada de trabalho dos motoristas que transportam as rochas. Pesquisas mostram que 15% dos condutores ficam mais de quatro horas consecutivas ao volante. Precisamos ter novos requisitos nos contratos entre motoristas e empresas”.

Essa discussão pontual suscita um questionamento em relação ao regime de trabalho desse profissional. Isso porque o caminhoneiro pode exercer sua atividade na condição de empregado ou de autônomo.

A hipótese aventada no primeiro caso refere-se à situação em que o caminhoneiro é contratado diretamente pela empresa responsável pela exploração e estocagem da rocha. Dessa forma, na condição de empregado, será regido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que possui, inclusive, um Capítulo específico para tratar da duração do trabalho (arts. 57 a 75). Além disso, as partes envolvidas – empregador e empregado – sujeitar-se-ão ao disposto na Constituição Federal, que assim determina nos incisos XIII, XIV e XVI do art. 7º:

“Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

.....

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;”

A regra geral determina que a jornada de trabalho será de oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, sendo devido o pagamento de adicional de hora-extra quando for ultrapassado esse limite. Todavia o inciso XIII faculta a compensação de horários, *mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho*.

A compensação de horário foi disciplinada no § 2º do art. 59 da CLT que assim prevê:

“Art. 59.

§ 2º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período máximo de um ano, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.”

Portanto quer nos parecer que o art. 8º do presente projeto de lei não trará inovação à matéria, uma vez que a legislação vigente já possibilita o ajustamento da jornada de trabalho dos empregados em geral, e dos caminhoneiros empregados, em especial, por intermédio da celebração de convenção coletiva.

Por outro lado, se a matéria parece solucionada em relação ao caminhoneiro empregado, o mesmo não podemos dizer quanto ao caminhoneiro autônomo.

Essa categoria está resguardada pela Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que “define a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens e dá outras providências”. O referido dispositivo contém dois artigos, a saber:

“Art. 1º Considera-se Transportador Rodoviário Autônomo de Bens a pessoa física, proprietário ou co-proprietário de um só veículo, sem vínculo empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar competente, que, com seu veículo, contrate serviço de transporte a frete, de carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens, ou diretamente com os usuários desse serviço.

Art. 2º A prestação de serviços de que trata o artigo anterior compreende o transporte efetuado pelo contratado ou seu preposto, em vias públicas ou rodovias.”

O art. 1º é cristalino ao determinar, textualmente, que a atividade de Transportador Rodoviário Autônomo de Bens é prestada **sem vínculo**

empregatício, o que foi ratificado pelos tribunais trabalhistas em inúmeras decisões, a exemplo das seguintes:

“AUTÔNOMO – A diferença entre o trabalho subordinado e o trabalho autônomo é de que este, no ensinamento de Riva San Severino, promete um certo resultado a ser conseguido pelo esforço do trabalho próprio enquanto aquele promete dar uma certa quantidade de trabalho próprio para o empregador atingir seus objetivos empresariais. O proprietário de caminhão, que trabalha a frete, é autônomo, não empregado, porque ao usar o seu veículo promete ao fretador um resultado: a entrega do produto com seu exclusivo esforço.” (TRT 1ª R. – RO 05460/83 – 1ª T. – Rel. Juiz José Teófilo Vianna Clementino – DORJ 03.09.1984 in CD SÍNTESE TRABALHISTA - Administrativa e Previdenciária - Ed. Síntese, nº 02 de jul/98.)”

“TRABALHADOR RODOVIÁRIO AUTÔNOMO – LEI Nº 7290/84 – O trabalhador que labora com frete, em veículo próprio, arcando com todas as despesas deste, enquadra-se como transportador rodoviário autônomo, nos moldes estabelecidos na Lei nº 7290/84, ficando afastado, portanto, o reconhecimento do vínculo empregatício. (TRT 3ª R. – RO 13730/99 – 5ª T. – Rel. Juiz Sebastião Geraldo de Oliveira – DJMG 11.03.2000 – p. 17 in CD Juris Síntese Millenium, Ed. Síntese, nº 37/2002)”

“CONTRATO DE FRETAMENTO - INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO DE EMPREGO. Em estando caracterizado que o proprietário do veículo fretado realizava diretamente ou mediante terceiros, o transporte das mercadorias da reclamada, ainda que com exclusividade, não ha como considerar caracterizada a relação empregatícia, mas, ao contrário, considera-se empresário o dono do caminhão, que tem interesse em manter cliente cativo, tanto quanto a empresa que lhe contrata os serviços e cujo volume de investimento, na compra e manutenção do veiculo, não permite cogitar-se na dependência econômica configuradora do vinculo laboral. Recurso de Revista conhecido por violação do artigo terceiro, da CLT, e provido para julgar improcedente a reclamatória.” (Proc. RR 323380, Ac. 3110 do TST, Relator: Ministro Armando de Brito, DOU de 13.06.1997 in CD JUIS Trabalhista - Saraiva. 1ª Ed., fev/98)”

Com isso, verificamos que o art. 8º em comento não se prestará a regulamentar a situação dos caminhoneiros autônomos, pois a convenção coletiva que vier a ser adotada não os alcançará, pois a CLT determina, em seu art. 611, ser a convenção coletiva de trabalho aplicável “às relações individuais do trabalho”. Aliás, cabe ressaltar que grande parte dos instrumentos coletivos celebrados por sindicatos de caminhoneiros possui cláusula dispondo sobre a não eficácia da norma em relação aos motoristas autônomos, o que corrobora esse entendimento.

Por outro lado, ainda que admitamos que a convenção celebrada tenha efeitos sobre os autônomos, restará uma dúvida quanto à sua aplicação. De que modo dar-se-á o controle da jornada estabelecida no art. 8º? A quem caberá esse controle, uma vez que, em se tratando de um contrato de prestação de serviços, esse contrato celebrado entre o caminhoneiro e o contratante tem natureza civil? Em suma, quem será o responsável pela garantia de cumprimento desse direito?

Corroborando esses questionamentos, convém trazer a lume o art. 593 do novo Código Civil que dispõe da seguinte forma:

“Art. 593. A prestação de serviço, que não estiver sujeita às leis trabalhistas ou a lei especial, reger-se-á pelas disposições deste Capítulo.”

De tudo o que foi exposto, restam-nos as seguintes conclusões:

a) o caminhoneiro empregado, aquele que possui vínculo empregatício diretamente com a empresa, faz *jus* aos direitos trabalhistas estabelecidos no ordenamento jurídico vigente, em especial, a CLT. Tem a jornada de trabalho definida em lei, permitida a sua compensação por negociação coletiva;

b) o caminhoneiro autônomo não possui vínculo empregatício, não se aplicando aos contratos de prestação de serviço com ele firmado as cláusulas acordadas em negociação coletiva.

Dessa forma, a aprovação do art. 8º da proposta em comento não trará qualquer efeito prático, sendo desnecessária a sua manutenção.

Portanto, na parte relativa à competência regimental desta CTASP, que, como já dito, restringe-se à apreciação do art. 8º, propomos a aprovação do Projeto de Lei nº 2.465, de 2007, com uma emenda supressiva.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2008.

Deputado EDGAR MOURY
Relator

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o art. 8º do projeto de lei.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2008.

Deputado EDGAR MOURY
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.465/07, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Edgar Moury.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sabino Castelo Branco - Presidente, Sérgio Moraes e Manuela D'Ávila - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Daniel Almeida, Edgar Moury, Eudes Xavier, Fernando Nascimento, Hermes Parcianello, Luciano Castro, Luiz Carlos Busato, Major Fábio, Mauro Nazif, Milton Monti, Paulo Rocha, Pedro Henry, Roberto Santiago, Thelma de Oliveira, Vanessa Grazziotin, Vicentinho, Armando Abílio, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Emilia Fernandes e Sebastião Bala Rocha.

Sala da Comissão, em 1º de abril de 2009

Deputado SABINO CASTELO BRANCO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
