

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 3.066-A, DE 2000.

“Regulamenta a profissão de caminhoneiro.”

Autor: Deputado JOVAIR ARANTES

Relator: Deputado EXPEDITO JÚNIOR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em apreço intenta estabelecer condições de trabalho para os caminhoneiros, a fim de se “coibir os abusos perpetrados por empresas que obrigam os caminhoneiros a cumprir uma jornada de trabalho que coloca em risco a vida de todos os que transitam em rodovias em veículos inadequados que acabam por aumentar as estatísticas de acidentes”.

A Comissão de Viação e Transportes manifestou-se pela aprovação do Projeto com a Emenda relativa aos Arts. 5º e 6º, integralmente suprimidos.

Decorrido o prazo regimental, este Órgão técnico não recebeu emendas ao Projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De início, é importante ressaltar que não se trata, no caso, de regulamentação da profissão de caminhoneiro, conforme declarado na Ementa do Projeto, o que atrairia a incidência do Verbete nº 01 da Súmula de Jurisprudência deste Colegiado. Trata-se, na verdade, do estabelecimento de condições de trabalho à categoria dos caminhoneiros, à semelhança do que ocorre com outras atividades profissionais que, pelas peculiaridades do trabalho desenvolvido (ferroviários, bancários, telefonistas, químicos, trabalho em minas, etc.) ou por razões inerentes aos próprios trabalhadores (maternidade e os menores de idade, por exemplo), exigem uma tutela diferenciada, conforme dispõem os Arts. 224 a 441, que compõem o Título III – Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho - da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

E, de fato, o trabalho prestado pelos caminhoneiros exige maior intervenção do Estado. É pública e notória a situação desses trabalhadores que chegam “a ficar mais de dezesseis horas ao volante, sem parar para descansar”, buscando “energia para isso em misturas conhecidas como rebite, anfetaminas e outras drogas usadas para afastar o sono e o cansaço.” Se não há como coibir tais excessos cometidos por aqueles que trabalham por conta própria, ao menos pode-se tentar intervir nas relações em que se estabelece o vínculo empregatício.

O Projeto, todavia, padece de algumas impropriedades técnicas. Com efeito, se, por um lado, **não há como assegurar direitos trabalhistas aos autônomos (que trabalham de forma independente e por conta própria)**, por outro lado, **as normas trabalhistas já são asseguradas aos caminhoneiros empregados**. É que a aplicação do Direito do Trabalho, constante das normas consolidadas, não se dá por categoria profissional ou por determinado segmento de mão-de-obra, mas basicamente em função da prestação de serviços sob a modalidade da relação de emprego. Assim, por ser inócuo, **o Projeto não deve repetir o que já é devido** a todos os empregados (incluindo os caminhoneiros, enfatiza-se): jornada de oito horas diárias e quarenta e quatro semanais (Art. 7º, inciso XIII, da C.F.); regime de revezamento em turno de seis horas (Art. 7º, inciso XIV, da C.F.), intervalo para refeição não inferior a

uma hora (Art. 71 da C.L.T.), descanso semanal obrigatório (Art. 67 da C.L.T.), adicional noturno (Art. 73 da C.L.T.) e adicional de periculosidade (devido sempre que se verificar o implemento da condição perigosa – Arts. 193 a 197 da C.L.T.). **Tampouco faz sentido contemplar os caminhoneiros de forma menos favorável** ao que já vigora quando o que se pretende é exatamente o contrário, isto é o estabelecimento de tutela especial: impertinente, portanto, a fixação de um período mínimo de dez horas para descanso entre uma jornada e outra quando a lei atual assegura onze horas (Art. 66 da C.L.T.).

Considerando, pois, que a intervenção legislativa só se justifica para a hipótese de tutela especial, visando um abrandamento do excessivo desgaste físico e mental desses trabalhadores, somos favoráveis à adoção de condições de trabalho diferenciadas à categoria em apreço, tais como: jornada própria e tempo de direção, intervalo para descanso durante a jornada diária e entre uma e outra jornada, piso salarial, ajuda de custo (alimentação e hospedagem em viagem), seguro de vida e acidentes pessoais e comissões.

A regulamentação da jornada dos motoristas profissionais é de inegável importância para toda a sociedade - e não apenas para esse segmento de mão-de-obra - seja por representar fator de segurança nas rodovias e estradas, ante a natural redução dos riscos de acidentes, seja por constituir medida de geração de novos empregos diretos. Aliás, a redução dos riscos de acidentes envolve não apenas a questão da jornada, mas, principalmente, o tempo de direção, cujo conceito 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. Trata-se, efetivamente, de matéria de interesse social.

A fixação da jornada em torno de seis horas diárias e trinta e seis semanais está em consonância com a tendência do que já vem sendo ajustado nas relações entre patrões e empregados. Essa condição, portanto, além de não implicar alterações substanciais no mercado, normatiza a situação para toda a categoria, assegurando essa mínima e indispensável proteção também aos trabalhadores não contemplados por instrumentos coletivos.

Também nos parece razoável a fixação da pausa de quinze minutos para descanso a cada período máximo de duas horas de tempo de direção e, ainda, o estabelecimento do intervalo de doze horas para descanso entre uma jornada e outra de trabalho (uma hora a mais, portanto, em relação aos demais trabalhadores não submetidos a jornadas tão estressantes). Por outro lado, entendemos que a possibilidade de prestação de serviço em hora suplementar contraria o mérito objetivado pelo próprio Projeto e pela normatização do tempo máximo de direção. Não há eficácia em norma que reduza ou que estipule jornada de trabalho especial em função do desgaste da atividade, sem que haja vedação expressa de atividade profissional em horas extras.

Finalmente, o estabelecimento de benefícios que representem melhoria das condições sociais do caminhoneiro é importante para evitar-se o ciclo vicioso: os próprios trabalhadores, muitas vezes, terão interesse em desrespeitar as condições tutelares, submetendo-se às situações estressantes, ante à necessidade de “produzir” mais para elevar seu rendimento pessoal. É inegável, pois, a relação de causa e efeito entre as premissas: “diminuição da precarização das condições de trabalho” x “elevação da dignidade pessoal e do nível social do trabalhador” x “diminuição do grau de risco de acidentes. Assim, o estabelecimento de piso, ajuda de custo, seguro de vida e comissões representam benefícios que tendem a desestimular o exercício nas condições indesejáveis de desrespeito às normas de segurança (pausas para descanso, jornada, tempo de direção, proibição de horas extras).

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.066-A e da Emenda oferecida pela Comissão de Viação e Transportes, na forma do Substitutivo apresentado em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2002 .

Deputado EXPEDITO JÚNIOR
Relator

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.066-A, DE 2000.

Acrescenta a “Seção V-A – Do Caminhoneiro”, no Capítulo I – Das Disposições Especiais sobre Duração e Condições de Trabalho, do Título III – Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho, da Consolidação das Leis do Trabalho.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção:

“Seção V-A – Do Caminhoneiro

“Art. 236 – A Para os fins desta Seção, considera-se caminhoneiro o profissional legalmente habilitado para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total do veículo exceda a três mil e quinhentos quilogramas.

“Parágrafo único. Não é considerado caminhoneiro o condutor de veículos de carga que exerça atividades profissionais em áreas urbanas.

“Art. 237 – A A jornada de trabalho do motorista profissional não poderá exceder de seis horas diárias e trinta e seis semanais.

“ § 1º Considera-se como tempo de serviço prestado o período em que esses profissionais estiverem à disposição dos seus empregadores.

“§ 2º É vedada a atividade profissional dos motoristas em horas extraordinárias.

“Art. 238 – A É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de duas horas consecutivas, sendo obrigatória, após esse período, a pausa de, no mínimo, quinze minutos para descanso, computada na duração normal de trabalho efetivo.

“Parágrafo único. Em um período de vinte e quatro horas, é obrigatório o intervalo ininterrupto de doze horas para descanso.

“Art. 239 – A Ao profissional de que trata esta Seção será devido:

“a) piso salarial de R\$ 500,00 (quinhentos reais), a preços de maio de 2002;

“b) ajuda de custo, quando a empresa não oferecer alimentação e hospedagem em viagem;

“c) seguro de vida e acidentes pessoais às expensas do empregador em importância capaz de responder pela manutenção do trabalhador e de sua família, na hipótese de morte ou incapacidade para o trabalho;

“d) comissão de dois por cento sobre o valor total do frete consignado no respectivo “Conhecimento de Transporte”, na hipótese de carga de inflamáveis.

“Parágrafo único. O valor do piso salarial de que trata a alínea “a” deste artigo será reajustado:

“I - no mês de publicação desta lei, pela variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), verificada de maio de 2002, inclusive, ao mês imediatamente anterior ao do início de vigência desta lei;

“II - anualmente, a partir do ano subsequente ao do reajuste mencionado no inciso anterior, no mês correspondente ao da publicação desta lei, pela variação acumulada do INPC nos doze meses imediatamente anteriores.

“Art. 240 – A É obrigatório o preenchimento de “Ficha de manutenção”, fornecida pelo empregador, a fim de registrar todas as ocorrências pertinentes ao veículo.”

Art. 2º. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2002.

Deputado EXPEDITO JÚNIOR
Relator