



PARECER Nº , DE 2010

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, do Senador Marcelo Crivella, que *acrescenta parágrafo ao art. 166 e altera a redação dos arts. 167 e 193, da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que dispõe sobre as medidas de segurança e de proteção individual contra os riscos de acidente de trabalho, e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **EDUARDO MATARAZZO SUPLICY**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão iniciativa do Senador Marcelo Crivella que acrescenta parágrafo ao art. 166 e altera a redação dos artigos 167 e 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que dispõem sobre as medidas de segurança e de proteção individual contra os riscos de acidente de trabalho, e acrescenta inciso ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

A justificação da proposta fundamenta-se em relatório preparado pelo Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, “que aponta alarmante estatística dos acidentes fatais ou de que resultam lesões corporais de toda sorte, ocorridos nos últimos cinco anos, no trânsito das vias públicas, tanto na Região Metropolitana do Estado como nos municípios do interior, envolvendo motocicletas e veículos similares, destacadamente com os motociclistas conhecidos como “moto-boys”. Foram nada menos que 1.060 mortes e, por incrível que pareça, 116.683 acidentados, o que dá uma média de duzentos acidentes fatais por ano, embora sem mortes, mas certamente causadores de lesões corporais de todo tipo ou gravidade”.

Considerando o elevado número de acidentes, entende o autor da proposta que um melhor disciplinamento legal, quanto às medidas de proteção à saúde, ao bem-estar, à incolumidade física e à proteção dos motociclistas, é desejável, embora por disposição constitucional seja dever do empregador a adoção de medidas que garantam a proteção e a segurança do trabalhador.

Além de propiciar adequadas condições de trabalho aos motociclistas, o PLS em análise propõe o enquadramento, como atividade perigosa, definida no art. 193



da CLT, a realização de serviços que importem freqüentes riscos de lesões corporais ou de morte

Define, finalmente, como infração de trânsito (mediante inclusão de inciso no art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) o transporte “de cargas ou mercadorias de terceiros acondicionadas em mochilas, malotes, caixas ou similares presas ao corpo do condutor”.

A princípio, a matéria foi distribuída somente à Comissão de Assuntos Sociais – CAS. Entretanto, o Requerimento nº 525, de 2005, do Senador Nezinho Alencar, solicitou que, além da CAS, a matéria fosse distribuída previamente à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – CCJ, nos termos do art. 255, II, c, item 12, do Regimento Interno do Senado Federal – RISF, o que foi aprovado em Plenário no dia 6 de julho de 2005.

No prazo regimental não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, de acordo com o disposto no art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por deliberação do Plenário, por despacho da Presidência, por consulta de qualquer comissão, ou quando em virtude desses aspectos houver recurso de decisão terminativa de Comissão para o Plenário.

Nessa linha, estando a proposta analisada em conformidade com os incisos I e XI do art. 22 da Constituição Federal, que tratam da competência privativa da União para legislar sobre direito do trabalho e sobre trânsito, entendemos que a matéria não apresenta qualquer vício de inconstitucionalidade, posto que atende também aos pressupostos relativos às atribuições do Congresso Nacional e iniciativa de leis (art. 48 e *caput* do art. 61 da CF).

Quanto ao mérito, consideramos louváveis os argumentos expostos pelo autor e a preocupação manifesta com a saúde, a vida e a integridade física dos motociclistas.

Ocorre, no entanto, que, recentemente, foi aprovada nesta Casa, proposição que deu origem à Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que “regulamenta o exercício das atividades dos profissionais de transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências”.



Cremos que, pelo menos em parte, o conteúdo da proposição em análise perdeu a sua oportunidade e não seria razoável, dadas as mudanças recentes na legislação, promover alterações significativas na regulamentação da matéria, eis que a referida lei decorreu de fortes pressões políticas dos motociclistas profissionais e de um acordo costurado com alguma dificuldade.

Na realidade, o PLS nº 193, de 2003, promove cinco mudanças na legislação trabalhista. Analisaremos cada uma delas em relação às novas normas a respeito do tema, para definir o aproveitamento parcial que julgamos possível dos dispositivos propostos pelo autor da iniciativa.

A primeira mudança refere-se ao art. 166 da CLT, que obriga as empresas a fornecer aos empregados, gratuitamente, equipamentos de proteção individual adequados ao risco e em perfeito estado de funcionamento, quando as medidas de proteção geral não forem suficientes. Por sua vez, o PLS nº 193, de 2003, insere parágrafo único no referido artigo para enquadrar “os veículos motorizados, inclusive motocicletas, motonetas e ciclomotores, próprios da empresa ou cedidos pelo empregado, utilizados para a execução de serviços externos no trânsito das vias públicas”.

Tal dispositivo apresenta problemas ao enquadrar veículos motorizados (o que incluiria automóveis) e não os profissionais que os utilizam. E a Lei nº 12.009, de 2009, relaciona em seu art. 4º, que introduz capítulo específico na Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), uma série de exigências para a condução do moto-frete, muitas delas dependentes de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. De qualquer forma, a legislação recente trata das características mínimas de segurança dos veículos. Quanto aos empregados celetistas, eles já se encontram protegidos pela regra geral do referido art. 166 da CLT, não sendo necessária uma referência explícita.

De forma semelhante, a segunda mudança prevista no PLS remete “os tipos ou modelos de equipamentos e das roupas de proteção, inclusive bagageiros e outros acessórios compatíveis com as cargas transportadas” às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e do Emprego. Ora, bagageiros e outros acessórios necessários ao transporte pertencem à legislação de trânsito. Roupas de proteção corporal, por outro lado, são Equipamentos de Proteção Individual – EPI’s, inscritos na regra geral celetista que obriga as empresas a fornecê-las (art. 166 da CLT). Ademais, para o trabalho nas ruas, talvez o Contran tenha mais elementos para definir as roupas de proteção, dadas as informações de que dispõe ou pode dispor sobre acidentes.

A terceira mudança proposta concede adicional de periculosidade às atividades que, “por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem frequentes riscos de lesões corporais ou de morte”. Essa expressão parece-nos extremamente vaga. Daria ao Ministério do Trabalho e do Emprego ampla liberdade para definir o que é perigoso ou não. Um tema de tal relevância, em nosso entendimento, não pode ser remetido para regulamentação posterior. Ademais, a preocupação do autor do PLS refere-se ao trabalho em motocicletas, motonetas ou similares, para o qual é concedido o adicional na quinta alteração proposta, como veremos.



Antes, porém, analisemos a quarta alteração. Trata-se de introduzir inciso no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997), tornando infração o “transporte de cargas e mercadorias de terceiros acondicionadas em mochilas, malotes, caixas ou similares presas ao corpo do condutor”. Por sua vez, a Lei nº 12.009, de 2009, introduz no mesmo Código dois incisos, com previsão de penalidades (multa e apreensão do veículo para regularização). Além disso, torna punível qualquer transporte feito em desacordo com os termos e as exigências relativas ao moto-frete e mototaxi. A legislação recente é, portanto, mais completa do que aquela proposta pelo nobre Senador.

Finalmente, a quinta alteração, constante do art. 4º do PLS, remete ao Ministério do Trabalho e do Emprego a competência para incluir, entre as atividades perigosas, aquelas realizadas com motocicletas, motonetas e ciclomotores para a execução de serviços externos no trânsito das vias públicas. Além de ser inconstitucional a ingerência do Poder Legislativo nas atribuições do Poder Executivo, mais fácil seria citar esses profissionais explicitamente no texto do art. 193 da CLT.

Por todas essas razões, consideramos que o Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, perdeu muito de sua razão de ser em face da promulgação da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Entretanto, parece-nos justa a concessão do adicional de periculosidade, mediante o enquadramento da atividade como perigosa, aos trabalhadores que se utilizam desses tipos de veículos em seu trabalho. Assim, estamos propondo um substitutivo para disciplinar a matéria.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 1 – CCJ (SUBSTITUTIVO) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 193, DE 2003

Altera o art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de transporte de passageiros e mercadorias e serviços comunitários de rua, regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, e dá outras providências.

Art. 1º 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 com a seguinte redação:



“Art. 193. São consideradas atividades perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e do Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem permanente contato com inflamáveis e explosivos e as atividades de mototaxista, de motoboy e de moto-frete, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, regulamentados pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.”

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

Sala da Comissão, 9 de junho de 2010

Senador DEMÓSTENES TORRES, Presidente

Senador EDUARDO SUPLICY, Relator