



SENADO FEDERAL

PARECERES

N^{os} 1.293 E 1.294, DE 2011

Sobre o Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, do Senador Marcelo Crivella, que acrescenta parágrafo ao artigo 166 e altera a redação dos artigos 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 acidentes do trabalho, e dá outras providências.

PARECER Nº 1.293, DE 2011 **(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)**

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”.

Creemos 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.

Sen. DEMÓSTENES TORRES , Presidente

, Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLC Nº 193 DE 2003

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 09/06/2010, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: Sen. DEMÓSTENES TORRES	
RELATOR: Sen. EDUARDO SUPLICY	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	
SERYS SLHESSARENKO	1. RENATO CASAGRANDE
ALOIZIO MERCADANTE	2. AUGUSTO BOTELHO
EDUARDO SUPLICY	3. MARCELO CRIVELLA
ANTONIO CARLOS VALADARES	4. INÁCIO ARRUDA
IDELI SALVATTI	6. CÉSAR BORGES
TIÃO VIANA	6. MARINA SILVA (PV)
MAIORIA (PMDB, PP)	
PEDRO SIMON	1. ROMERO JUCÁ
ALMEIDA LIMA	2. RENAN CALHEIROS
GILVAM BORGES	3. GERALDO MESQUITA JÚNIOR
FRANCISCO DORNELLES	4. HÉLIO COSTA
VALTER PEREIRA	5. VALDIR RAUPP
EDISON LOBÃO	6. NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM, PSDB)	
KÁTIA ABREU	1. EFRAIM MORAIS
DEMÓSTENES TORRES	2. ADELMIR SANTANA
JAYME CAMPOS	3. RAIMUNDO COLOMBO
MARCO MACIEL	4. JOSÉ AGRIPINO
ANTONIO CARLOS JÚNIOR	5. ELISEU RESENDE
ALVARO DIAS	6. EDUARDO AZEREDO
JARBAS VASCONCELOS	7. MARCONI PERILLO
LÚCIA VÂNIA	8. ARTHUR VIRGÍLIO
TASSO JEREISSATI	9. FLEXA RIBEIRO
PTB	
ROMEU TUMA	1. GIM ARGELLO
PDT	
OSMAR DIAS	1. PATRÍCIA SABOYA

Atualizada em: 27/05/2010

PARECER Nº 1.294, DE 2011
(Da Comissão de Assuntos Sociais)

RELATOR: Senador **CÍCERO LUCENA**

I – RELATÓRIO

Originariamente, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 193, de 2003, pretendia alterar a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para dispor sobre as medidas de segurança e de proteção individual contra os riscos de acidente de trabalho, e acrescentar inciso ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PLS nº 193, de 2003, foi distribuído, em princípio somente à Comissão de Assuntos Sociais (CAS). Entretanto, por força da aprovação do Requerimento nº 525, de 2005, a matéria foi remetida, preliminarmente à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), que a aprovou nos termos de uma emenda substitutiva, em 09 de junho do corrente.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, a teor do que dispõe o art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal discutir e votar, em caráter terminativo, matérias que se refiram ao Direito do Trabalho.

O projeto não apresenta vícios de constitucionalidade nem de legalidade. A iniciativa está em harmonia com os preceitos constitucionais, jurídicos e regimentais.

Ocorre, entretanto, que durante a tramitação do projeto ora analisado, foi promulgada a 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.*

Conforme apontou o Senador Eduardo Suplicy, que relatou a matéria na CCJ, em razão das recentes alterações havidas na legislação, o PLS nº 193, de 2003, perdeu a oportunidade naquilo que dispunha sobre equipamentos de segurança e proteção corporal dos motoristas e a proibição de transporte de cargas em artefatos acoplados ao corpo do condutor, porquanto essa matéria ficou regulada pela Lei nº 12.009, de 2009, de maneira mais completa e adequada.

Dessa maneira, restou apenas a questão, não menos importante, da extensão do adicional de periculosidade para aqueles que exercem profissionalmente as atividades de mototaxista, motoboy e moto-frete, como matéria objeto do PLS nº 193, de 2003, ainda pendente de regulação.

A questão, da forma como resolvida pela CCJ – uma emenda substitutiva que regule o pagamento de adicional de periculosidade para essa categoria – é a alternativa que permite a aprovação do projeto.

Necessário ressaltar, que, não obstante a dimensão do problema que atinge essa categoria, a eliminação dos riscos a que se submetem esses trabalhadores relaciona-se com a necessidade de educação, fiscalização e efetivo cumprimento das normas já existentes.

Não se deve encarar, portanto, o pagamento desse adicional como um alibi que nos faça esquecer a absoluta necessidade de capacitar esses profissionais para que possam exercer suas funções de forma responsável e segura.

É necessário, porém, fazer algumas adequações referentes à técnica legislativa, adequando o Projeto aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, razão pela qual apresentamos ao final uma emenda substitutiva que incorpora as alterações realizadas pela CCJ.

III – VOTO

Com essas considerações, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº - CAS (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 *caput* 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 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 e o serviço comunitário de rua, regulamentados pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

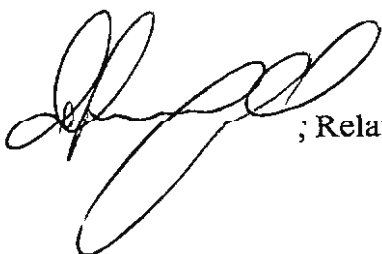
.....(NR)”

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

Sala da Comissão, 26 de outubro de 2011.

Senador JAYME CAMPOS
Comissão de Assuntos Sociais
Presidente

, Presidente

; Relator

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS

Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003 (SUBSTITUTIVO)	
ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 26 / 10 / 2011 OS (AS) SENHORES (AS) SENADORES (AS)	
PRESIDÊNCIA: SENADOR JAYME CAMPOS	
RELATORIA: <i>Senador Cícero Lucena</i>	
TITULARES	SUPLENTE
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)	
PAULO PAIM (PT) <i>[assinatura]</i>	1- EDUARDO SUPLICY (PT)
ÂNGELA PORTELA (PT)	2- MARTA SUPLICY (PT) <i>[assinatura]</i>
HUMBERTO COSTA (PT)	3- VAGO
WELLINGTON DIAS (PT)	4- ANA RITA (PT) <i>[assinatura]</i>
VICENTINHO ALVES (PR)	5- LINDBERGH FARIAS (PT)
JOÃO DURVAL (PDT) <i>[assinatura]</i>	6- CLÉSIO ANDRADE (PR)
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)	7- CRISTOVAM BUARQUE (PDT)
VANESSA GRAZZIOTIN (PC do B) <i>[assinatura]</i>	8- LÍDICE DA MATA (PSB) <i>[assinatura]</i>
BLOCO PARLAMENTAR (PMDB, PP, PSC, PMN, PV)	
WALDEMIR MOKA (PMDB) <i>[assinatura]</i>	1- EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)
PAULO DAVIM (PV)	2- PEDRO SIMON (PMDB)
ROMERO JUCÁ (PMDB)	3- LOBÃO FILHO (PMDB)
CASILDO MALDANER (PMDB) <i>[assinatura]</i>	4- EDUARDO BRAGA (PMDB)
RICARDO FERRAÇO (PMDB)	5- ROBERTO REQUIÃO (PMDB)
EDUARDO AMORIM (PSC)	6- SÉRGIO PETECÃO (PMN)
ANA AMÉLIA (PP) <i>[assinatura]</i>	7- BENEDITO DE LIRA (PP)
BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	
CÍCERO LUCENA (PSDB) <i>[assinatura]</i>	1- AÉCIO NEVES (PSDB)
LÚCIA VÂNIA (PSDB)	2- CYRO MIRANDA (PSDB) <i>[assinatura]</i>
VAGO	3- PAULO BAUER (PSDB)
JAYME CAMPOS (DEM) <i>[assinatura]</i>	4- MARIA DO CARMO ALVES (DEM)
PTB	
MOZARILDO CAVALCANTI <i>[assinatura]</i>	1- ARMANDO MONTEIRO
JOÃO VICENTE CLAUDINO	2- GIM ARGELLO

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS – LISTA DE VOTAÇÃO

EMENDA Nº 2-CAS (SUBSTITUTIVO) AO PLS Nº 193, DE 2003

DETALHARES				SÍNTESE					
Bloco de Apoio ao Governo (PT/PTD/PSB/PC do B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco de Apoio ao Governo (PT/PTD/PSB/PC do B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
PAULO PAIM (PT)	X				1- EDUARDO SUPLICY (PT)	X			
ÂNGELA PORTELA (PT)					2- MARTA SUPLICY (PT)				
HUMBERTO COSTA (PT)					3- VAGO				
WELLINGTON DIAS (PT)					4- ANA RITA (PT)	X			
VICENTINHO ALVES (PR)					5- LINDBERGH FARIAS (PT)				
JOÃO DURVAL (PDT)	X				6- CLÉSIO ANDRADE (PR)				
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)					7- CRISTOVAM BUARQUE (PDT)	X			
VANESSA GRAZZIOTIN (PC do B)	X				8- LÍDICE DA MATA (PSB)				
Bloco Parlamentar (PMDB/PP/PSB/PMN/PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco Parlamentar (PMDB/PP/PSB/PMN/PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
WALDEMIR MOKA (PMDB)	X				1- EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)				
PAULO DAVIM (PV)					2- PEDRO SIMON (PMDB)				
ROMERO JUCÁ (PMDB)					3- LOBAO FILHO (PMDB)				
CASILDO MALDANER (PMDB)	X				4- EDUARDO BRAGA (PMDB)				
RICARDO FERRAÇO (PMDB)					5- ROBERTO REQUIÃO (PMDB)				
EDUARDO AMORIM (PSC)					6- SÉRGIO PETECÃO (PMN)				
ANA AMÉLIA (PP)	X				7- BENEDITO DE LIRA (PP)				
Bloco Parlamentar Minoria (PSDB/DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco Parlamentar Minoria (PSDB/DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
CÍCERO LUCENA (PSDB) Relator	X				1- AÉCIO NEVES (PSDB)	X			
LÚCIA VÂNIA (PSDB)					2- CYRO MIRANDA (PSDB)				
VAGO					3- PAULO BAUER (PSDB)				
JAYME CAMPOS (DEM) Presidente					4- MARIA DO CARMO ALVES (DEM)				
PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
MOZARILDO CAVALCANTI	X				1- ARMANDO MONTEIRO	X			
JOÃO VICENTE CLAUDINO					2- GIM ARGELLO				

TOTAL: 14 SIM: 13 NÃO: 1 ABSTENÇÃO: 1 AUTOR: 1 PRESIDENTE: 1 SALA DA COMISSÃO, EM 26 / 10 / 2011.

OBS.: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º - RISF)

Senador JAYME CAMPOS
Presidente da Comissão de Assuntos Sociais

TEXTO FINAL
EMENDA Nº 2 – CAS (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 *caput* 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 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 e o serviço comunitário de rua, regulamentados pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

.....(NR)”

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

Sala da Comissão, 16 de novembro de 2011.


Senador **JAYME CAMPOS**
Presidente da Comissão de Assuntos Sociais

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

.....

XI - trânsito e transporte;

.....

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

.....

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

.....

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009.

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em 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.

.....

Art. 4º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-A:

.....

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

~~— Art 166. A ventilação artificial, realizada por meio de ventiladores, exaustores, insufladores e outros recursos, será obrigatória sempre que a ventilação natural não preencher as condições exigidas no artigo anterior.~~

~~Art. 166. Nenhum equipamento de proteção individual poderá ser pôsto à venda ou utilizado sem que possua certificado de aprovação de respectivo modelo, expedido pela autoridade competente em segurança e higiene do trabalho. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 229, de 28.2.1967)~~

Art. 166 - A empresa é obrigada a fornecer aos empregados, gratuitamente, equipamento de proteção individual adequado ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, sempre que as medidas de ordem geral não ofereçam completa proteção contra os riscos de acidentes e danos à saúde dos empregados. (Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)

~~— Art 167. Se as condições do ambiente se tornarem desfavoráveis por efeito de instalações geradoras de calor, será prescrito o uso de capelas, anteparedes, paredes duplas e isolamento térmico e recursos similares.~~

~~Parágrafo único. As instalações geradoras de calor, quando possível, serão instaladas em compartimentos especiais, ficando sempre isoladas 50 centímetros, pelo menos, das paredes próximas.~~

~~Art. 167. Será obrigatório o exame médico dos empregados por ocasião da admissão e renovado periodicamente. Nas localidades onde houver serviço de abreuografia deverá ser utilizado este recurso, na rotina de exames, ao tempo da admissão e todas as vezes em que o mesmo se fizer necessário, a critério médico. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 229, de 28.2.1967)~~

~~§ 1º Nas atividades e operações insalubres será obrigatório o exame médico periódico dos empregados, de seis em seis meses. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 229, de 28.2.1967)~~

~~§ 2º A Previdência Social colaborará, dentro das possibilidades de seus serviços médicos, na realização dos exames previstos neste artigo. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 229, de 28.2.1967)~~

~~§ 3º Os exames médicos deverão ser orientados no sentido de investigar a capacidade física do empregado para a função que exerça ou venha a exercer. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 229, de 28.2.1967)~~

Art. 167 - O equipamento de proteção só poderá ser posto à venda ou utilizado com a indicação do Certificado de Aprovação do Ministério do Trabalho. (Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)

.....

~~Art. 193. Haverá nas máquinas dispositivos de partida que lhe permitam o início de movimentos sem perigo para os trabalhadores.~~

~~Art. 193. Não serão permitidas a fabricação, a venda, a locação e o uso de máquinas e equipamentos que não atendam às disposições deste Capítulo. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 229, de 28.2.1967)~~

Art. 193 - São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado. (Redação dada pela Lei nº 6.514, de 22.12.1977)

.....

SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS

OFÍCIO Nº 239/2011 – PRES/CAS

Brasília, 16 de novembro de 2011.

Ao Excelentíssimo Senhor
Senador **JOSÉ SARNEY**
Presidente do Senado Federal

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Em cumprimento ao disposto no artigo 91, § 2º, combinado com o art. 284, do Regimento Interno desta Casa, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão, em turno suplementar, adotou definitivamente o Substitutivo (Emenda nº 2-CAS) ao Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, que *Acréscenta parágrafo ao artigo 166 e altera a redação dos artigos 167 e 193, da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5452, de 1º de maio de 1943, que dispõe sobre as medidas de segurança e de proteção individual contra os riscos de acidentes do trabalho, e dá outras providências*, de autoria do Senador Marcelo Crivella.

Respeitosamente,


Senador **JAYME CAMPOS**
Presidente da Comissão de Assuntos Sociais

DOCUMENTOS ANEXADOS PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO.

RELATÓRIO

RELATOR: Senador **LEONEL PAVAN**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão, em caráter terminativo, iniciativa do Senador Marcelo Crivella que 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 dispõe 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.

Citando relatório preparado pelo Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, que aponta a ocorrência de um grande número de acidentes envolvendo motocicletas e veículos similares, fazendo vítimas fatais ou com sérias lesões, o autor argumenta que é necessário tornar a norma que trata dos equipamentos de proteção pessoal do trabalhador mais incisiva e específica para os chamados “moto boys”.

Ainda segundo o autor da proposta, as medidas impostas pela proposição fariam com que ao menos os “moto boys” vinculados a um contrato de emprego formal estivessem mais protegidos, pois, as empresas para as quais trabalham estariam obrigadas a fornecer-lhes motocicletas em

perfeito estado de funcionamento, com todos os equipamentos de segurança previstos no Código de Trânsito, bem como bagageiro compatível com o veículo e carga transportada, além de roupas próprias de proteção corporal.

O projeto prevê a inclusão de parágrafo único ao art. 166 da CLT, para enunciar que esse artigo se aplica aos veículos motorizados, inclusive motocicletas e afins, utilizados para a execução de serviços externos.

Determina também a alteração de redação do art. 167 da CLT, que passaria a conter a determinação que os tipos e modelos de equipamentos e roupas de proteção corporal, inclusive bagageiro e outros acessórios, devem constar das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde, conforme previsão constante no art. 155, inciso I da CLT.

O art. 193 também seria alterado para incluir no conceito legal de atividade perigosa as “atividades em que incorram freqüentes riscos de lesões corporais ou de morte”. Atualmente o texto legal prevê o pagamento de adicional de periculosidade somente para as atividades que impliquem permanente contato com explosivos e/ou inflamáveis.

Finalmente, a proposição acrescenta inciso ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para tipificar como infração de trânsito conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor transportando cargas ou mercadorias de terceiros, acondicionadas em mochilas, malotes, caixas ou similares, presas ao corpo do condutor.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Preliminarmente, assinalamos que o projeto não apresenta vícios de constitucionalidade nem de legalidade. A iniciativa, no âmbito do Direito do Trabalho, está em harmonia com os preceitos constitucionais, jurídicos e regimentais e foi elaborada com observância dos pressupostos relativos à iniciativa e à competência para legislar (art. 61 e *caput* do art. 48 da Carta Magna, respectivamente).

Quanto ao mérito, temos que é bem vinda a iniciativa porquanto as alterações que promove possibilitarão um aumento na segurança dos

trabalhadores que atuam no trânsito, o que, em última análise, beneficia a toda a sociedade, vez que contribuirá para a diminuição dos acidentes que ceifam tantas vidas.

Razão assiste ao autor da proposta quando afirma que, em face da gravidade do problema, fazer constar de forma expressa nos artigos 166 e 167 da CLT que as normas relativas aos equipamentos de proteção individual ali contidas se aplicam aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores, fará com que as empresas diligenciem no sentido de providenciar os equipamentos necessários à segurança dos empregados, garantindo-lhes condições de trabalho adequadas, quais sejam: veículos em perfeito estado de conservação, equipamentos de segurança previstos no Código de Trânsito e roupas próprias a prevenir escoriações em caso de quedas e colisões.

A nova redação dada ao art. 193 da CLT também está afinada com os objetivos do projeto e tem grande alcance social. O exercício das atividades perigosas, disciplinado pelo art. 193 da CLT, enseja o pagamento de adicionais aos empregados submetidos a rotinas de trabalho em condições ou com métodos que impliquem contato permanente com inflamáveis ou explosivos, em condições de risco acentuado.

Salientamos que, em verdade, não há qualquer compensação financeira que possa indenizar a ocorrência de um grave sinistro que venha a debilitar séria e permanentemente o trabalhador.

Importante observar que o ideal seria não haver a necessidade de pagamento de qualquer adicional, pois o trabalho em condições atentatórias à saúde e à segurança dos indivíduos já deveria estar banido das rotinas laborais.

Por outro lado, muito embora não seja nunca o dinheiro capaz de compensar o desgaste da integridade física de uma pessoa, ele pode e deve responder pelos eventuais acréscimos das despesas permanentes com saúde. Deve ser suficiente para proporcionar algum conforto àqueles que trabalharam até o limite do sacrifício. Sob essa ótica é que devem ser encarados os ditos adicionais.

Assim sendo, estender o pagamento de adicional de periculosidade não só aos “moto boys”, mas a todos os empregados que estejam expostos a freqüentes riscos à sua integridade física na execução de

seus trabalhos é medida de alcãce social e que atenta para a necessidade de respeito à dignidade humana.

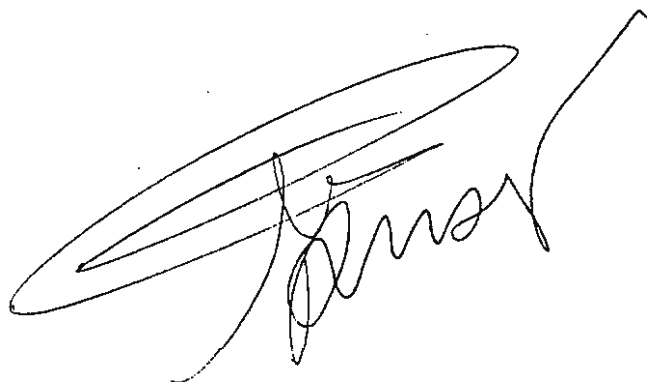
Finalmente, em relação à alteração proposta ao art. 244, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, temos que tipificar como infração o transporte de cargas mal acondicionadas, presas ao corpo do condutor de motocicletas e similares é medida que contribui para maior segurança desses profissionais.

Lembramos que quanto maior for o risco a que estejam expostos esses profissionais no trânsito, maior o risco de toda a população, vez que acidentes de trânsito vitimam não só condutores de motocicletas, mas também, outros motoristas, passageiros e pedestres.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, de autoria do Senador Marcelo Crivella.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator

RELATÓRIO

RELATOR: Senador Eduardo Matarazzo Suplicy

I – RELATÓRIO

Distribuído para apreciação vem a esta Comissão o Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, de autoria do Senador Marcelo Crivella, que *acrescenta parágrafo ao art. 166 e altera a redação dos arts. 167 a 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 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.*

Foi apresentado como Justificativa do Projeto **“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 200 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, ainda estão a desejar, embora por disposição constitucional seja dever do empregador a proteção do meio ambiente do trabalho, com adoção de medidas que garantam a proteção e segurança do trabalhador.

Além do fornecimento de adequadas condições de trabalho pelo empregador, objetiva também o PLS em análise a equiparação dos "moto-boys" ao "transportador rodoviário autônomo", para os casos em que não haja relação empregatícia, onde os serviços são executados por profissionais autônomos com veículos próprios e novo enquadramento da atividade perigosa, definida no art. 193 da CLT, para incluir as que importem em freqüentes riscos de lesões corporais ou de morte.

A princípio a matéria em questão foi distribuída tão-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 e Justiça – CCJ, nos termos do art. 255, II, c, item 12, Regimento Interno do Senado Federal – RISF, o que foi aprovado em Plenário no dia 06/07/2005.

Aberto o prazo regimental, não foram oferecidas emendas à proposição em exame.

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.

Nesta esteira, estando o PLS ora analisado em conformidade com os incisos I e XI do art. 22 da CF/88, pois compete privativamente à União **legislar sobre direito do trabalho** e sobre trânsito, entendemos que a matéria não apresenta qualquer vício de inconstitucionalidade, posto que atende aos pressupostos relativos à iniciativa e à competência para legislar (art. 48 e art. 61 e *caput*, da CF/88).

Quanto ao mérito, reputamos por louvável a preocupação do autor, que através de sua proposta leva para o texto da CLT entendimento que já vinha sendo aplicado doutrinariamente e jurisprudencialmente para o fornecimento do adicional de periculosidade, evitando o abarrotamento do Judiciário brasileiro com tais pleitos.

Analisando pontualmente o PLS em questão destacamos que a atual redação do art. 166 da CLT dispõe:

“Art. 166 – A empresa é obrigada a fornecer aos empregados, gratuitamente, equipamento de proteção individual adequado ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, sempre que as medidas de ordem geral não ofereçam completa proteção contra os riscos de acidentes e danos à saúde dos empregados”.

A primeira alteração na CLT proposta pelo autor da matéria é que se acrescente ao art. 166, acima mencionado, o parágrafo único, estabelecendo que se enquadram nos equipamentos de proteção **“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”**.

Observa-se pelo acima exposto, que o autor preocupa-se com o fornecimento de equipamentos de proteção individual do trabalhador tanto nos

veículos/equipamentos fornecidos pela empresa para o trabalho de “moto-boys” como os cedidos pelo próprio empregado.

Em nenhum momento busca o Projeto obrigar os empregadores a fornecerem veículos motorizados para que os empregados executem serviços externos no trânsito das vias públicas, mas tão-somente equipamentos de segurança, deixando mais clara uma norma implícita que vinha obrigando os trabalhadores a recorrerem ao Judiciário Trabalhista.

A realidade brasileira demonstra que os veículos motorizados muitas vezes pertencem aos trabalhadores que são indenizados pelo uso de seu equipamento, sem que haja uma preocupação maior do empregador a fornecer equipamentos de proteção aos trabalhadores quando da utilização de seus próprios veículos.

O § 2º do art. 458 da CLT dispõe que **vestuários, equipamentos e outros acessórios fornecidos aos empregados e utilizados no local de trabalho, para a prestação do serviço**, são considerados **utilidades** que não têm natureza salarial quando concedidas pelo empregador, ou seja, devem ser fornecidas gratuitamente. O PLS em análise explicita que os uniformes, os capacete, os bonés, as ferramentas, os impermeáveis, as fardas, muitos dos quais são exigidos pelo Ministério do Trabalho para tutelar a integridade física do empregado, também são considerados **utilidades** e, portanto, deverão ser fornecidas pelo empregador gratuitamente, como meio necessário ou conveniente para uma melhor execução dos serviços.

Assim sendo, a aprovação desse dispositivo contribuirá para que as empresas aumentem a diligência no fornecimento de equipamentos de segurança previstos no Código de Trânsito e roupas próprias a prevenir escoriações em caso de acidentes.

Nesse sentido, a CLT no Capítulo V, que trata **DA SEGURANÇA E MEDICINA DO TRABALHO**, observamos em seu art. 157, que cabe às empresas: I – cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho; II – instruir os empregados, através de ordens de serviço, quanto à precauções a tomar no sentido de evitar acidentes do trabalho ou doenças ocupacionais, dentre outros, constituindo, inclusive, ato faltoso do empregado a recusa injustificada: a) à

observância das instruções expedidas pelo empregador; b) ao uso dos equipamentos de proteção individual fornecidas pela empresa (art. 158, parágrafo único da CLT).

Um dos objetivos da República Federativa do Brasil consiste em promover o bem de todos (art. 3º, IV da Constituição vigente), garantindo-se no art. 6º no Capítulo dos Direitos Sociais, o direito à saúde à todos, o qual corresponde a um dever do Estado. Sendo assim, a saúde é um direito subjetivo público, que se exige do Estado. Quando o empregado é admitido pelo empregador, leva consigo uma série de bens jurídicos (vida, saúde, capacidade de trabalho), que deverão ser protegidos por este último.

Diversas foram as convenções internacionais assinadas pelo Brasil, dentre as quais a Convenção nº 148 da OIT, já ratificada, que **dispõe sobre meio ambiente de trabalho e se aplica a todas as categorias** e também da Convenção nº 155 **sobre segurança, saúde dos trabalhadores e meio ambiente, ratificada pelo Brasil em 1992, que estabelece a competência do Estado na elaboração e execução de políticas nacionais de saúde, segurança e meio ambiente do trabalho.**

Sendo assim, nada mais justo que conceder o adicional de periculosidade àqueles que trabalhem em atividades que incorram freqüentes riscos de lesões corporais ou de morte. Esse adicional é de 30% sobre o salário contratual, **sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios e participação nos lucros.** Nesse sentido é a Sumula nº 364 do Tribunal Superior do Trabalho dispõe:

Súmula Nº 364 do TST

Adicional de periculosidade. Exposição eventual, permanente e intermitente. (conversão das Orientações Jurisprudenciais nºs 5, 258 e 280 da SDI-1) - Res. 129/2005 - DJ 20.04.05

I - Faz jus ao adicional de periculosidade o empregado exposto permanentemente ou que, de forma intermitente, sujeita-se a condições de risco. Indevido, apenas, quando o contato dá-se de forma eventual, assim considerado o fortuito, ou o que, sendo habitual, dá-se por tempo extremamente

III – VOTO

Diante do acima exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 193, de 2003, de autoria do Senador Marcelo Crivella.

Sala da Comissão,

Senador Eduardo Matarazzo Suplicy

Publicado no **DSF**, de 22/11/2011.