

## **PARECER Nº                   , DE 2011**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 91, de 2003, do Senador Paulo Paim, que *dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências*.

RELATOR: Senador **VITAL DO RÊGO**

### **I – RELATÓRIO**

Em exame nesta Comissão, o Projeto de Lei do Senado nº 91, de 2003, que tem por finalidade regulamentar o exercício da profissão de motorista e cobrador de transportes coletivos.

Na sua parte substancial, o projeto prevê que:

1. a duração normal da jornada de trabalho será de seis horas, para os que trabalham em turno de revezamento;
2. a remuneração do trabalho em dias de feriado e dias santos de guarda terá um acréscimo de 100% sobre a hora normal;
3. a remuneração do serviço extraordinário também terá um acréscimo de 100% sobre a hora normal;
4. será compreendido como noturno o trabalho executado entre as vinte horas de um dia e seis horas do dia seguinte. A hora desse trabalho será computada como de 45 minutos e será remunerada com um acréscimo de 50%;
5. o exercício da profissão de motorista e cobrador de transportes coletivos será considerada penosa;
6. esses profissionais terão a uma aposentadoria especial;

7. farão jus à cobertura de um seguro obrigatório a ser custeado pelo empregador; e, finalmente
8. os motoristas autônomos não estão obrigados ao cumprimento das disposições constantes nesta lei.

Ao justificar sua iniciativa, o autor da proposição argumenta:

A poluição sonora, engarrafamento, superlotação de veículos, tensão, insegurança, tudo isso leva a um desgaste emocional e físico surpreendente. Nada mais justo que estes profissionais tenham garantidos direitos que possam amenizar estes efeitos nocivos a que são submetidos diariamente.

Não foram apresentadas emendas ao projeto até a presente data.

A matéria foi analisada anteriormente pelo Senador Teotônio Vilela Filho, que apresentou parecer, não apreciado, pela aprovação, com uma emenda. Ela foi arquivada ao término da legislatura, nos termos do art. 332 do Regimento Interno do Senado Federal e desarquivada em função da aprovação do Requerimento nº 167, de 2011, que têm como primeiro signatário o Senador Paulo Paim.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o presente projeto de lei.

A regulamentação de atividades profissionais insere-se no campo do Direito do Trabalho. Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, prevista no art. 61 da Constituição Federal. Cabe ao Congresso Nacional para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta.

Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade, nem de ilegalidade, ressalvados os aspectos contidos neste relatório.

As atividades de motorista e cobrador de transporte coletivo urbano despertam tanta preocupação que o Departamento de Medicina Preventiva, Fundacentro – Divisão de Medicina do Trabalho da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo e o Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes em São Paulo, desenvolveram várias pesquisas sobre esses profissionais que são submetidos, diariamente, a condições estressantes de trabalho que acarretou significativo desgaste psico-físico.

Dentre os fatores causadores de tal desgaste, as pesquisas apontaram:

a) a posição do motor, geralmente localizado na parte dianteira dos veículos, que provoca intenso calor, barulho e fumaça na cabine;

b) o câmbio manual, que obriga trocas constantes de marcha, ocasionando desgaste físico e psicológico para o motorista, além do desgaste das peças, o que compromete o desempenho do motor, da suspensão e dos freios;

c) o volante e embreagem desconfortáveis, equipamentos sempre muito utilizados, que dificultam e sobrecarregam a atividade do motorista;

d) a campainha sonora, que causa irritação ao motorista, já que é acionada diversas vezes em curto espaço de tempo;

e) os bancos, que nem sempre têm regulagem apropriada e, enfim;

f) amortecedores inadequados, que submetem o motorista aos impactos dos buracos e defeitos da pista de rodagem.

Uma outra pesquisa realizada pelo Programa de Saúde do Trabalhador e pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes de Campinas, entre os anos de 1986 e 1989, traz os seguintes dados alarmantes a respeito das doenças que mais afetam esses trabalhadores:

- a) pressão alta: 21%;
- b) surdez: 45%;
- c) problemas de digestão: 18%;
- d) dor de cabeça: 5%;
- e) problemas de coluna: 27%;

f) nervosismo: 18%.

Justifica-se, portanto, o tratamento diferenciado proposto pelo projeto a essa categoria de trabalhadores que, certamente, deverá contribuir para a melhoria das condições de trabalho desses profissionais e, paralelamente, proporcionar aos usuários do transporte coletivo maior segurança, bem como minimizar os acidentes de trânsito.

Dentre os aspectos mais importantes da proposição, destacamos aqui a redução da jornada de trabalho, que é uma das reivindicações mais relevantes do movimento sindical brasileiro. Felizmente, nos últimos anos, em muitos municípios brasileiros, esses profissionais já conquistaram a redução de sua jornada de trabalho. Nada mais justo, pois, que, por via legal, essa conquista seja estendida a toda a categoria, em âmbito nacional.

Não resta dúvida de que a redução da jornada de trabalho é uma questão urgente, pois além de valorizar o profissional e proporcionar-lhe melhoria de qualidade de vida, trará benefícios importantes também aos usuários. A jornada de seis horas é uma questão fundamental até sob o aspecto da saúde e da segurança pública, tendo em vista que o Brasil vive uma verdadeira guerra no trânsito, onde milhares de pessoas perdem a vida todos os anos.

Consideramos, no entanto, cabíveis algumas alterações no projeto. Em primeiro lugar, em nosso entender, a aplicação da norma deve se estender a todos os motoristas profissionais e cobradores empregados, que trabalham em veículos coletivos urbanos de transporte de passageiros, retirando a exigência de registro na Delegacia Regional do Trabalho, que nos parece meramente burocrática.

Quanto ao adicional por exercício de atividades penosas, julgamos mais sensato remeter a sua fixação às negociações coletivas. Nessa instância, é possível avaliar o grau de penosidade, em face dos instrumentos de trabalho (condições dos veículos) e das práticas empresariais.

No que tange à aposentadoria especial, o § 1º do art. 201 da Constituição Federal, com redação atribuída pela Emenda Constitucional nº 20, de 1988, estabelece que é vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando

se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar.

Esse benefício especial, então, depende de lei complementar e não pode ser concedido de forma genérica a uma categoria profissional. É preciso analisar as condições especiais em que a atividade é exercida. Por essa razão, consideramos inconstitucional a pretendida alteração legislativa.

Finalmente, no art. 5º, há norma que exclui os trabalhadores autônomos da exigência de cumprimento dos dispositivos da lei, excetuado o limite de oito horas de trabalho ininterrupto. Trata-se de regra impossível de ser fiscalizada e, portanto, meramente declaratória. Consideramos, então, melhor suprimir esse artigo, deixando a aplicação das normas ao âmbito das relações de emprego, que, em se tratando de transporte coletivo, são as mais importantes.

### **III – VOTO**

Pelo exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 91, de 2003, com as seguintes emendas:

#### **EMENDA Nº 1 – CAS**

Dê-se ao art. 1º do PLS 91, de 2003, a seguinte redação:

“**Art. 1º** As disposições da presente lei aplicam-se aos empregados, motoristas profissionais e cobradores, que trabalham em veículos, nos transportes coletivos urbanos.

§ 1º A duração normal do trabalho é de seis horas diárias, para os profissionais que trabalhem em turno de revezamento.

§ 2º O trabalho realizado em feriados terá remuneração dobrada e os profissionais têm direito à fixação de uma escala de revezamento mensalmente organizada.

§ 3º O trabalho extraordinário realizado além da jornada normal será pago com acréscimo de cem por cento, limitado em duas horas diárias.

§ 4º O intervalo mínimo entre uma e outra jornada normal de trabalho é de pelo menos doze horas.”

### **EMENDA Nº 2 – CAS**

Dê-se ao art. 3º do PLS 91, de 2003, a seguinte redação:

“**Art. 3º** Consideram-se penosas as atividades profissionais regulamentadas por esta Lei.

Parágrafo único. Os acordos ou convenções coletivas deverão prever o percentual da remuneração devido a título de adicional pelo exercício de atividade penosa de motorista profissional e cobrador de transportes coletivos urbanos.

### **EMENDA Nº 3 - CAS**

Suprima-se o art. 5º do PLS nº 91, de 2003, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator