

## PARECER N° DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, do Deputado Celso Maldaner, que *acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que específica.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

### I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão em caráter terminativo, o Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, oriundo da Câmara dos Deputados, onde foi apresentado pelo Deputado Celso Maldaner.

O Projeto é composto por três artigos. O art. 1º limita-se a transcrever a sua ementa. O art. 2º contém o comando legal fundamental da proposição, qual seja, acrescentar o inciso 5º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 para estabelecer que:

“Art. 193. (...)

§ 5º O disposto no inciso I do caput deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.”(NR)

O art. 3º, por fim, contém cláusula de entrada imediata em vigor da norma, se vier a ser convertida em Lei.

A análise do Projeto foi atribuída a esta Comissão, como dissemos, em caráter terminativo, sendo que, no âmbito do Senado, a matéria não recebeu nenhuma emenda.

## II – ANÁLISE

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CI manifestar-se sobre transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes.

Não obstante, o fato de que a matéria se encontra em análise terminativa nesta Comissão impõe que a Comissão se manifeste, igualmente, sobre os aspectos constitucionais, legais, de técnica legislativa e sociais da matéria, alheios, em princípio, à sua competência.

Não observamos, em princípio, vedação constitucional ao processamento da matéria e sua eventual aprovação.

Não vislumbramos inconstitucionalidade na proposição, dado que à União, por meio do Congresso Nacional compete instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos (Constituição, art. 21, XX), bem como legislar de forma exclusiva sobre Direito do Trabalho, organização do sistema nacional de emprego, condições para o exercício das profissões e seguridade social (art. 22, I, XVI e XXIII), inexistindo incidência em qualquer das reservas de iniciativa de outros dos Poderes da República, cabendo, portanto, a qualquer Parlamentar a iniciativa para sua proposição.

Não verificamos, contrariedade a outro dispositivo constitucional, A matéria não é reservada a lei complementar nem contraria, em princípio, outra norma ora vigente.

No mérito, somos pela aprovação do projeto, ainda que, como veremos, com emendas.



A proposição, busca estabelecer uma excludente para as hipóteses de pagamento de adicional de periculosidade previsto no inciso I do *caput* do art. 193 da CLT, ou seja, atividades que exponham o trabalhador permanentemente a inflamáveis, explosivos ou energia elétrica.

Sua análise exige, portanto, uma contextualização dos motivos e das circunstâncias que abarcão sua aplicação.

O art. 193 da CLT, como dissemos, declina os fundamentos factuais que determinam a existência de periculosidade a determinar o pagamento do respectivo adicional.

Sua aplicação é disciplinada pela Norma Regulamentadora nº 16 (NR-16) do Ministério do Trabalho e Emprego que, nesse particular determina que;

16.6 As operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas em condições de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos e 135 (cento e trinta e cinco) quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

16.6.1 As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma.

16.6.1.1 Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente.

Como a justificação do projeto na casa de origem e um dos pareceres exarados na Câmara admitem, seu fundamento encontra-se na existência de entendimento jurisprudencial que reconhece a existência de periculosidade quando o volume de combustíveis contido no próprio tanque dos veículos ultrapasse os duzentos litros, ainda que o tanque (ou tanques, no caso de tanques suplementares) sejam parte integrante, de fábrica, dos veículos.

A definição desse volume máximo na NR-16 obedece à percepção de que a utilização de tal quantidade de combustível ofereceria um risco ínsito de explosão ou de incêndio que poria o trabalhador em risco, ainda que o veículo não transportasse materiais inflamáveis ou explosivos.



Esse risco fazia sentido, reconhecemos, em 1978, quando foi originalmente redigida a NR-16, período em que os caminhões – pois esse dispositivo diz respeito primordialmente a caminhões (e secundariamente a trens e embarcações). A evolução da técnica e das necessidades empresariais, contudo, modificou decisivamente esse panorama. Desde então, os caminhões aumentaram muito em capacidade de carga e tração, bem como em autonomia, avanços que, obviamente, demandaram um aumento da capacidade dos seus tanques de óleo diesel, bem como, por vezes, a instalação de tanques suplementares, para ampliação dessa autonomia.

Ao mesmo tempo, houve um grande avanço na segurança veicular dos caminhões, tornando-os muito mais seguros que os daquela época, ainda que levem consigo maiores volumes de diesel.

Essa evolução foi percebida pela autoridade laboral administrativa, que pela Portaria SEPRT n.º 1.357, de 09 de dezembro de 2019 acrescentou o novo subitem 16.6.1.1 ao item 16.6 da NR-16, excluindo de sua aplicabilidade o combustível dos tanques originais e suplementares de combustível.

Não obstante, parte do entendimento jurisprudencial ainda se apega aos entendimentos anteriores e mantém a conclusão de que volumes superiores a 200 litros são ensejadores de periculosidade.

Isso não é apenas um entendimento contrário à intenção da nova redação da NR-16, mas traz também consequências adversas ao encarecer desnecessariamente o custo dos transportes, com consequências para toda a cadeia produtiva e de consumo.

Assim, consideramos adequada a aprovação do projeto, com algumas ponderações:

O art. 1º apenas repete integralmente o texto da ementa, que, em si, já é bastante extenso. Trata-se de uma leitura excessivamente literal do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que estabelece que o primeiro art. de uma Lei deve indicar o objeto da lei e o seu respectivo âmbito de aplicação.

Ora, em Lei contendo apenas um comando legal, o objeto da Lei e o seu âmbito de aplicação são justamente esse comando, no caso, a modificação do art. 193 da CLT, a reiteração da ementa no art. 1º nada acrescenta à compreensão da norma.



O disposto no art. 7º da Lei Complementar referida diz respeito, efetivamente, a Leis que possuam escopo mais extenso e que, portanto apresentem maior número de dispositivos e dispositivos com conteúdos mais variados, como, por exemplo os Códigos. Em tais casos, justifica-se a existência de um art. unicamente para delimitação do campo temático da Lei – sem, contudo, apenas reiterar a ementa. Em Leis como a que ora se propõe, curtas, com apenas poucos comandos legais focados em uma modificação pontual do ordenamento jurídico, a manutenção de um dispositivo tal como o do art. 1º representa uma afronta aos princípios gerais da clareza e da concisão que devem reger a redação das Leis, nos termos do art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Assim, sugerimos a supressão do art. 1º e a renumeração dos demais. Trata-se de simples emenda de redação, pois a supressão do art. 1º não acarretará qualquer mudança de sentido do projeto.

Outro ponto diz respeito à redação do próprio § 5º proposto, que, tal como se encontra, permite que a interpretação judicial que pretende modificar permaneça inalterada, uma vez que o caput do art. 193 e seu inciso I estabelecem que são consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a inflamáveis, explosivos ou energia elétrica (grifo nosso).

Ou seja: se a NR-16 estabelece que o limite inferior da definição de periculosidade é de 200 litros de capacidade (subitem 16.6.1) - pois acima desse limite há risco acentuado - então a utilização de quantidades maiores a caracterizará e o subitem 16.6.1.1 e o pretendido § 5º do art. 193 somente se aplicarão até esse limite.

Em tal caso, a modificação pretendida pela proposição seria inócuia. Assim propomos nova redação para explicitar que o combustível dos tanques do veículo não caracterizará periculosidade em nenhuma hipótese.

### III – VOTO

Do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, com as seguintes emendas:



**Emenda nº - CI****(de redação)**

Suprime-se o art. 1º do PL nº 1.949, de 2021, renumerando-se os subsequentes.

**Emenda nº - CI**

Dê-se ao § 5º do art. 193 da CLT, na forma do art. 2º do PL nº 1949, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 193. ....

.....  
§ 5º O disposto no inciso I do caput deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga, independentemente da capacidade e do volume de combustível contido nos tanques.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

