



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº, 43 DE 2011

Estabelece intervalos de descanso para trabalhadores em transporte público urbano e metropolitano. Acrescenta § 5º ao art. 71 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 71 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 71.

.....

§ 5º O intervalo expresso no caput poderá ser fracionado, quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo de característica urbana e metropolitana, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A sociedade e a economia contemporâneas, num contexto de vertiginosa globalização, estão marcados pela diversificação dos setores econômicos e dos segmentos sociais a eles ligados e por eles afetados. Todos estão interligados, em crescente complexidade. Tudo isso se projeta nas relações entre capital e trabalho e traz novos desafios à intervenção do Estado na tutela do trabalhador, bem como às organizações sindicais e empresariais.

A intervenção estatal que, notadamente através da legislação do trabalho, busca assegurar a todos os trabalhadores, em especial no que tange à higiene e à segurança do trabalho, uma garantia básica de direitos e de proteção, para efetivação dos princípios constitucionais da dignidade humana do trabalhador e do valor social do trabalho – denominado “patamar civilizatório mínimo” – encontra naquela diversidade setorial um obstáculo a enfrentar.

O legislador e a autoridade administrativa, no exercício das funções legislativa e regulamentatória, atuam necessariamente através de normas gerais, sendo-lhes, contudo, impossível nelas prever a multiplicidade das situações concretas existentes na realidade cada vez mais diferenciada, e as mudanças, cada vez mais velozes, na sociedade e no sistema de produção, sentidas e vivenciadas por aqueles que nelas estão concretamente envolvidos.

Disto resulta que, em face de situações não previstas e não regulamentadas especificamente, a norma garantidora estatal, na sua generalidade uniforme, pode se revelar inadequada e mesmo contrária, à própria efetivação da garantia por ela buscada, inclusive com o risco de, em razão disto, ser simplesmente, na prática, abandonada.

Exemplo desta situação ocorre no setor de transporte público urbano e metropolitano. Sabemos que, quando da promulgação da CLT, a realidade brasileira nos grandes centros urbanos, quanto ao sistema viário, era totalmente diferente do que se apresenta atualmente.

O transporte rodoviário urbano e metropolitano é uma atividade relativamente nova, mais nova que a própria CLT que, por razões óbvias, não acompanhou as mudanças de hábitos dos profissionais ocorridas nos últimos tempos, tais

como a forte concentração e deslocamento nos horário de pico - das 6h às 9h e das 17h às 20h.

Hoje em dia, principalmente nos grandes centros urbanos, o sistema viário apresenta grandes problemas de congestionamentos e a atividade de transporte é desenvolvida na via pública, sob as condições imprevisíveis do tráfego, impossibilitando o cumprimento da legislação vigente sobre o intervalo intrajornada.

Importante salientar que a adequação deste intervalo às atuais condições de trabalho tem o apoio da classe laboral em manter o mesmo ora pactuado nas convenções e acordos coletivos, por assim o permitir um tempo muito maior para o convívio familiar e ao descanso em condições de tranquilidade e conforto. A tudo isso se acrescenta a peculiaridade do serviço com relação à essencialidade e continuidade.

Por outro lado, os segmentos sociais vinculados aos setores específicos, de trabalhadores e de empresários, que vivenciam diretamente aquelas diferentes realidades, adquirem, no âmbito de uma sociedade pluralista e politicamente democrática, crescente consciência de suas responsabilidades e direitos, com força e poder de expressão e negociação através das organizações sindicais que os representam.

Sob o influxo dessa realidade é que vêm sendo inseridos mecanismos de adequação daquelas normas gerais às peculiaridades de setores específicos pela via legislativa e jurisprudencial.

Seja pela flexibilização da norma geral pela via legislativa, com regulamentação específica de situações especiais, seja pela via jurisprudencial, estendendo, por analogia, a aplicação de normas especiais a outras situações equivalentes, igualmente singulares, mas não previstas na norma especial.

Ou, mais modernamente, e com grande amplitude, deferindo, por força de lei ou regulamento, à negociação direta dos próprios interessados, através de negociação das entidades sindicais que os representam, a adequação setorial da norma geral. E, ainda, por meio da jurisprudência, na valoração e validação das convenções e acordos coletivos que flexibilizam a rigidez uniforme daquelas normas gerais na sua aplicação a situações singulares por elas não previstas.

Assim é que, por exemplo, o princípio geral do intervalo intrajornada com duração mínima de uma hora é flexibilizado, na própria CLT, para os trabalhadores em equipagem de trens e estações do interior (CLT, arts. 236 e 247), admitindo-se, para aqueles, o gozo do intervalo nas paradas da composição e instituindo-

se para os últimos o conceito da hora de sobreaviso, jurisprudencialmente estendido a outras situações tidas como equivalentes.

São exemplos, ainda, de flexibilização legislativa direta, naquele mesmo ponto, para situações não previstas pelo legislador celetista, os da legislação especial para os trabalhadores em exploração de petróleo e na indústria petroquímica nos casos previstos na Lei nº 5.811, de 1972, incluindo até a possibilidade de supressão do intervalo, e da legislação especial dos aviários e aeronautas (Lei nº 7.183, de 1984).

Exemplificam, por outro lado, a tendência mais atual, de entregar a adequação setorial da norma geral à negociação do próprio interessado, ou a ela condicioná-la, a partir do modelo constitucional de flexibilização da jornada e da irredutibilidade salarial por acordo ou convenção coletiva, como :

- a) a Lei nº 10.101, de 2000, deferindo à negociação dos interessados a disciplina da participação nos lucros ou resultado;
- b) o art. 476-A da CLT, subordinando a convenção ou acordo coletivo a suspensão do contrato de trabalho ali previsto; e
- c) a Portaria nº 1.120, de 1995, do MTE/GM que subordina a adoção do controle de jornada alternativo à previsão em norma coletiva.

A flexibilização, compreendida nos limites da adequação da norma geral à situação peculiar setorial, promovida pelos próprios interessados, não pode ser confundida, nem deve ser instrumento da simples supressão de garantia ou precarização de condições de trabalho. Deve, ao contrário, dar garantia a efetividade possível e adequada na situação concreta, desse modo preservando-a e aos valores buscados, com as compensações que couberem.

A premissa de aquela flexibilização ficar condicionada ao acordo sindical assegura que os interesses dos trabalhadores sejam considerados e compostos, pressupondo, também, proporcionalidade, razoabilidade, conduta transparente e boa-fé, excluindo, como propósito ou resultado, a exploração ou a discriminação de trabalhadores.

Desta forma, entendemos que adequar a CLT aos tempos atuais, privilegiando os acordos ou convenções coletivas como instrumentos de excelência daquela adequação setorial das normas gerais, é reconhecer que os mesmos refletem a vontade das partes e são, portanto, um importante incentivo à composição dos conflitos pelos próprios interessados no atendimento de suas necessidades setoriais.

Contamos dessa forma com a colaboração dos senhores e senhoras senadores e senadoras para um debate aberto e franco sobre as condições de trabalho no setor de transportes, visando à aprovação e ao aperfeiçoamento da proposição que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador **CLÉSIO ANDRADE**

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 9.8.1943

Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

§ 1º - Não excedendo de 6 (seis) horas o trabalho, será, entretanto, obrigatório um intervalo de 15 (quinze) minutos quando a duração ultrapassar 4 (quatro) horas.

§ 2º - Os intervalos de descanso não serão computados na duração do trabalho.

§ 3º O limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quando ouvido o Serviço de Alimentação de Previdência Social, se verificar que o estabelecimento atende integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os

respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares.

§ 4º - Quando o intervalo para repouso e alimentação, previsto neste artigo, não for concedido pelo empregador, este ficará obrigado a remunerar o período correspondente com um acréscimo de no mínimo 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da remuneração da hora normal de trabalho. (Incluído pela Lei nº 8.923, de 27.7.1994)

.....

(À Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 17/02/2011.