



PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 43, de 2011, do Senador Clésio Andrade, que *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).*

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

Em exame nesta Comissão, o Projeto de Lei do Senado nº 43, de 2011, do Senador Clésio Andrade, que pretende flexibilizar a regra celetista relativa à concessão de intervalos para repouso e alimentação nas jornadas de trabalho contínuo com duração superior a seis horas diárias. Essa alteração destina-se aos empregados em empresas de transporte público coletivo, que realizam viagens com saídas programadas a intervalos regulares.

A proposição possibilita o fracionamento do horário de descanso dos trabalhadores do transporte público urbano e metropolitano, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, respeitadas a mesma remuneração e a totalidade do período de repouso.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

Na sua justificativa o eminente autor argumenta que a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), como norma geral e uniforme, instituída no final dos anos 30, não foi capaz de prever mudanças de hábitos dos profissionais e no processo de mobilidade urbana ocorridas ao longo do tempo. Cita ele que, no transporte urbano, há os imprevistos decorrentes dos congestionamentos e de condições imprevisíveis nas linhas de transporte, que justificam intervalos mais flexíveis durante a jornada.

Até a presente data não foram apresentadas emendas à proposição no âmbito desta Comissão.

II – ANÁLISE

Normas sobre intervalos na jornada de trabalho inserem-se no ramo do Direito do Trabalho. Proposições a este respeito são de iniciativa comum, prevista no art. 61 da Constituição Federal, cabendo ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Não há, portanto, impedimentos à tramitação da matéria, no que se refere aos ditames constitucionais.

Compete a esta Comissão, a teor do que dispõe o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, discutir e votar, em caráter terminativo, proposições com essa temática.

No mérito, consideramos plenamente válidos os argumentos do autor. A jornada de trabalho de motoristas e cobradores não pode observar parâmetros muito rígidos de intervalo. O fluxo do trânsito não é homogêneo e linear, as condições das vias urbanas são irregulares e problemas mecânicos podem retardar ou interromper a viagem. Nesse sentido, a rigidez da legislação não é compatível com a utilização de alternativas e compensações para os trabalhadores quando ocorrem esses imprevistos. Também não permitem que o empregador cumpra estritamente com as disposições celetistas.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

Podemos registrar, também, que as normas da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), sessenta e oito anos após a sua adoção, não poderiam prever, quando instituídas, a explosão demográfica e a elevada concentração urbana.

Segundo o último censo do IBGE de 2010, 84% da população brasileira vivem em áreas urbanas. O transporte coletivo foi responsável por 29,4% das viagens realizadas pela população, crescendo essa proporção para 36% nas cidades com mais de um milhão de habitantes, conforme levantamento de 2009 da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP). Nesse período, a operação do transporte público coletivo foi feita por 541 mil profissionais. Vale destacar ainda que há uma forte concentração nos deslocamentos nos horários de pico, das 6h às 9h e das 17h às 20h, o que gera a necessidade de se aumentar a oferta desses serviços, nesse intervalo de tempo, com uma maior disponibilidade de profissionais.

Além disso, a própria noção de que o trabalhador precisa de normas legais e rígidas que o defendam já se encontra, pelo menos em alguns setores da economia, superada. Hoje, há sindicatos fortes capazes de fazer valer as suas reivindicações. Eles dispõem de instrumentos eficazes que mobilizam o Poder Público e provocam negociações imediatas com os empregadores. Diante desse poder negocial, direitos muito mais relevantes do que aqueles previstos na CLT podem ser obtidos pelos trabalhadores.

Somos favoráveis, então, à negociação coletiva, entre os condutores e cobradores de veículos de transporte coletivo público e as empresas contratadoras, que permita o fracionamento do horário de descanso. Isso porque o projeto em análise não prevê subtração de direitos trabalhistas, nem em termos de remuneração nem da totalidade do horário de descanso dos trabalhadores.

Do ponto de vista da técnica legislativa, finalmente, propomos uma emenda de redação que aprimora a ementa do projeto de lei, dando maior clareza na definição de que norma jurídica está sendo alterada e do objeto da proposição.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

III – VOTO

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 43, de 2011, com a seguinte emenda de redação:

EMENDA Nº (CAS) – De Redação

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 43, de 2011, a seguinte redação:

Acrescenta § 5º ao art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre a negociação coletiva dos intervalos para repouso e alimentação de empregados condutores e cobradores no transporte coletivo urbano de passageiros e dá outras providências.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator