



NOTA DE ADMISSIBILIDADE

Petição n.º 221/XIII/2.ª

ASSUNTO: Solicitam que a profissão de motorista de pesado de passageiros e mercadorias seja considerada como profissão de desgaste rápido e, conseqüentemente seja criado um regime específico de reforma

Entrada na Assembleia da República: 30 de novembro de 2016

N.º de assinaturas: 2582

Peticionário: FECTRANS (Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações)

Introdução

A Petição n.º 221/XIII/1.^a – *Solicitam que a profissão de motorista de pesado de passageiros e mercadorias seja considerada como profissão de desgaste rápido e, conseqüentemente seja criado um regime específico de reforma* - deu entrada na Assembleia da República a 30 de novembro de 2016, nos termos dos números 2 e 3 do artigo 9.º da [Lei n.º 45/2007, de 24 de agosto](#) (Terceira alteração à Lei n.º 43/90, de 10 de agosto, alterada pela Lei n.º 6/93, de 1 de março, e pela Lei n.º 15/2003, de 4 de junho), adiante designada por Lei do Exercício do Direito de Petição (LEDP).

Trata-se de uma petição exercida em nome coletivo pela Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS), que foi endereçada a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, tendo sido despachada, a 6 de dezembro de 2016, à Comissão de Trabalho e Segurança Social (CTSS) com vista à sua tramitação, nos termos definidos por lei.

I. A petição

Com a presente petição, os peticionários pretendem a revogação da alteração do limite de validade da carta de condução dos Motoristas de Pesados, introduzida pelo [Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho](#), que implica o aumento da idade de reforma, e ainda a criação de um regime específico de idade de reforma, que tenha em conta as especificidades da profissão.

Com efeito, o Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho, que *Altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, e o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, transpondo as Diretivas 2014/85/UE da Comissão, de 1 de julho, e 2015/653/UE da Comissão, de 24 de abril, que alteram os anexos I, II e III da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução*, veio aumentar dos 65 para os 67 anos a idade máxima para a condução das categorias D1, D1E, D, DE e CE cuja massa máxima autorizada exceda 20.000 kg, desde que os condutores mantenham a aptidão física, mental e psicológica.

Cumprе lembrar que os regimes especiais de antecipação de acesso à pensão por velhice podem ser consultados no site da segurança social em: <http://www.seg-social.pt/pensao-de-velhice>. Estão contempladas as seguintes profissões: Bordadeiras da Madeira; Controladores de Tráfego Aéreo; Profissionais de Bailado Clássico ou Contemporâneo; Trabalhadores abrangidos por acordos internacionais na Região Autónoma dos Açores; Trabalhadores da Empresa Nacional de Urânio, S.A. (ENU); Trabalhadores inscritos marítimos que exerçam a

atividade na pesca; Trabalhadores inscritos marítimos da Marinha de Comércio de Longo Curso, de Cabotagem e Costeira e das Pescas; Trabalhadores do interior ou da lavra subterrânea das minas; e Trabalhadores do setor portuário.

Importa lembrar que o Grupo Parlamentar do PCP apresentou em outubro de 2016 a [Apreciação Parlamentar n.º 26/XIII](#), do Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho, alegando o seguinte, que se transcreve: *Agora, com o decreto-lei em apreço, o Governo assumiu uma opção que “responde” a uma injustiça com outra injustiça: em vez de garantir o acesso à reforma sem penalizações aos 65 anos, alarga-se o limite de idade para a condução de pesados para os 67. É uma opção errada, decretada sem que tenham sido consultadas as organizações representativas dos trabalhadores, e que não pode merecer aceitação.*

Não existe evidência nem demonstração de quaisquer alterações da realidade concreta que pudessem justificar a decisão de anular e retirar as normas preventivas que estavam em vigor até agora; não será possível considerar que desapareceram os riscos potenciais que até agora se colocavam. Concretamente, não está fundamentada esta decisão de alargar o limite de idade para conduzir veículos pesados. E quando o Governo refere, no preâmbulo do decreto-lei, a ressalva «desde que os condutores mantenham a aptidão física, mental e psicológica», essa é na verdade uma condição que se aplica a toda e qualquer revalidação da carta de condução, para qualquer tipo de veículo, em qualquer idade.

Não havendo relação desta matéria com as medidas de simplificação e modernização administrativa, que constituem a grande maioria das alterações aprovadas no decreto-lei em apreço, é indispensável então colocar este diploma nos termos em que tem que estar – retirando estas normas que aumentam o limite de idade para a condução de veículos pesados.

Importa sublinhar que o PCP defende, desde o primeiro momento, que se elimine a penalização das pensões de reforma em função do limite de idade para a profissão. Foi essa e continua a ser essa a posição do PCP – razão pela qual esta Apreciação Parlamentar é apresentada de forma conjugada com o Projeto de Resolução do PCP que consagra esse direito à reforma sem penalizações, para que as preocupações com a segurança que estavam na origem do limite de idade possam ter correspondência no respeito pelos direitos de quem trabalha e trabalhou toda uma vida.

Do mesmo modo, o [Projeto de Resolução n.º 520/XIII \(2.ª\) \(PCP\)](#) sustenta que a Provedoria de Justiça vem defendendo, precisamente, a reivindicação da FECTRANS no sentido do direito à reforma aos 65 anos, sem penalizações (...): *«não pode este órgão do Estado deixar de estabelecer um paralelismo entre a situação destes motoristas de pesados com os pilotos e copilotos de aeronaves de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio que, também por imposição legal não podem exercer a sua atividade profissional para além dos 65 anos»*, sendo que os fundamentos que levaram à criação de um regime específico para estes *«são, na sua essência, os mesmos que justificam*

e impõem, por razões de justiça, igualdade e legalidade, a adoção de medida legislativa que acautele similarmente a situação de motoristas de veículos de passageiros e mercadorias», solicitando o Provedor de Justiça que o Governo «se digne a ponderar a adoção de uma medida legislativa nesse sentido».

Por último, cumpre referir que, no passado dia 7 de fevereiro de 2017, o Grupo de Trabalho das Audiências da 10.^a Comissão recebeu representantes do Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e do Sindicato Nacional dos Motoristas, que deixaram [documentação](#) pertinente sobre a matéria.

II. Análise da petição

O objeto da petição está bem especificado, estando presentes os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, quanto à forma da petição e à tramitação das petições dirigidas à Assembleia da República, respetivamente.

De acordo com o estatuído no n.º 3 do artigo 17.º da referida Lei, a Comissão deve deliberar sobre a admissão da Petição, nomeadamente se ocorre alguma das causas legalmente previstas que determinem o indeferimento liminar da petição (previstas no artigo 12.º da LEDP): pretensão ilegal; visar a reapreciação de decisões dos tribunais ou de atos administrativos insuscetíveis de recurso; visar a reapreciação de casos anteriormente apreciados na sequência do exercício do direito de petição (com exceção se existirem novos elementos de apreciação), apresentada a coberto de anonimato e não ser possível a identificação do(s) peticionário(s), ou carecer de fundamentação.

Não sendo esse o caso, propõe-se a **admissão** da presente petição, por não ocorrer nenhuma das causas anteriormente referidas de indeferimento liminar.

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar, verificou-se a inexistência de Petições idênticas ou conexas, pendentes em Comissão ou propostas para apreciação em Plenário.

Termos em que se propõe a sua admissibilidade.

III. Tramitação subsequente

1. O objeto da petição está especificado e estão presentes os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, pelo que se propõe a **admissão da petição**, por não ocorrer nenhuma causa de indeferimento liminar;
2. De acordo com o estatuído na alínea a) do n.º 1 do artigo 26.º da referida Lei, e atento o número de subscritores (2582), **importa proceder à publicação da petição**, na íntegra, no Diário da Assembleia da República (DAR) e à **audição dos peticionários**, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da LEDP (mais de 1000 subscritores);
3. Não é obrigatório proceder à **apreciação da Petição em Plenário**, de acordo com o estatuído na alínea a) do n.º 1 do artigo 19.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da LEDP (mais de 4000 subscritores);
4. Por fim, e de acordo com o n.º 6 do artigo 17.º da referida Lei, a **Comissão deve apreciar e deliberar sobre a petição** em análise no prazo de 60 dias a partir da aprovação da presente Nota de Admissibilidade, a suspender em caso de interrupção dos trabalhos parlamentares.

IV. Conclusão

1. A presente petição deve ser admitida, por não ocorrer nenhuma causa de indeferimento liminar, devendo a Comissão nomear um Deputado Relator e prosseguir a tramitação da petição.
2. Atento o número de subscritores, é obrigatória a publicação integral da Petição em DAR e a audição dos peticionários.
3. Propõe-se que, sobre o seu objeto, seja questionado o Senhor Ministro do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social e o Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.
4. Sugere-se que, a final, se dê conhecimento do relatório final a todos os Grupos Parlamentares e ao Governo para eventual exercício do direito de iniciativa, previsto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa.



Palácio de S. Bento, 28 de março de 2017.

A assessora parlamentar,

Susana Fazenda