ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

A SUA EXCELÊNCIA
O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

N.º Único: 365033
N/Referência: 243/11ªCTSSAP/2010 **Data: 8 JUL 2010**

Assunto: Relatório Final da Petição n.º 12/XI/1.ª da iniciativa do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL), Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (FECTRANS) e Sindicato dos Trabalhadores do Município de Lisboa (STML).

Nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto [Terceira alteração à Lei n.º 43/90, de 10 Agosto (exercício do direito de petição), alterada pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de Março e 15/2003, de 4 de Junho], junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o **Relatório Final** referente à **Petição n.º 12/XI/1.ª**, da iniciativa do **Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL), Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (FECTRANS) e Sindicato dos Trabalhadores do Município de Lisboa (STML)**, *"Pela alteração do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no sentido de que os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua, não sejam da responsabilidade dos motoristas profissionais"* cujo parecer aprovado por unanimidade, registando-se a ausência do PCP, em reunião da Comissão de 7 de Julho de 2010 é o seguinte:

> Remeter a Petição n.º 12/XI/1.ª ao Senhor Presidente da Assembleia da República, acompanhada do respectivo relatório e demais elementos instrutórios, para efeitos de agendamento de apreciação conjunta, em plenário, com o Projecto de Lei n.º 60/XI/1.º, nos termos do n.º 8 do artigo 24.º da Lei do exercício do direito de petição.

Nestes termos, e de acordo com a alínea *m)* do n.º 1 do artigo 19.º da Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto [Terceira alteração à Lei n.º 43/90, de 10 Agosto (exercício do direito de petição), alterada pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de Março e 15/2003, de 4 de Junho], venho dar conhecimento a Vossa Excelência de que já informei o peticionário do presente relatório.

Com os melhores cumprimentos, e a consideração mais distinta

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(Ramos Preto)

Assembleia da República - Palácio de S. Bento - 1249-068 Lisboa
Tel. (+351) 213 919 030 - Fax (+351) 213 936 951 Email:Comissao.11A-CTSSAPXI@ar.parlamento.pt

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PETIÇÃO N.º 12/XI (1.ª)

(Deputada Relatora: Anabela Freitas)

DA INICIATIVA DE: Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL), Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (FECTRANS) e Sindicato dos Trabalhadores do Município de Lisboa (STML).

ASSUNTO: *Pela alteração do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no sentido de que os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua, não sejam da responsabilidade dos motoristas profissionais.*

RELATÓRIO FINAL

1. A Petição n.º 12/XI/1.ª, subscrita por 5.986 cidadãos, deu entrada na Assembleia da República no dia 24 de Novembro, tendo sido admitida no dia 14 de Janeiro de 2010 pela Comissão de Trabalho, Segurança Social e Administração Pública.

2. Os peticionários manifestam preocupação face ao conteúdo do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no que concerne à qualificação inicial e formação contínua dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias.

3. Sustentam que os trabalhadores nada têm a opor à existência de um sistema de formação susceptível de contribuir para a melhoria da segurança no trabalho e da segurança rodoviária, para uma maior eficiência no transporte e para uma maior dignificação da sua profissão.

4. Referem, no entanto, que este novo sistema necessita de ser criado com a participação das organizações representativas dos trabalhadores e garantir que o direito ao trabalho destes profissionais não é posto em causa. Para tal, é necessário:

a) Que os programas e o grau de exigência dos testes de aptidão sejam compatíveis com os níveis de conhecimento actuais dos profissionais do sector;

b) Que a formação não imponha novos encargos para os trabalhadores;

c) Que a formação não afecte os tempos de lazer dos trabalhadores.

5. Neste contexto, preconizam a alteração do supra-citado diploma, no sentido de que o mesmo preveja que as acções de formação decorram no período normal de trabalho e que os encargos com a participação nas mesmas e a obtenção dos certificados de aptidão não sejam suportados pelos trabalhadores.

6. Procedeu-se à audição dos peticionários, cujo relatório se encontra em anexo ao presente documento, onde se destaca:

   a) Nada têm a opor à existência de um sistema de formação susceptível de contribuir para a melhoria da segurança no trabalho e da segurança rodoviária;

   b) As suas preocupações centram-se na formação contínua, quer em termos de custos quer de tempos e locais de formação bem como o que sucederá ao trabalhador caso não obtenha aproveitamento na formação;

   c) Para esta última preocupação preconizam que deverá existir a possibilidade de recurso bem como a possibilidade de realização de exames orais;

   d) Rejeitam a existência da figura do tutor, por entenderem que em muitos casos os motoristas estarão a ser avaliados por tutores com menor experiência de trabalho;

   e) Por fim, deverão ser as entidades patronais a suportar os encargos sendo que os trabalhadores poderão escolher as entidades formadoras, dentro de um perímetro razoável (próprio concelho ou concelhos limítrofes).

7. Considerando que se trata de uma matéria que envolve também as entidades patronais, procedeu-se à audição da ANTRAM e ANTROP que manifestaram as suas posições fase às pretensões contidas na petição e cujos relatórios se encontram em anexo.

8. Da audição da ANTRAM, permito-me destacar:

a) Considera desajustado que o ónus recaia sobre a empresa, até porque os contratos de trabalho podem ser de curta duração;

b) Sugere a criação de centros de formação próprios.

9. Da audição da ANTROP, destaco:

a) Devem ser respeitadas as regras de mercado, visto existirem já empresas que suportam os custos da formação e realizam-na em horário laboral, no entanto outras haverá, que pela sua dimensão não podem suportar mais este custo;

b) Deverá haver limitação das entidades formadoras;

c) Deverá ser considerada uma solução flexível de repartição das 35 horas obrigatórias da formação contínua.

Opinião da Relatora

Perante a matéria em apreço, não posso deixar de manifestar a minha opinião, assim:

1. A existência de um regime de qualificação inicial e formação contínua de motoristas de veículos pesados de passageiros e de mercadorias, é duplamente necessário não só para promover a segurança rodoviária e a segurança do próprio motorista, mas contribuindo também decisivamente para a promoção da qualificação profissional. Recordo que a formação que agora se exige articula-se com o catálogo nacional de qualificações.

2. A qualificação inicial é um requisito para o desempenho de determinada profissão, trata-se pois em meu entender, uma opção de vida tomada pelo cidadão, aliás a exemplo daquilo que existe em inúmeras profissões, devendo o custo desta formação ser suportado pelo próprio.

3. A formação contínua tem como objectivo a actualização dos conhecimentos fundamentais para o exercício da actividade, não estando sujeita a exame final.

4. Se bem que existem algumas entidades que quer pela sua dimensão quer pela sua sustentabilidade financeira, podem suportar os custos da formação contínua, outras haverá que não o poderão suportar.

5. Ainda pela mesma razão, estar a limitar a formação contínua só ao horário laboral ou ao horário pós-laboral, não deixando às entidades e trabalhadores a possibilidade de optar por uma das modalidades, é limitativo da organização dos tempos de trabalho.

6. Assim, estar a tratar de forma igual o que é desigual, não me parece uma estratégia correcta e que produza efeitos sustentáveis no médio e longo prazo.

7. Por outro lado, não devemos ignorar, o estudo, inquéritos e conclusões produzidos no âmbito do projecto **Volante XXI**, realizado com o apoio do EQUAL.

8. Por fim, de forma a adequar o modelo de formação às diversas realidades existentes no sector, com modelos de organização do trabalho tão díspares, diversas tipologias de entidades empregadoras, deveria existir a possibilidade de ministrar as 35 horas da formação contínua, de forma fraccionada por períodos inferiores a 7 horas diárias.

Conclusões

Atendendo os considerandos que antecedem, conclui-se do seguinte modo:

1. A petição colectiva n.º 12/XI/1.ª, subscrita por 5.986 cidadãos, solicitando alteração do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no sentido de que os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua não sejam da responsabilidade dos motoristas profissionais, cumpre as normas constitucionais, legais e regimentais aplicáveis.

2. Os peticionários foram ouvidos em audição parlamentar, cumprindo-se o disposto no n.º 1 do artigo 21.º e na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 26.º, do Regime Jurídico do Exercício do Direito de Petição.

3. O Projecto de Lei n.º 60/XI/1.ª, da iniciativa do Partido Comunista Português, tem objecto idêntico ao da presente petição.

4. Deve a Comissão de Trabalho, Segurança Social e Administração Pública, adoptar o seguinte:

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Parecer

Remeter a Petição n.º 12/XI/1.ª ao Senhor Presidente da Assembleia da República, acompanhada do respectivo relatório e demais elementos instrutórios, para efeitos de agendamento de apreciação conjunta, em plenário, com o Projecto de Lei n.º 60/XI/1.º, nos termos do n.º 8 do artigo 24.º da Lei do exercício do direito de petição.

Palácio de São Bento, 4 de Julho de 2010.

O Presidente da Comissão,

(Ramos Preto)

A Deputada Relatora,

(Anabela Freitas)

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Comissão de Trabalho, Segurança Social e Administração Pública

RELATÓRIO DE AUDIÇÃO

Data: 25 de Fevereiro de 2010 **14H00**

Iniciativa: Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL); Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (FECTRANS) e Sindicato dos Trabalhadores do Município de Lisboa (STML)

Assunto: Petição n.º 12/XI (1.ª) – Pela alteração do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no sentido de que os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua não sejam da responsabilidade dos motoristas profissionais

Ao vigésimo quinto dia do mês de Fevereiro de 2010, pelas catorze horas, a Senhora Deputada Anabela Freitas (PS), na qualidade de relatora da petição supra identificada, juntamente com os Senhores Deputados Artur Rêgo (CDS-PP) e Bruno Dias (PCP), recebeu em audição os Senhores Vítor Pereira, Macário Dias e Mário Rui, em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 21.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, alterada pelas Leis n.º 6/93, de 1 de Março, n.º 15/2003, de 4 de Junho e pela Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto, que procedeu à sua republicação (Lei do Exercício do Direito de Petição). Depois de os cumprimentar, propôs-se ouvi-los em nome da Comissão de Trabalho, Segurança Social e Administração Pública acerca da matéria objecto da petição.

Os peticionários reiteraram as posições constantes do texto da Petição, que deu entrada na Assembleia da República em Novembro de 2009.

Prosseguiram dizendo que está em causa o disposto no Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, que se aplica tanto ao sector privado como público, no sentido de os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua deixem de ser da responsabilidade dos motoristas profissionais – designadamente porque muitos dos trabalhadores em causa auferirem o salário mínimo nacional - e que esta última seja ministrada durante o horário laboral.

Quanto à formação, sugeriram que, caso o trabalhador não tenha aproveitamento, deve poder recorrer e não ficar, sem mais, sem certificado, logo, sem poder exercer a sua profissão; quanto aos exames, disseram que os mesmos se deviam traduzir numa prova oral e não escrita; a respeito dos exames psicotécnicos, com os quais concordam, discordando do facto de serem obrigatórios, evocaram dois tipos de preocupações, que já foram dadas a conhecer ao Governo: por um lado, a empresa deve suportar os encargos inerentes mas os trabalhadores devem poder ter a liberdade de escolha da entidade formadora.

A Senhora Deputada Anabela Freitas (PS) interveio para confirmar que os peticionários defendem que os encargos sejam suportados pela entidade patronal, independentemente do vínculo.

O Senhor Deputado Artur Rêgo (CDS-PP) disse que, a nível do Grupo Parlamentar, já tinha recebido representantes dos peticionários e que, quanto à renovação do CAM (Certificado de Aptidão para Motorista) tinha dúvidas sobre se devia ser ou não o próprio a suportar os respectivos custos. Já quanto aos exames, em caso de reprovação, quis saber se tinham alguma proposta alternativa.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), que começou por considerar aquela audição enriquecedora, não pôde deixar de considerar que os problemas levantados até poderiam ter sido ultrapassados se tivesse havido algum diálogo durante a aprovação do decreto-lei em causa. Daí que o Projecto de Lei n.º 60/XI, da iniciativa do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, ao alterar o sistema de qualificação e formação contínua dos motoristas, reforçando a protecção dos direitos dos trabalhadores, constitua uma base de trabalho para poder dar resposta ao problema levantado quanto aos custos e à proposta de a formação decorrer durante o horário de trabalho.

A Senhora Deputada Anabela Freitas (PS) agradeceu os contributos prestados pelos peticionários, que considerou esclarecedores. Explicou-lhes ainda que tinha sido solicitada uma tomada de posição por parte do Governo a respeito daquela matéria, ainda não satisfeita, e que, depois de a Comissão apreciar e votar o Relatório Final daquela Petição, a mesma será enviada ao Senhor Presidente da Assembleia da República para efeitos de agendamento da sua discussão em Plenário, da qual os representantes do STAL, da FECTRANS e do STML serão informados em tempo.

Nada mais havendo a tratar, a audição foi encerrada por volta das quinze horas.

A DEPUTADA RELATORA,

Anabela Freitas

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Relatório de Audição

Dia: 9 de Março de 2009 **Hora:** 14h00 Local: Sala Sophia

ENTIDADE: Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM) representada pelo Dr. António Mousinho, presidente da direcção, pelo Sr. Fernando Torres, 1.º Vice-Presidente, e pelo Dr. Abel Marques, secretário-geral.

ASSUNTO: <u>Petição n.º 12/XI (1.ª)</u> **– Pela alteração do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no sentido de que os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua não sejam da responsabilidade dos motoristas profissionais,** da iniciativa do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL); da Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (FECTRANS) e do Sindicato dos Trabalhadores do Município de Lisboa (STML).

Recebida pela Senhora Deputada Anabela Freitas (PS).

A Senhora Deputada Anabela Freitas (PS), na qualidade de relatora da petição supra identificada, começou por enquadrar o processo, referindo-se à proposta apresentada pelos peticionários que vai, nomeadamente, no sentido de a formação contínua (35 horas) ser integrada no horário laboral e de se proceder à alteração dos conteúdos programáticos para emissão do CAM (Certificado de Aptidão para Motorista).

A ANTRAM começou por esclarecer que vê com preocupação esta nova exigência, sobretudo nos tempos difíceis por que a economia do país passa e esclareceu que, em termos de formação inicial, para a carta de condução e o CAM o investimento inicial situa-se na ordem dos 3000 a 4000€. Ora, tendo presente que a remuneração inicial de um motorista é na ordem dos 1000, 1500€, verifica-se que o sacrifício financeiro seria muito substancial para o cidadão.

Quanto à formação contínua, a ANTRAM considerou desajustado que o ónus recaia sobre a empresa, até porque o contrato de trabalho celebrado pode ter uma duração curta. Referiu, a título de exemplo, que a Argentina tem um esquema interessante na medida em que uma pequena percentagem do ISP (imposto sobre produtos petrolíferos e energéticos) suporta a formação. Já em França, são as verbas da segurança social da área do transporte rodoviário que vão financiar essa formação. Em Portugal, poderia ser pensada uma solução parecida, até porque se trata de um universo com cerca de 50 000 camionistas.

Em todo o caso, a ANTRAM sugeriu a criação de centros próprios que ministrassem essa formação, lembrando que, de acordo com dados do IMTT, até Junho de 2009, tinham fechado cerca de 1000 empresas.

Em conclusão, a ANTRAM considera que não faz qualquer sentido instituir a possibilidade de escolha do centro de formação nem deverá o ónus dessa formação recair na entidade empregadora.

A Senhora Deputada Anabela Freitas (PS) agradeceu a presença dos representantes da ANTRAM e informou que, muito em breve, idêntica audição seria agendada com representantes da ANTROP (Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros).

Palácio de São Bento, em 1 de Junho de 2010.

A DEPUTADA,

Anabela Freitas (PS)

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Relatório de Audição

Dia: 25 de Março de 2009 **Hora:** 14h00 Local: Sala n.º 8

ENTIDADE: Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP) representada pelo Dr. Luís Cabaço Martins, presidente do conselho directivo, pelo Dr. Oswaldo Moreno, vice-presidente do conselho directivo, e pela Dr.ª Paula Bramão, secretária-geral.

ASSUNTO: <u>Petição n.º 12/XI (1.ª)</u> **– Pela alteração do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, no sentido de que os encargos relativos à aquisição de qualificação inicial e da formação contínua não sejam da responsabilidade dos motoristas profissionais,** da iniciativa do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL); da Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações (FECTRANS) e do Sindicato dos Trabalhadores do Município de Lisboa (STML).

Recebida pelos Senhores Deputados Anabela Freitas (PS), Artur Rêgo (CDS-PP) e Bruno Dias (PCP).

A Senhora Deputada Anabela Freitas (PS), na qualidade de relatora da petição supra identificada, depois de enquadrar o processo da petição, deu a palavra aos representantes da ANTROP.

A ANTROP, que já tinha dirigido um ofício ao Senhor Presidente da Comissão a respeito da posição adoptada sobre o Projecto de Lei n.º 60/XI (PCP), que se anexa ao presente relatório, informou ter colaborado com o IMTT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres) na transposição da Directiva n.º 2003/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho, operada pelo Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio.

A respeito da petição, opinou que se deve deixar as regras do mercado funcionarem porque as empresas mais estruturadas dão formação no horário de trabalho e suportam os custos. Já as empresas mais pequenas não o conseguem fazer.

Relativamente aos transportes rodoviários de passageiros, a ANTROP disse que não têm organização específica em termos de horário de trabalho e que devia haver limitação das entidades formadoras.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) agradeceu o contributo e reflexões da ANTROP, considerando que as diversas referências, se a relatora assim o entender, podem ser carreadas para o relatório da petição, designadamente as respeitantes às entidades formadoras, em que a ANTROP apresenta uma hipótese intermédia no sentido de enquadrar a possibilidade de escolha. Reiterou que o Projecto de Lei n.º 60/XI, apresentado pelo PCP, constitui uma base de trabalho, havendo abertura para aprovar soluções melhores do que as sugeridas. Quanto ao facto de a formação poder ser realizada fora do horário de trabalho, para além de haver uma sobrecarga de esforço e de trabalho, o PCP teme que, por causa do trabalho suplementar, haja consequências negativas para a segurança rodoviária.

Em comentário, a ANTROP lembrou que as empresas prestam serviço público sem receberem compensação por isso. Quanto ao trabalho suplementar, sendo que o máximo permitido por lei é de 150 horas, explicou que muito trabalho suplementar não equivale a muitas horas de trabalho porque há períodos de intermitência durante os quais o motorista se mantém na empresa. Quanto ao custo da formação, a ANTROP prosseguiu dizendo que é violento obrigar todas as empresas a suportá-lo, esclarecendo que já é obrigatório para o transporte colectivo de crianças.

Em síntese, a posição da ANTROP, quanto aos custos de formação, vai no sentido de não se introduzirem alterações; quanto ao horário de trabalho, poderá ser considerada uma solução flexível de repartição das 35 horas.

A finalizar, a Senhora Deputada Anabela Freitas (PS) agradeceu a presença dos representantes da ANTROP e as reflexões partilhadas.

Palácio de São Bento, em 1 de Junho de 2010.

A DEPUTADA,

Anabela Freitas (PS)

Em anexo: posição da ANTROP sobre o Projecto de Lei n.º 60/XI (PCP).

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE TRABALHO, SEGURANÇA SOCIAL E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

antrop
associação nacional de transportadores rodoviários de pesados de passageiros

Exmo. Senhor
Dr. António Ramos Preto
Presidente da Comissão Parlamentar de
Trabalho, Segurança Social e Administração
Pública
Palácio de S. Bento
1249-068 LISBOA

Porto, 9 de Março de 2010

MUITO URGENTE

Assunto: Posição da ANTROP sobre o Projecto de Lei n.º 60/XI-1.ª
- Altera o sistema de qualificação e formação contínua dos motoristas, reforçando a protecção dos direitos dos trabalhadores"

Exmo. Senhor Presidente,

O Conselho Directivo desta Associação teve conhecimento que o projecto de diploma em referência, da autoria do PCP, foi aprovado na Comissão Parlamentar de Trabalho, Segurança Social e Administração Pública, tendo o respectivo relatório e parecer sido já enviado ao Presidente da Assembleia da República para ser submetido a aprovação no Parlamento.

Ora, esta Associação, após análise do referido projecto de lei, entendeu dar conhecimento da sua posição a todos os Grupos Parlamentares, vertida nos comentários sumariamente desenvolvidos que se seguem:

Com o presente Projecto de Lei, o PCP propõe designadamente:

- A isenção de taxas e emolumentos na emissão dos documentos de certificação (certificado de aptidão para motorista e carta de qualificação de motorista), os quais, sendo condição obrigatória para a prática da profissão, não podem significar que o motorista tenha de pagar para trabalhar;

  COMENTÁRIO ANTROP: Nada a opor.

- O pagamento, pela entidade patronal, das despesas relacionadas com a frequência da formação contínua pelo motorista;

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Divisão de Apoio [illegible]
CTSS
N.º Entr. 348/X/4
Entrada/Saída n.º 253 Data 10 03 2010

Rua de Campo Alegre, 17 - 2º
4150 - 177 Porto
t: +351 226 061 350 · f: +351 226 097 081
bus@antrop.pt

Rua Poeta Bocage, 2 - 1º
1600 - 581 Lisboa
t: +351 217 122 948 · f: +351 217 122 922
buslis@antrop.pt

antrop.pt

COMENTÁRIO ANTROP: Contra a alteração proposta.
Não faz sentido a exigência deste princípio, devendo ser deixado ao critério das partes a definição da entidade responsável pelo pagamento da formação. À imagem de outras profissões, os motoristas devem ser responsáveis por garantir a sua manutenção na profissão ao longo da sua vida profissional, pois se a empresa os contrata é porque estes possuem as competências e habilitações necessárias para o desempenho da sua função, daí que se as exigências para o exercício dessa profissão são alteradas a continuidade na profissão deve ser assegurada por quem a exerce. Tal não obsta, obviamente, a que, a entidade empregadora decida custear as despesas da formação dos seus colaboradores, mas tal deverá resultar da sua livre vontade e não de imposição legal, aliás como sucede nos demais países europeus sujeitos às mesmas exigências formativas.
Acresce que, no âmbito do Projecto Volante XXI - inserido no Programa de Iniciativa Comunitária EQUAL em que a ANTROP participou com outros parceiros - começou a ser trabalhada em 2005, a Directiva n.º 2003/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho, com três objectivos:

1. Apresentar à entidade governamental responsável pela transposição da referida Directiva, uma proposta de transposição ajustada à realidade do sector. O que foi feito ainda durante o segundo trimestre de 2006;

2. Conceber um modelo formativo inovador e, sobretudo, de qualidade. Questões como a segurança, o ambiente e a valorização da profissão de motorista e, consequentemente das empresas, estiveram sempre no horizonte desta actividade;

3. Desenvolver um modelo financeiro que fosse, acima de tudo, sustentável, tendo, neste sentido, sido ouvidas as opiniões de motoristas, empresas e da entidade com a tutela do sector.

Curioso, ou não, o facto de os motoristas, principais visados em termos de custo, pelo menos ao nível da formação inicial, terem assumido, na sua maioria, a vontade de suportar o custo da formação inicial, pois entendem que só desta forma a profissão sairá mais valorizada.

- A realização da formação contínua durante o período laboral do motorista, não aumentando assim a sua jornada semanal de trabalho, bem como a garantia de que as despesas com as deslocações são assumidas pelas entidades patronais e o tempo despendido com estas considerado como tempo de trabalho;

COMENTÁRIO ANTROP: Contra a alteração proposta.
Dá-se como inteiramente reproduzido o comentário anterior, acrescentando que, face ao período de funcionamento dos centros de formação, legalmente previsto, e que defendemos se mantenha, o horário da formação dos motoristas pode ser laboral ou pós-laboral, como sucede com muitas outras profissões (a título exemplificativo, de referir que os professores do ensino básico e secundário estão obrigados a fazer formação profissional e fazem-na sempre em horário pós-laboral e a expensas próprias). É imperioso que tal possibilidade se mantenha,

dado se tratar de um sector em que as empresas têm de assegurar a prestação do serviço público (transporte de passageiros) a que estão vinculadas.

- A salvaguarda do direito de opção, pelo motorista, sobre a entidade formadora onde este realize a formação contínua;

  COMENTÁRIO ANTROP: Contra a alteração proposta.
  Não tem qualquer razoabilidade e é incoerente face à pretensão da entidade empregadora custear as despesas da formação, pois se o fizer assiste-lhe todo o direito de escolher a entidade formadora.
  Ainda que, por mero exercício académico, viesse a ser imposto esse dever à entidade empregadora, sempre seria absurdo conferir o direito de escolher a entidade formadora ao motorista, que não a paga!

- A criação de soluções de recurso que garantam alternativas ao motorista para o seu percurso formativo ou profissional, caso este não obtenha aproveitamento na formação contínua;

  COMENTÁRIO ANTROP: Contra a alteração proposta.
  Não tem aderência à realidade, pois não existe avaliação/exame no que diz respeito à formação contínua, apenas na qualificação inicial para obtenção do Certificado de Aptidão de Motorista (CAM).

- A eliminação, no sistema de qualificação e formação, da figura do "tutor", garantindo que a formação prática seja ministrada por formadores e instrutores com a devida certificação e competências para a actividade.

  COMENTÁRIO ANTROP: Contra a alteração proposta.
  Não se entende esta pretensão, pois actualmente já é exigido que o tutor seja um formador ou um instrutor que possua o Certificado de Aptidão Profissional (CAP).

Tudo o que se referiu justifica, do nosso ponto de vista, uma reflexão, ponderação e diálogo, disponibilizando-se a ANTROP para participar activa e construtivamente nesse processo, para o que o Conselho Directivo solicita a V. Exa. **se digne conceder-lhe uma audiência com carácter de urgência.**

Se tal audiência não puder realizar-se antes da votação do projecto de lei em plenário, a ANTROP apela ao voto contra pelas razões acima aduzidas.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho Directivo

Luís Cabaço Martins

N.º de páginas (incluída esta): 3