

SISTEMA DE TRANSPORTE BRASILEIRO: MUDAR OU NÃO? DESENVOLVER-SE OU NÃO? SALVAR VIDAS OU NÃO? ATENDER À SOCIEDADE OU NÃO?

Paulo Douglas Almeida de Moraes¹

*The only thing necessary for the triumph of evil is for good
men to do nothing*
(Tradução livre: *para que o mal triunfe, basta a omissão dos
homens de bem*)
Edmund Burke

Sumário: I – Introdução; II – Sucinto Histórico da Lei n. 12.619/12: Genocídio Rodoviário Denunciado pelo Ministério Público do Trabalho – MPT; III – O Sistema Tradicional do Transporte Rodoviário Brasileiro: socialização do custo e privatização de um lucro banhado em sangue; IV – O Sistema de Transporte Rodoviário Preconizado pela Lei n. 12.619/12: redistribuição do custo do frete associado à preservação da vida; V – A Resistência à Lei n. 12.619/12: defesa de interesse econômico privado em detrimento ao interesse público à segurança e ao desenvolvimento; VI – As Alterações Legislativas Almejadas pelos Segmentos Reacionários; VI.1 – Elaboração de nova Lei, com *vacatio legis* de cinco anos, ditando diretrizes gerais com regulamentação infralegal por meio de Decretos e Resoluções acompanhada por anistia de punições à violação do

¹ Procurador do Trabalho da 24ª Região; ex-Juiz do Trabalho da 15ª Região; ex-Auditor Fiscal do Trabalho, bacharel em Direito e Administração de Empresas, pós-graduado em Administração de Sistemas e de Informações Gerenciais; Professor da Escola Superior da Magistratura do Trabalho do Mato Grosso do Sul; Coordenador, no Estado de Mato Grosso do Sul, da Coordenadoria de Promoção da Liberdade Sindical do MPT – CONALIS e da Coordenadoria de Combate às Fraudes nas Relações de Emprego – CONAFRET. Um dos subscritores da Ação Civil Pública que deu origem ao debate que redundou na edição da Lei n. 12.619/2012.

atual texto legal; VI.2 – Fiscalização coercitiva do intervalo de repouso intrajornada condicionada à homologação estatal de cada trecho rodoviário; VI.3 – Assunção, pelo poder público, quanto ao provimento da infraestrutura para descanso ao longo das estradas; VI.4 – Redução do intervalos de descanso intra e interjornada; VI.5 – Alteração na conceituação e aplicação do tempo de espera; VI.6 – Admissão da realização de até quatro horas extras; VI.7 – Expressa exclusão de solidariedade das embarcadoras para com penalidades administrativas; VII - As Alterações Necessárias ao Efetivo Aperfeiçoamento da Norma; VII.1 – O resgate das normas programáticas de fomento à construção e melhoria dos pontos de parada; VII.2 – Estabelecimento de sanções civis e penais aos tomadores do serviço de transporte que agirem ou deixarem de agir para o cumprimento da lei; VII.3 – Revogação, por vício de inconstitucionalidade, da previsão de jornada 12 x 36; VII.4 – Revogação, por vício de inconstitucionalidade, da possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada para refeição; VIII – Da Necessária Manutenção da Isonomia entre Motoristas Empregados e Autônomos: uma medida de prevenção à fraude; IX – Da Essencialidade da Palavra Médica; X – Conclusão; XI – Bibliografia

Resumo: o sistema de transporte brasileiro, com o advento da Lei n. 12.619/12, está sob intensa discussão. De um lado os motoristas profissionais e as transportadoras defendendo a mudança no sistema nos termos preconizados pela lei. Do outro lado, as embarcadoras e os grandes produtores de *commodities* lutando para que o sistema se mantenha inalterado. O debate envolve convincentes argumentos de ambos os lados. Os motoristas visam prevenir milhares de mortes e acidentes nas rodovias, bem como evitar que uma legião desses profissionais continue a se lançar ao vício em drogas para suportar as desumanas jornadas de trabalho. As transportadoras almejam segurança jurídica, uma vez que, cada vez mais, sobretudo com o

avanço das tecnologias de rastreamento da frota, os riscos decorrentes da sonegação de direitos trabalhistas vêm se acentuando. Na outra ponta, os produtores de *commodities*, apoiados pelos embarcadores, alegam que o sistema proposto produzirá uma elevação no “Custo Brasil” e, além disso, afirmam que inexistem a infraestrutura necessária quanto aos pontos de parada necessários para dar cumprimento à lei. Permeia este debate, ainda, o incontestável fato de que o Brasil experimenta um “apagão de motoristas”, ou seja, há um pronunciado déficit desse profissional no mercado. O presente estudo vem demonstrar que o sistema preconizado pela Lei n. 12.619/12 não apenas é viável, como também possui o condão de contribuir fortemente para o desenvolvimento nacional, uma vez que cria as condições necessárias para o desenvolvimento dos demais modos de transporte. Além disso, institui um sistema que, por um lado redistribui de modo justo as parcelas atualmente ocultas no frete rodoviário, atribuindo seu ônus ao contratante do serviço e, por outro lado, concebe uma lógica baseada no respeito aos limites biológicos do ser humano, tornando a atividade do motorista profissional atraente aos jovens, tendendo, pois, a resolver o “apagão de motoristas”. Espera-se, uma vez demonstrado o que há de verdade e de falacioso nos argumentos utilizados nesta crucial discussão, que o Parlamento brasileiro, atento à força normativa da Constituição, cumpra a sua missão de bem defender os interesses do povo e da nação.

Palavras-Chave: motorista profissional – Lei 12.619/2012 – Resolução CONTRAN 405/2012 – jornada de trabalho – tempo de direção – Resolução CONTRAN 417/2012 – frete – transporte rodoviário - desenvolvimento.

I – INTRODUÇÃO



breve, porém intrincada, história da Lei n. 12.619/12, que regulamentou a profissão do motorista profissional, nos remete ao embate doutrinário outrora travado entre Ferdinand Lassalle e Konrad Hesse.

Na história recente é difícil pinçar um exemplo no qual a influência dos fatores reais de poder se mostrem de modo tão evidente e atuante, desafiando até mesmo a lógica civilizatória moderna, pautada na premissa de que num Estado Democrático de Direito as leis devem ser respeitadas e cumpridas.

A dinâmica do transporte rodoviário envolve, diretamente, interesses dos trabalhadores motoristas (empregados e autônomos), das empresas transportadoras, dos usuários das rodovias e também dos grandes tomadores do serviço de transporte, cada qual com nível de organização, poder econômico e político diversos.

A Lei n. 12.619/12, embora tenha sido fruto de um longo e maduro debate entre trabalhadores e empregadores, implica uma impactante reestruturação no segmento.

A nova lei, ao mesmo tempo em que humaniza a exploração da prestação de serviços de transporte, leva a uma redistribuição do custo do frete rodoviário, revelando parcelas até então ocultas e custeadas por toda a sociedade e pela coletividade de motoristas.

Esta reorganização imposta pela lei retirou os grandes tomadores do serviço de transportes da sua zona de conforto, levando-os, tardiamente, a se opor fortemente ao sistema preconizado pela norma.

Neste contexto, considerando a lógica subjacente à dinâmica do transporte rodoviário brasileiro, o presente estudo visa prestar uma contribuição ao importantíssimo debate instalado na Câmara dos Deputados em torno da Lei n. 12.619/12, uma vez que o Ministério Público do Trabalho entende que o atual momento histórico é crucial, na medida em que se decide por

manter inalterado o sistema de transporte rodoviário ou, de fato, aperfeiçoá-lo em direção à concretização do mais relevante direito humano – o da proteção à vida.

II – SUCINTO HISTÓRICO DA LEI N. 12.619/12: GENOCÍDIO RODOVIÁRIO DENUNCIADO PELO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO - MPT

A necessidade de regulamentação da profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e de pessoas não é assunto novo. A matéria é debatida há décadas, contando com dezenas de projetos de lei tramitando nas duas casas do Congresso Nacional. Contudo, dado o antagonismo de interesses de patrões e empregados, bem como o notório caráter estratégico do assunto, as louváveis iniciativas de sindicalistas e congressistas não se mostraram exitosas.

A realidade nas estradas passou a ser investigada, no ano de 2007, pelo Ministério Público do Trabalho na cidade de Rondonópolis/MT, um dos maiores entroncamentos rodoviários do país.

Respondendo ao pedido de socorro de uma esposa de motorista, se dizendo viúva de um marido vivo, o Ministério Público do Trabalho e a Fiscalização do Trabalho levaram a efeito duas operações nas rodovias que cortam as cidades mato-grossenses de Rondonópolis e Diamantino. Nessas operações restou demonstrado que o excesso de jornada leva cerca de 30% dos motoristas a lançar mão de drogas (principalmente cocaína), colocando em risco a vida dos profissionais e de todos que circulam nas rodovias.

A gravíssima situação constatada resultou na propositura, em 12/12/2007, da Ação Civil Pública n. 1372.2007.021.23.00-3 proposta pelo Ministério Público do Trabalho, que contou, em 17/12/2007, com o deferimento da liminar então pleiteada por parte do Exmo. Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Rondonó-

polis que, embora tenha vigido por pouco tempo, demonstrou que o debate e solução para a questão da limitação da jornada dos motoristas era inadiável.

Dessa provocação judicial decorreu uma inédita aproximação, em escala nacional, das representações classistas laborais e patronais, ambas imbuídas pelo objetivo comum de construir um consenso em torno de um dos mais agudos problemas do segmento – a limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção dos motoristas e a adaptação e criação da infraestrutura ambiental necessária para que os motoristas possam exercer sua atividade de modo seguro, saudável e digno.

O fruto desse processo de negociação, habilmente mediado pelo Ministério Público do Trabalho, foi corporificado no Projeto de Lei n. 99/2007, que recebeu amplo apoio de Senadores e Deputados Federais.

O aludido projeto, após ser levado à sanção presidencial, lá tendo recebido vários vetos jurídicos, deu origem à Lei n. 12.619/2012, que, finalmente veio regular a complexa e multifacetada profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e passageiros e, como era de se esperar, seu conteúdo e alcance inspirou acalorados debates, vez que a par de trazer inestimável contribuição para milhões de motoristas profissionais e para a sociedade em geral, desagradou o interesse dos segmentos que lucram com o sistema até então em vigor.

Por outro lado, sem olvidar as grandes virtudes da lei, há que se reconhecer a atecnia própria dos textos resultantes do consenso entre interesses conflitantes, fato que reforçou as críticas ao texto legal.

Essa característica uterina da norma reflete-se na posição de dispositivos vanguardistas ao lado de outros claramente retrógrados ou, até mesmo, flagrantemente inconstitucionais.

A despeito da relevância em detalhar as questões dogmáticas e hermenêuticas relativas à lei, o presente estudo tem por

foco elemento metajurídico igualmente relevante – o embate entre os interesses de segmentos que defendem e repudiam a mudança do sistema do transporte rodoviário, embate este que deu origem a um momento histórico raro e inusitado: padrões e empregados defendendo a aplicação da norma e, no outro polo, grandes embarcadores e contratantes do serviço de transporte (em especial do segmento do agronegócio) resistindo à efetivação da lei.

Estamos, pois, vivenciando, nos termos preconizados por Lassalle, o choque entre os fatores reais de poder, de modo que cabe à história responder qual será o resultado desta disputa.

Diante desse impasse, no qual se decide entre a vida e morte nas estradas, o Ministério Público do Trabalho não está inerte, tampouco imparcial, pois vem defendendo veementemente a eficácia da Lei n. 12.619/12, contrapondo-se à evidente e exuberante força contrária empreendida pelo próprio governo federal, que num momento aprovou a norma e no outro vem buscando subterfúgios para negar a ela plena eficácia.

III – O SISTEMA TRADICIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO BRASILEIRO: SOCIALIZAÇÃO DO CUSTO E PRIVATIZAÇÃO DE UM LUCRO BANHADO EM SANGUE

O atual sistema de transporte brasileiro foi consolidado por força de fatores históricos associados a outros de ordem econômica que, de certo modo, desestimulam o necessário salto de qualidade demandado para que o desenvolvimento do país possa contar com a infraestrutura de transporte necessária para suportar um crescimento econômico sustentável e duradouro.

Embora os números sejam um tanto conflitantes, conforme a fonte que se adota, há o consenso inquestionável de que o sistema de transportes brasileiro concentra-se no modal

rodoviário. Igualmente consensual é a percepção de que tal modal se apresenta incompatível com as dimensões continentais do Brasil.

Paradoxalmente, talvez o mais importante fator histórico que levou o Brasil a depender do modal rodoviário, seja também a principal vítima desta dependência – o desenvolvimento.

O significativo desenvolvimento econômico do país, sobretudo na década de setenta, fase do milagre econômico, associado à falta de infraestrutura de transportes, trouxe a necessidade da rápida e ampla expansão das vias de transportes, expansão esta que se mostrava viável apenas por meio das rodovias, uma vez que a construção de ferrovias ou de hidrovias demandava um prazo que o país não possuía.

Contudo, passado o período do milagre econômico, o Brasil experimentou um longo e doloroso período “pós-milagre”, uma estagnação econômica que somente há poucos anos apresenta sinais de superação. Neste contexto de recuperação econômica, de modo um tanto irônico, a dependência do modal rodoviário constitui um dos principais entraves ao desenvolvimento do país.

Cabe indagar: por qual razão, na fase de estagnação econômica, o Brasil não aproveitou para resolver sua dependência em relação ao transporte rodoviário, preparando-se para um desenvolvimento sustentável?

Pareceria óbvio que num período de refreamento das demandas de consumo nos mercados interno e externo, houvesse um empenho na construção de ferrovias e hidrovias. Contudo, não foi isso que aconteceu. Por quê?

A resposta é relativamente simples, mas as razões são extremamente complexas.

Esse aparente comportamento irracional sob o ponto de vista de infraestrutura se deu por força de um elemento que reina absoluto no mundo capitalista – o dinheiro.

Explica-se: embora tenha experimentado um aumento

nos últimos anos, o preço do frete rodoviário brasileiro é um dos menores do mundo, ao ponto de tornar inviável economicamente a construção de ferrovias e hidrovias, uma vez que os fretes ferroviários e hidrovias não se mostram competitivos ao ponto de justificar os investimentos bilionários necessários à concretização dos projetos de construção de ferrovias e hidrovias.

Neste sentido cabe referir às conclusões da Confederação Nacional dos Transportes, obtidas em estudo elaborado pela COPPEAD no ano de 2009 sobre o transporte rodoviário de cargas brasileiro²: *"O frete rodoviário exageradamente barato acaba funcionando como uma barreira à prática da multimodalidade e como desestímulo ao desenvolvimento dos outros Modais. É uma espécie de dumping involuntário"* (Geraldo Vianna, então presidente da NTC & Logística).

Ora, mas num país como o Brasil, com rodovias em péssimas condições, com caminhões e combustíveis caros, com elevado índice de roubos de carga, como pode o frete rodoviário ser tão barato e competitivo?

O referido estudo da CNT/COPPEAD aponta a resposta para essa inquietante indagação: *"o valor médio pago pelos fretes rodoviários é muito baixo em comparação com os custos incorridos. Este frete artificialmente baixo é um problema porque compromete a saúde do setor, impede o crescimento de outros Modais e gera externalidades negativas para a sociedade"* a CNT prossegue concluindo que *"as principais causas para o baixo valor dos fretes rodoviários são: baixas barreiras de entrada, altas barreiras de saída, baixa manutenção e renovação de veículos, carregamentos com sobre peso, jornadas de trabalho excessivas e inadimplência no setor"*.

Há que se render elogios à Confederação patronal dos

² CNT/COPPAD-UFRJ: Transporte de Cargas no Brasil (Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do País) - DIAGNÓSTICO e PLANO DE AÇÃO, 1999, pgs. 32-34

transportes, uma que, corajosamente, reconhece que o frete rodoviário brasileiro gravita em patamar inferior ao custo operacional por força de sonegação fiscal e de direitos trabalhistas, bem como admite que esse sistema fere os interesses da sociedade e dificulta o desenvolvimento nacional.

A fim de dimensionar, em termos macroeconômicos, essa grave distorção, é necessário, ainda que superficialmente, dissecar o custo do frete rodoviário.

Sem adentrar nas filigranas, é possível afirmar, com segurança, que o frete rodoviário possui, além dos custos operacionais ordinários com combustíveis, pneus, salários, etc..., outros elementos, tais como os custos com horas extras dos motoristas, com despesas em tratamento de motoristas e terceiros mortos e feridos nos milhares de acidentes rodoviários, bem como com os custos em reparos nas rodovias decorrentes do excesso de peso transportado.

Ocorre que nem todos estes custos são computados no frete. Isso mesmo, existem parcelas ocultas no frete rodoviário brasileiro.

A identificação e dimensionamento dessas parcelas ocultas são tarefas fundamentais para, de um lado, compreender o impacto reestruturante da Lei n. 12.619/12 sobre o sistema de transporte rodoviário e, por outro, perceber a inconsistência dos argumentos lançados pelos segmentos que resistem à implantação da norma.

Sob o ponto de vista trabalhista, o atual sistema brasileiro de transporte rodoviário de cargas se sustenta sobre o tripé: baixa remuneração, salário pago por comissões e ausência do controle da jornada de trabalho. Essa combinação leva o motorista profissional a, voluntariamente, submeter-se a jornadas sobre-humanas de trabalho em busca de uma remuneração minimamente digna.

Os subprodutos dessa super-exploração são perversos, seja sob o aspecto econômico, seja sob o viés social.

A análise econômica do sistema de transporte rodoviário foi brilhantemente demonstrada em recente artigo de autoria do Procurador do Trabalho Rafael Araújo Gomes³, no qual, referindo estudo do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA, atualizado para 2012, informa que os custos totais decorrentes destes acidentes rodoviários somam, anualmente, cerca de R\$ 40 bilhões aos cofres públicos.

A Confederação Nacional dos Transportes – CNT aponta que apenas em acidentes rodoviários ocorridos em rodovias federais policiadas, no ano de 2011, o custo total foi de R\$ 15,72 bilhões.

Como se vê, apenas a título de custos previdenciários e de saúde, a sociedade arca com um montante anual de R\$ 15,72 bilhões que não compõem explicitamente a pauta de custos dos fretes rodoviários.

Mas não para por aí, pois outra fatia bilionária não aparece no frete: o custo das horas extras laboradas, cujo peso é suportado pelos motoristas profissionais brasileiros.

Araújo Gomes refere à Pesquisa Anual de Serviços - PAS do IBGE, a qual revela que em 2010 (último ano disponível) o setor de transporte rodoviário de cargas gastou R\$ 16,8 bilhões com despesas de pessoal. Contudo, dados da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS/MTE apontam que em 2010 a massa salarial dos 804.980 motoristas rodoviários somou apenas R\$ 1,043 bilhão.

Essa discordância de informações se deve ao elevadíssimo índice de informalidade no pagamento dos salários de motoristas, o chamado “pagamento por fora”, fato este que impõe que, para fins de cálculos referentes ao custo da folha, devem ser consideradas informações do IBGE e não as do Ministério do Trabalho - MTE.

Cabe lembrar que o “pagamento por fora” representa im-

³ GOMES, Rafael Araújo: JORNADA DOS CAMINHONEIROS: PARA NÃO MENTIRMOS SOBRE CUSTOS

portante fonte de elisão fiscal previdenciária, bem como proporciona grave precarização das condições sociais dos motoristas, sobretudo quanto vitimados por morte ou incapacidade laboral temporária ou permanente, uma vez que o benefício previdenciário é calculado sobre o salário formal e não sobre a remuneração real.

Pois bem, estudo da CNT⁴ aponta que os motoristas transportadores de carga, com vínculo empregatício, laboram, em média, catorze horas e meia por dia, donde se infere que os motoristas profissionais empregados trabalham, em média, seis horas e meia por dia além da jornada normal.

Esse montante de horas extras representa o equivalente a 200,01% sobre o salário normal dos trabalhadores, incluído nesse valor o valor da hora normal acrescido do adicional de 50%, bem como os reflexos em Descanso Semanal Remunerado – DSR, férias, décimo terceiro e FGTS.

Portanto, considerando o gasto total com pessoal obtido pelo IBGE, conclui-se que o custo oculto com horas extras não pagas pelas transportadoras, direito atualmente sonogado aos motoristas profissionais, chega a R\$ 36,61 bilhões ao ano.

Ao lado do bilionário custo oculto no frete brasileiro, o atual sistema de transporte provoca prejuízos incalculáveis sob o ponto de vista social, uma vez que, segundo estudos da Polícia Rodoviária Federal, no ano de 2010, ocorreram 183.410 acidentes em rodovias federais, resultando em 8.623 mortos e 103.138 feridos.

Como muitos especialistas classificam, o Brasil vivencia uma verdadeira epidemia de acidentes rodoviários, a maioria deles típicos acidentes de trabalho. Um verdadeiro genocídio rodoviário.

Ademais, associado e intimamente relacionado a esse

⁴ CNT/COPPAD-UFRJ: Transporte de Cargas no Brasil (Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do País) - DIAGNÓSTICO e PLANO DE AÇÃO, 1999, pg. 39

grave quadro, cabe lembrar que o excesso de jornada de trabalho está diretamente ligado à essa catástrofe humanitária, pois uma legião de cerca de 600 mil motoristas (30% do total de motoristas profissionais empregados e autônomos) precisam se drogar para suportar as jornadas de trabalho deles exigidas, fato que favorece em muito a ocorrência dos acidentes.

Considerando que, segundo o Instituto de Logística e Supply Chain – ILOS, o custo total do frete rodoviário do transporte de carga brasileiro soma, anualmente, R\$ 203 bilhões, é possível, em termos macroeconômicos, identificar as seguintes parcelas ocultas no frete rodoviário brasileiro:

PARCELA OCULTA	Quem suporta o custo?	Valor anual em bilhões de Reais	% sobre custo total do frete (R\$ 203 bi/ano)
Custos previdenciários em tratamentos de mortos e feridos em acidentes rodoviários	Sociedade em geral	R\$ 15,72	7,74%
Horas Extras sonegadas	Motoristas empregados	R\$ 33,61	18,03%
Elisão fisco-previdenciária sobre as horas extras sonegadas	Sociedade / motoristas	R\$ 10,25	5,05%
TOTAL		R\$ 62,58	30,83%

Obs: por não se tratar de matéria relacionada ao excesso de jornada, a tabela acima não contempla a parcela oculta correspondente aos custos decorrentes do excesso de peso, também suportado por toda a sociedade.

A tabela acima evidencia que, apenas considerando parcelas ocultas relacionadas, direta ou indiretamente ao excesso de jornada de trabalho, praticamente 31% do custo do frete rodoviário brasileiro é transferido para sociedade e para os motoristas empregados, barateando artificialmente o valor desse serviço.

Ou seja, se o preço do frete rodoviário for majorado em até 31%, em termos macroeconômicos, o aumento significa absolutamente nada, estar-se-ia, tão somente, atribuindo o custo aos verdadeiros beneficiários do serviço – os contratantes dos serviços de transporte.

A constatação de que substancial parcela do custo do fre-

te se mostra oculta e é, sub-repticiamente, suportada pela sociedade, leva a perquirir a quem ou a quais segmentos interessa essa estrutura.

Num primeiro momento parece óbvio concluir que seriam as transportadoras as maiores interessadas neste sistema no qual uma parcela substancial dos seus custos é absorvida por terceiros. No entanto, a situação não é tão simples.

Conforme já demonstrado, o preço do frete rodoviário do transporte de cargas está posicionado em patamar inferior ao custo operacional, o que equivale a dizer que as parcelas ocultas, produzidas por meio de sonegação fiscal e de direitos trabalhistas não beneficiam as transportadoras, mas sim os tomadores dos serviços de transporte.

Com efeito, a identificação dos verdadeiros beneficiários do atual sistema de transportes demanda a compreensão, ainda que superficial, da dinâmica deste segmento. Além de motoristas e transportadoras, há atores que, na verdade, protagonizam essa dinâmica – os tomadores dos serviços de transporte, mais precisamente as grandes embarcadoras e os grandes produtores rurais de *commodities*.

Embarcador, segundo Maria Helena Diniz, é o responsável pelo embarque das mercadorias a serem transportadas⁵, ou seja, são as embarcadoras os grandes intermediários no bilionário setor de exportação de *commodities*, tal como o grão de soja, o álcool, o açúcar. Também se enquadram no conceito de embarcadoras as grandes redes de supermercados, as montadoras de veículos. Enfim, todos os grandes tomadores do serviço de transporte são designados por embarcador.

Tendo em vista o perfil econômico brasileiro, baseado fortemente na exportação de *commodities*, as embarcadoras do agronegócio e os produtores rurais ocupam posição de destacada importância, sob o ponto de vista político e econômico.

Sob o ponto de vista econômico, as embarcadoras do

⁵ DINIZ, Maria Helena: Dicionário Jurídico, Saraiva, 1998.

agronegócio, por ser um grupo composto por poucas e poderosas empresas transnacionais, possuem o total controle sobre as condições estipuladas nos contratos de transporte celebrados com as empresas transportadoras, submetendo-as a uma competição tal, que as obriga a oferecer um frete inferior ao custo operacional e a suportar os riscos decorrentes da sonegação fiscal e trabalhista.

Cabe referir, porém, que embora as embarcadoras não tenham, até o momento, se empenhado em aplicar a Lei n. 12.619/12, por meio da fiscalização do tempo de descanso determinado pelo art. 67-A, § 7º do CTB, muitas delas já reajustaram o preço do frete para cobrir os custos advindos da nova lei. Contudo, esse reajuste não interessa aos produtores de *commodities* que, em última análise, serão os destinatários da majoração.

Não é por outra razão que a grande resistência à implantação da Lei n. 12.619/12 vem do setor do agronegócio. Um segmento que, além da exponencial relevância econômica, sob o viés político, se destaca por compor, atualmente, a maior, mais numerosa e coesa bancada no Congresso Nacional, ao ponto de desafiar, com sucesso, o governo federal em recentes embates.

A questão é: é legítimo que um segmento, por mais importante que seja, transfira para a sociedade e para os motoristas o equivalente a R\$ 62,58 bilhões ao ano de custos que são da sua responsabilidade? Seria legítimo que tal subsídio social ao agronegócio se mantenha às custas da morte de milhares de motoristas e usuários das rodovias?

Será que a sociedade está disposta a pagar esse preço econômico e social?

Nem mesmo o argumento de que a elevação do frete viria onerar o chamado “Custo Brasil” se mostra consistente, pois, conforme já aludido, a elevação do custo do frete rodoviário em até 31% não tem qualquer impacto macroeconômico, tanto

que, em termos práticos, tal elevação já ocorreu por força da Lei n. 12.619/12 em ano de safra agrícola recorde, e o segmento do agronegócio continua tão saudável e superavitário quanto antes.

Em verdade, o que coloca em cheque o desenvolvimento do Brasil e o futuro do próprio agronegócio é exatamente a omissão em enfrentar o desafio de rediscutir essa matriz de transporte nacional, cujos únicos beneficiários reais são as embarcadoras.

Neste cenário cabe transcrever a acertada ilação do empresário de transportes e consultor em logística, Geraldo Viana, ex-presidente da NTC & Logística: *"O frete rodoviário que se pratica no Brasil é um dos mais baratos do mundo, para quem o paga; mas o custo final do transporte acaba sendo caríssimo para a sociedade"*⁶.

IV – O SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRECONIZADO PELA LEI N. 12.619/12: REDISTRIBUIÇÃO DO CUSTO DO FRETE ASSOCIADO À PRESERVAÇÃO DA VIDA

Conforme já referido, o atual sistema de transporte rodoviário de carga se sustenta sobre o tripé: baixa remuneração, salário pago por comissões e ausência do controle da jornada de trabalho. Portanto, a construção de um novo sistema, baseado no respeito aos limites biológicos do ser humano, bem como na preocupação em garantir a segurança no trânsito, deve, inesoravelmente, atacar pelo menos um dos elementos dessa tríade, de modo a garantir a reestruturação do sistema sobre novas bases.

De modo explícito, a Lei n. 12.619/12 cuida textualmente

⁶ CNT/COPPAD-UFRJ: Transporte de Cargas no Brasil (Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do País) - DIAGNÓSTICO e PLANO DE AÇÃO, 1999, pg. 32

de restringir a jornada diária do motorista profissional empregado ao limite constitucional de oito horas, *in verbis*:

Art. 2o São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

...

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3o do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Tendo em vista que no Brasil há a concomitância de motoristas profissionais autônomos e empregados, a lei garantiu a restrição do excesso de trabalho, tanto para empregados quanto para autônomos, por meio do estabelecimento de períodos obrigatórios de descanso, seja durante o dia, seja entre um dia e outro de trabalho, conforme letras do art. 67-A, § 1º e 3º introduzidos pela Lei n. 12.619/12 no Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1o Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

...

§ 3o O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

No que toca ao elemento do pagamento variável à produção, também, de modo literal, a lei introduziu o art. 235-G na CLT, vedando, como regra, o pagamento por meio de comis-

sões:

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Constata-se, pois, que dos três elementos fundamentais sobre os quais se sustenta o atual sistema de transporte, a lei tratou explicitamente da jornada e do pagamento por comissão, deixando a questão da baixa remuneração, aparentemente, de lado.

A opção legislativa pareceu correta, uma vez que o estabelecimento de piso legal não se apresenta como a solução mais acertada para tal problema, melhor mesmo que o mercado busque o seu ponto de equilíbrio. Com efeito, as variáveis conjunturais tendem a equacionar o problema da baixa remuneração do motorista profissional.

As atuais condições adversas da atividade, que submetem o motorista ao vício em drogas e o ameaça de morte, tem levado os jovens a evitar a profissão. Fato que se torna especialmente preocupante em face do crescente aumento da demanda por essa mão de obra, sobretudo nesta fase de recuperação econômica.

Tal situação, contudo, sofrerá radical transformação com a efetiva implantação da Lei n. 12.619/12, pois a limitação da jornada e do tempo de direção possibilitará a humanização do exercício da profissão de motorista, tornando-a atraente.

Ademais, além da atividade passar a ser socialmente desejável, o aquecimento da demanda pela mão de obra conduzirá a uma elevação da remuneração, tornando-a economicamente desejável, sobretudo porque a remuneração, por ser fixa, tenderá a ser totalmente formalizada, o que sobrelevará o interesse pela profissão.

Sob o ponto de vista macroeconômico, o efeito secundá-

rio da implantação da lei será a reestruturação do custo do frete rodoviário, trazendo à tona as parcelas ocultas referentes ao custo previdenciário com mortos e feridos em acidentes rodoviários, bem como referente às horas extras atualmente sonegadas, de modo que os beneficiários do serviço do frete passarão, finalmente, a suportar o custo real deste serviço.

Digno de nota que a notável contribuição social e econômica da nova lei se baseia numa preocupação essencial – o respeito aos limites do ser humano.

Segundo o escólio do Prof. Sérgio Pinto Martins, os fundamentos que justificam a limitação da jornada de trabalho são de, pelo menos, três ordens: “a) biológicos: que dizem respeito aos efeitos psicofisiológicos causados ao empregado, decorrentes da fadiga; b) sociais: o empregado precisa conviver e se relacionar com outras pessoas, dedicar-se à família, dispor de horas de lazer; c) econômicos: no período em que o empregado presta serviços cansado ou quando faz horas extras, ocorre o maior índice de acidentes”⁷.

Em se tratando da atividade do motorista profissional, as razões de ordem biológica assumem destacada importância, uma vez que, segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, até 60% dos acidentes de trânsito ocorrem devido à fadiga ou sono ao volante.

Neste sentido, verifica-se que a Lei n. 12.619/12 é norteada pelo irrefutável fundamento da necessidade de se observar os limites biológicos do motorista profissional.

Além disso, considerando que a lei regula a atividade tanto dos motoristas empregados, quanto autônomos, o estabelecimento dos períodos de descanso obrigatórios assume destacada importância, uma vez que vincula todas as categorias de motoristas. Desse modo, ao estipular o descanso de trinta minutos a cada quatro horas de direção (art. 235-D, CLT e art. 67-

⁷ MARTINS, Sergio Pinto. *Direito do Trabalho*. 15ª ed. atual., São Paulo: Atlas, 2002, p. 454

A, § 1º, CTB) e o repouso de onze horas entre uma jornada e outra (art. 235-C, CLT e art. 67-A, § 3º, CTB), a norma consagra a necessária isonomia entre as categorias de motoristas profissionais.

No que toca o intervalo interjornada, ainda que o tratamento isonômico entre autônomos e empregados tenha sido mitigado pela possibilidade do primeiro grupo poder fracionar o intervalo em nove mais duas horas (art. 67-A, § 3º, CTB), o princípio isonômico se mostra essencial para que a norma se apresente como fator de elevação do grau de proteção e não como elemento de degradação das condições de trabalho desses profissionais.

Esse ponto é essencial para o futuro do segmento de transporte rodoviário de cargas, pois caso o princípio isonômico entre motoristas empregados e autônomos seja ignorado, a norma tende a produzir um nefasto processo de informalização no setor, desestrurando-o e o desprofissionalizando-o, ou seja, caso não haja o devido cuidado em eventuais modificações legislativas, a realidade pós-lei poderá se mostrar mais precária do que a situação anterior a ela.

A exposição acima demonstra que a Lei n. 12.619/12 proporciona a substituição de um sistema de transporte rodoviário social e economicamente injusto, por outro moderno e capaz de contribuir para desenvolvimento sustentável do Brasil, por meio do fomento ao desenvolvimento de modais de transporte mais adequados às dimensões do país.

V – A RESISTÊNCIA À LEI N. 12.619/12: DEFESA DE INTERESSE ECONÔMICO PRIVADO EM DETRIMENTO AO INTERESSE PÚBLICO À SEGURANÇA E AO DESENVOLVIMENTO

O debate em torno da mudança no sistema de transporte rodoviário brasileiro divide interesses, de um lado os motoris-

tas, de transportadores, da sociedade em geral e, de outro, dos embarcadores e dos grandes produtores de *commodities*.

Esse embate de interesses nos remete às dissensões doutrinárias travadas entre Ferdinand Lassalle e Konrad Hesse.

Ferdinand Lassalle, autor da célebre obra “*Que é uma Constituição?*”⁸, afirma que a Constituição de um país é, em síntese, a soma dos fatores reais do poder que regem esse país, gizando que:

‘Reúnem-se os fatores reais do poder, dá-se-lhes expressão escrita e, a partir desse momento, não são simples fatores reais do poder, mas verdadeiro direito. Quem contra eles atentar viola a lei e, por conseguinte, é punido. Conhecemos ainda o processo utilizado para converter tais escritos em fatores reais do poder, transformando-se dessa forma em fatores jurídicos’.

Lassalle entende, pois, que a “Constituição real” é aquela decorrente da síntese dos interesses dos fatores reais de poder, enquanto o texto constitucional seria tão somente uma “folha de papel”.

Konrad Hesse, por seu turno, ex-presidente da Corte Constitucional Alemã e autor da clássica obra “*A força normativa da Constituição*”⁹, contrapõe-se ao escólio de Lassalle sustentando que a Constituição não é e não deve ser um subproduto mecanicamente derivado das relações de poder dominantes, ou seja, sua força normativa não deriva unicamente de uma adaptação à realidade, mas, antes, de uma vontade de constituição. Na concepção de Hesse, a Constituição seria, em si, um fator real de poder.

A problemática sob exame se amolda com perfeição ao debate doutrinário travado entre Lassalle e Hesse, na medida em que as embarcadoras e produtores de *commodities* representam importantes fatores reais de poder, assim como o são, com

⁸ LASSALLE, Ferdinand: *Que é uma Constituição?*. Edições e Publicações Brasil, São Paulo, 1933. Tradução: Walter Stöner

⁹ HESSE, Konrad – *A Força Normativa da Constituição*. Porto Alegre: safE, 1991. Tradução de Gilmar Ferreira Mendes

menor poderio econômico, os interesses dos motoristas, das transportadoras e da sociedade em geral.

Mas se a Constituição possui força normativa e se posta como um importante fator real de poder e não como uma mera folha de papel, o que diz ela?

A Constituição de 1988, constituição cidadã, é, em termos literais, vocacionada a concretizar a construção de uma sociedade verdadeiramente livre, justa e solidária, conforme letras do art. 3º, I da Carta Constitucional, *verbis*:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;

Nos termos do art. 1º, II e III, a cidadania e a dignidade humana são tidas como fundamentos da república, *in litteris*:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

...

II - a cidadania

III - a dignidade da pessoa humana;

Não é por outra razão que no preâmbulo da carta política vem inscrito o compromisso do Estado com a garantia ao exercício dos direitos sociais e individuais a segurança e ao desenvolvimento, fundada na harmonia social.

As reações à Lei n. 12.619/12 foram capitaneadas por movimentos que ilegitimamente se intitularam como representantes dos motoristas, quando na verdade defendeu-se o interesse econômico dos segmentos que se beneficiam do atual sistema de transporte rodoviário brasileiro. Tal defesa se deu em completa desarmonia com o interesse público, seja porque a sociedade enterra milhares de pessoas a cada ano, seja porque ela (a sociedade) arca com bilhões de reais em custos que não são da sua responsabilidade.

Ademais, o descompasso entre os interesses dos beneficiários do atual sistema de transporte rodoviário e o interesse

nacional evidencia-se pelo fato que esse sistema inibe o desenvolvimento econômico da nação, na medida em que inviabiliza os investimentos necessários nos modais ferroviário e aquaviário.

Vê-se claro, pois, que temos de um lado o projeto constitucional voltado para o fomento do desenvolvimento baseado no respeito à dignidade humana e de outro os interesses econômicos de segmentos que se beneficiam de um subsídio social flagrantemente injusto – o genocídio nas estradas brasileiras, sob as falsas premissas de que a Lei n. 12.619/12 oneraria o “Custo Brasil” e de que não existe infraestrutura necessária para dar cumprimento à lei.

A decisão de prestigiar o interesse nacional ou o interesse privado está nas mãos dos representantes do povo.

VI – AS ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS ALMEJADAS PELOS SEGMENTOS REACIONÁRIOS

As pretensões dos setores que resistem à Lei n. 12.619/12 já são amplamente conhecidas, de modo que se torna possível tecer considerações acerca das principais proposições, com o objetivo de contribuir para o debate que se encontra em curso no Congresso Nacional.

VI.1 – ELABORAÇÃO DE NOVA LEI, COM *VACATIO LEGIS* DE CINCO ANOS, DITANDO DIRETRIZES GERAIS COM REGULAMENTAÇÃO INFRALEGAL POR MEIO DE DECRETOS E RESOLUÇÕES ACOMPANHADA POR ANISTIA DE PUNIÇÕES À VIOLAÇÃO DO ATUAL TEXTO LEGAL

As agremiações econômicas da agricultura e da indústria propõem, num primeiro momento, uma completa reestruturação da Lei n. 12.619/12, ao ponto de sugerir sua completa re-

vogação, pois não apenas sugerem alterações estruturais na norma, como defendem a anistia quanto às eventuais punições administrativas infligidas pelo seu descumprimento.

Em verdade, a Lei n. 12.619/12 teve sua eficácia fortemente comprometida pela atuação do CONTRAN, por meio da edição da sua Resolução n. 417. Desse modo, a almejada anistia para com punições administrativas se mostra até mesmo esvaziada.

Contudo, no que concerne à pretendida norma de caráter geral, como regulamentação infralegal por meio de Resoluções e Decretos, se mostra flagrantemente descabida, uma vez que a Lei n. 12.619/12 se apresenta como texto suficientemente flexível, capaz de contemplar as peculiaridades de cada segmento do transporte, bem como a vicissitudes regionais, isto por meio da negociação coletiva, instrumento que foi largamente utilizado na lei.

Além do descabimento técnico da pretensão, ela também se mostra ilegítima, pois tem-se claro que o que se pretende é estabelecer maior número de instâncias nas quais o *lobby* dos produtores rurais e industriais poderia atuar para evitar ou mitigar a aplicação das regras, estratégia esta repugnante e contrária ao princípio republicano que deve nortear um autêntico Estado Democrático de Direito.

As mesmas objeções acima referidas são cabíveis ao pleito de estabelecer um período de cinco anos para que as novas regras entrem em vigor.

Esta pretensão viola, de maneira cruel, a razão pela qual a Lei n. 12.619/12 veio ao mundo jurídico – evitar inúmeros de acidentes que vitimam milhares de motoristas e demais usuários das rodovias a cada ano nas estradas brasileiras.

Defender que o Brasil reprima tal atrocidade apenas após passados cinco anos, significa acrescentar ao epitáfio de mais de vinte mil pessoas, a inscrição “*morto devido à insana defesa dos ilegítimos interesses econômicos do agronegócio e das*

embarcadoras em detrimento ao interesse público da segurança dos brasileiros”.

Cabe referir, ainda, que tal *vacatio legis* constituiria flagrante violação ao compromisso internacional firmado pelo Brasil perante a comunidade internacional, no qual o país se comprometeu a reduzir em pelo menos 50% o total de acidentes e mortes nas rodovias até o ano de 2020.

VI.2 – FISCALIZAÇÃO COERCITIVA DO INTERVALO DE REPOUSO INTRAJORNADA CONDICIONADA À HOMOLOGAÇÃO ESTATAL DE CADA TRECHO RODOVIÁRIO

Os contratantes dos serviços de transporte defendem, também, a fórmula preconizada pela Resolução n. 417/CONTRAN, na medida em que almejam uma fiscalização fatiada, de impossível implementação, condicionada à homologação prévia de determinados trechos tidos como aptos a oportunizar o descanso.

De plano há que se refutar a falsa premissa de que inexistem pontos de parada ao longo das rodovias brasileiras: eles existem e existem em número suficiente para a adequada aplicação da lei.

Tal afirmação foi categoricamente sustentada e comprovada em estudo realizado pelo SOS Estradas encomendado pela Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes – FECOMBUSTÍVEIS¹⁰, o qual aponta que não apenas há pontos de parada em quantidade suficiente, como também há inúmeros projetos de expansão patrocinados pela iniciativa privada aguardando apenas a estabilização quanto à aplicação da lei.

¹⁰ SOS Estradas: *A Lei do Tempo de Direção e os Pontos de Parada nas Rodovias Brasileiras*. Organização: RIZZOTTO, Rodolfo. Disponível em <http://www.fecombustiveis.org.br/media/ALDTDDEOPDPNRB2012.pdf>, acesso no dia 30/03/2013

O aludido estudo veio confirmar o óbvio: o transporte rodoviário de cargas foi, ao longo do tempo, suportado pela atual estrutura. Os motoristas sempre pararam para atender às suas necessidades fisiológicas, para alimentarem-se e para repousarem. O que a Lei n. 12.619/12 exige é apenas que essas pausas se deem em observância ao relógio biológico humano.

Se há verdade quanto às restrições levantadas aos pontos de parada, ela diz respeito à qualidade desses pontos, mas não quanto à sua existência, pois é notório que as condições nas estradas estão longe do ideal.

Entretanto, é exatamente por meio da efetiva implementação da Lei n. 12.619/12 que a iniciativa privada (não o poder público) se mobilizará para investir nos pontos de parada a fim de atrair a demanda por bons pontos de descanso criada com a nova lei.

VI.3 – ASSUNÇÃO, PELO PODER PÚBLICO, QUANTO AO PROVIMENTO DA INFRAESTRUTURA PARA DESCANSO AO LONGO DAS ESTRADAS

Certamente em razão do histórico subsídio não declarado ao frete rodoviário, a Confederação Nacional da Agricultura – CNA e a Confederação Nacional da Indústria – CNI, esperam que a infraestrutura de descanso ao longo das rodovias brasileiras seja construída e mantida pelo poder público. Trata-se da tentativa de reprodução do grave equívoco do passado.

Conforme aludido no item precedente, a iniciativa privada está preparada para investir em pontos de parada ao longo das rodovias, aguardando apenas a superação da celeuma criada em torno da implantação da Lei n.12.619/12.

Desse modo, se mostra completamente descabida nova subvenção estatal para fazer frente a investimentos que interessam a segmentos privados.

Contudo, nada obsta e tudo recomenda que o Estado

mantenha coerência com sua preocupação para a garantia de um trânsito seguro, fazendo incluir nos contratos de concessão de rodovias a exigência para que as concessionárias edifiquem e mantenham, seja diretamente ou por meio de terceiros, a estrutura adequada para que os usuários descansem.

VI.4 – REDUÇÃO DO INTERVALOS DE DESCANSO INTRA E INTERJORNADA

Cogita-se alteração no intervalo de descanso durante o trabalho (intrajornada), atualmente fixado em trinta minutos a cada quatro horas de direção, sugerindo-se a ampliação do período de condução ininterrupta para seis horas.

Na mesma linha, há propostas de redução do intervalo interjornada de onze para oito horas.

Cumpra-se recordar que os períodos de descanso compõem o núcleo da Lei n. 12.619/12, de modo que qualquer modificação nestes institutos pode conduzir à completa desnaturação da norma.

Sendo assim, qualquer modificação que venha a ser adotada em relação aos períodos obrigatórios de descanso deve se dar com base em parâmetros médicos seguros, de modo a garantir que não se olvide, como historicamente foi feito, os limites do organismo humano.

VI.5 – ALTERAÇÃO NA CONCEITUAÇÃO E APLICAÇÃO DO TEMPO DE ESPERA

O “tempo de espera” constitui destacada inovação da norma, com previsão no § 8º do art. 235-C da CLT, corresponde ao tempo excedente à jornada normal de trabalho no qual o motorista aguarda na fila a carga/descarga da mercadoria ou, ainda, a fiscalização da mercadoria em barreiras fiscais ou alfandegárias.

É também considerado “tempo de espera”, nas viagens de longa distância, o período excedente à jornada de trabalho no qual o empregador exija que o empregado permaneça junto ao veículo, conforme disposto no art. 235-E, § 4º da CLT.

Quanto ao aludido instituto, a pretensão reformista se dirige ao momento no qual se pode caracterizar o “tempo de espera”.

Atualmente, o tempo de espera tem início após o término da jornada normal de trabalho e a proposta defendida seria a possibilidade de que esse “tempo de espera” possa ter início antes, durante ou após a jornada normal de trabalho.

Trata-se de alteração que subverte o elemento teleológico da norma, pois se o “tempo de espera” puder se dar a qualquer tempo, interrompendo o curso da jornada de trabalho, em termos práticos, poder-se-á, com facilidade, manter o motorista por períodos muito superiores ao razoável à disposição do empregador sem que se caracterize a extrapolação da jornada normal de trabalho.

Tal circunstância está longe de ser cerebrina, pois as filas para embarque e desembarque comumente envolvem horas e horas, senão dias e dias.

VI.6 – ADMISSÃO DA REALIZAÇÃO DE ATÉ QUATRO HORAS EXTRAS

Outra proposta explicitamente defendida é a previsão legal de até quatro horas extraordinárias ao dia.

O Constituinte de 1988 onerou em cinquenta por cento a realização de horas extras não para melhor remunerar os trabalhadores, mas sim para desestimular tal prática, uma vez que a realização de horas extras expõe o trabalhador à fadiga excessiva, facilitando a ocorrência de acidentes de trabalho.

Tal preocupação se sobreleva em se tratando da atividade de motorista profissional, na qual a vigília é exigida durante

todo o tempo. Portanto, esta pretensão, a toda evidência, subverte, mais uma vez, o objetivo da lei em garantir um trânsito seguro por meio do respeito aos limites biológicos do trabalhador.

VI.7 – EXPRESSA EXCLUSÃO DE SOLIDARIEDADE DAS EMBARCADORAS PARA COM PENALIDADES ADMINISTRATIVAS

Dentre as propostas, chama à atenção a exclusão expressa da responsabilidade solidária das embarcadoras com relação a eventuais penalidades administrativas infligidas a motoristas ou transportadoras.

Conforme discorrido no presente texto, as embarcadoras compõem, sob o viés econômico, o elo mais forte em toda a dinâmica de transportes, bem como figura como a principal beneficiária do sistema de transporte até então vigente, apropriando-se de valores bilionários correspondentes às parcelas ocultas do frete até então suportadas pela sociedade e pela coletividade de trabalhadores.

Propostas tendentes a isentar as embarcadoras de responsabilidades para com o cumprimento de qualquer lei que vise garantir o descanso de motoristas, exclui, em termos práticos, a possibilidade de sucesso da norma. Isto porque, com relação aos motoristas autônomos, não há como fiscalizar e exigir o cumprimento da lei de modo eficaz sem a corresponsabilização das embarcadoras, tal qual preconiza o art. 27-A, §§ 3º, 5º e 7º da lei, *in verbis*:

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

...

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9

(nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

...

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

...

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.

Portanto, ao contrário do que se propõe, conforme será melhor abordado em seguida, a corresponsabilização das embarcadoras carece ser mais densificada.

VII - AS ALTERAÇÕES NECESSÁRIAS AO EFETIVO APERFEIÇOAMENTO DA NORMA

Conforme já referido, não obstante as enormes virtudes da Lei n. 12.619/12, ela possui deficiências técnicas que foram potencializadas pelos vetos presidenciais ao texto aprovado pelo Congresso Nacional.

Desse modo, o presente momento histórico abre a oportunidade para que efetivos aperfeiçoamentos sejam implementados.

VII.1 – O RESGATE DAS NORMAS PROGRAMÁTICAS DE FOMENTO À CONSTRUÇÃO E MELHORIA DOS PONTOS DE PARADA

Não obstante o país conte, conforme já aludido, com pontos de parada em número suficiente para garantir o imediato cumprimento da Lei n. 12.619/12, é forçoso reconhecer que é desejável a construção de novos pontos e o investimento para

que os atuais possam oferecer melhores condições de conforto aos motoristas profissionais.

Neste sentido, sugere-se o resgate dos dispositivos vetados que se destinavam a tal fim:

Art. 7º O § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

“Art. 34-A. [...]

...

§ 2º [...]

VI – nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros, destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.”

Art. 8º O art. 2º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 2º [...]

...

§ 5º Não se aplicam as vedações do § 4º quando a celebração de contrato de parceria público-privada tiver por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas, na forma prevista no inciso VI do § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.”

...

Art. 10. Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei deverão se adequar às disposições contidas no inciso VI do § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no prazo de 1 (um) ano, inclusive em relação ao seu consequente reequilíbrio econômico-financeiro.

Impende ressaltar que o resgate dos dispositivos originalmente aprovados pelo Congresso Nacional não atribui ao Estado o dever de construir e manter os pontos de parada, mas tão somente fomenta tais medidas, as quais devem ser implementadas pela iniciativa privada.

VII.2 – ESTABELECIMENTO DE SANÇÕES CIVIS E PENAIAS AOS TOMADORES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE QUE AGIREM OU DEIXAREM DE AGIR PARA O CUMPRIMENTO DA LEI

O elemento central que confere consistência ao sistema de transporte rodoviário proposto pela Lei n. 12.619/12 é a responsabilidade dos tomadores do serviço de transporte para com a fiscalização do cumprimento da norma.

Todavia, em razão dos vetos presidenciais, tal responsabilidade restou mitigada.

Com efeito, o texto aprovado no Congresso Nacional inseriria o tipo penal art. 310-A no CTB, nos seguintes termos:

“Art. 310-A. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que 1 (um) dia, estando ciente de que o motorista não cumpriu o período de descanso diário, conforme previsto no § 3º do art. 67-A.

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Parágrafo único. Incorrerá na mesma pena aquele que, na condição de transportador de cargas, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas, concorrer para a prática do delito.”

Remanesceu, porém, a responsabilização civil dos contratantes dos serviços de transportes, prevista no art. 67-A, §§ 3º, 5º e 7º, do CTB, *verbis*:

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

...

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

...

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

...

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.

Contudo, não obstante a prescrição da obrigação de natureza civil, a norma não previu nenhuma sanção pelo seu descumprimento, fato este que compromete seriamente sua eficácia.

Neste sentido o atual processo de rediscussão da Lei n. 12.619/12 abre espaço para que sejam materializados em lei os seguintes aperfeiçoamentos:

- a) o resgate da sanção penal nos termos propostos pelo vetado artigo 310-A que seria introduzido no CTB;
- b) introdução de sanções de caráter cível tanto no CTB, quanto na CLT, pelo descumprimento da obrigação prevista no § 7º, do art. 67-A do CTB.

A norma, caso enriquecida com as medidas acima sugeridas, irá municiar os Auditores-Fiscais do Trabalho e as polícias rodoviárias federal e dos Estados com o suporte legal necessário à repressão da eventual conduta comissiva ou omissiva dos contratantes dos serviços de transportes, tendentes a violar a lei.

VII.3 – REVOGAÇÃO, POR VÍCIO DE INCONSTITUCIONALIDADE, DA PREVISÃO DE JORNADA 12 X 36

Outra contribuição oportuna seria a revogação do artigo 235-F, inserido na CLT, o qual vem assim redigido:

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão pre-

ver jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Constata-se que neste dispositivo o legislador conferiu efetivo poder derogatório às convenções e acordos coletivos sobre a Constituição, pois estabeleceu abstratamente limite de 12 (doze) horas diárias de trabalho, em frontal violação ao limite constitucional diário de 8 (oito) horas estabelecido pelo art. 7º, XIII da CF.

Não se desconhece que a jurisprudência, ao considerar as peculiaridades de alguns segmentos, vem admitindo a aplicação da jornada “12 x 36” por meio de negociações coletivas.

Poder-se-ia questionar o seguinte: se os tribunais admitem a jornada “12 x 36” em algumas situações, onde estaria a inconstitucionalidade do novo art. 235-F da CLT?

Num repente, a indagação leva a acreditar que o novo dispositivo deve ser considerado constitucional, pois se o Poder Judiciário, guardião da Constituição, aceita a jornada nele prevista, não haveria falar em vício.

Mas não é assim. A análise da constitucionalidade de normas não se dá no plano concreto, mas sim no abstrato. Ao analisar se determinada lei é ou não constitucional, não há uma situação concreta a ser considerada, faz-se tão somente a análise de subsunção do direito objetivo examinado à Constituição. Se houver subsunção a norma é constitucional, caso contrário, inconstitucional. Trata-se, pois, de um processo de caráter objetivo.

Pois bem, o Poder Judiciário de um modo geral decide casos concretos e não abstratos, situações estas nas quais deverá o julgador ponderar os valores envolvidos de modo a entregar a tutela jurisdicional justa.

Ocorre que o justo nem sempre corresponde à exata dicção do direito objetivo.

Neste passo impende lembrar a máxima de que nenhum

direito é absoluto, nem mesmo os inscritos na Constituição, ou seja, em dada circunstância um direito aparentemente absoluto pode produzir injustiça, razão pela qual, naquele caso esse direito deve ceder espaço para que outro promova a efetiva justiça.

É em razão dessa máxima que em casos concretos a solução justa pode, eventualmente, discrepar do texto da lei ou até mesmo da Constituição.

Por essa razão, o Poder Judiciário, em algumas situações específicas ao analisar os valores jurídicos envolvidos nos casos concretos tem admitido a aplicação da jornada “12 x 36”.

Ocorre que a situação ora estudada não diz respeito a um caso concreto, mas a um direito objetivo que, a toda evidência, vulnera o art. 7º, XIII da Constituição.

Está-se diante de uma norma ordinária que prescreve limite de jornada 50% (cinquenta por cento) superior ao limite constitucional. A previsão ordinária rivaliza frontal e diretamente o comando constitucional.

O precedente legislativo, por si só, caso mantido no ordenamento jurídico, representará um grave retrocesso social, abrindo espaço para que futuras normas ordinárias venham no mesmo sentido.

Trata-se do grave risco de banalização do vilipêndio à Constituição.

Mas não são apenas de ordem técnica as restrições ao dispositivo em comento, pois no caso da norma ora examinada o retrocesso social é ainda mais gritante se considerado seu destinatário: o motorista rodoviário. A atividade deste trabalhador é naturalmente fatigante e penosa, exigindo do motorista total atenção durante toda a jornada de trabalho. Admitir que esses trabalhadores laborem por doze horas diárias constitui verdadeiro absurdo, na medida em que tal disposição viola o objetivo do próprio diploma jurídico no qual foi inserida.

A aludida disposição legal comporta nítida incongruência

com o espírito do diploma legal, de modo que, a fim de garantir a segurança jurídica e o resguardo ao interesse público à segurança no trânsito, de modo que se mostra oportuna e desejável a revogação do art. 235-F da CLT.

VII.4 – REVOGAÇÃO, POR VÍCIO DE INCONSTITUCIONALIDADE, DA POSSIBILIDADE DE FRACIONAMENTO DO INTERVALO INTRAJORNADA PARA REFEIÇÃO

A Lei n. 12.619/12 introduziu o § 5º no artigo 71 da CLT, permitindo o fracionamento do intervalo intrajornada destinado à refeição.

Como é cediço, o intervalo intrajornada para refeição é norma que visa resguardar a saúde do trabalhador, razão pela é direito materialmente fundamental, o qual não deve receber tratamento infraconstitucional restritivo, desse modo, a autorização legislativa para que instrumento coletivo fracione o intervalo intrajornada mostra-se claramente inconstitucional.

Por certo o legislador tomou por base a antiga Orientação Jurisprudencial n. 342 da SBDI-1 do C. TST (abaixo transcrita), cujo item II fora cancelado e o novo texto compilado deu origem à nova Súmula n. 437:

OJ-SDII-342 INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALI-MENTAÇÃO. NÃO CONCESSÃO OU REDUÇÃO. PREVISÃO EM NORMA COLETIVA. INVALIDADE. EXCEÇÃO AOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, EMPREGADOS EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

I - É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), in-fenso à negociação coletiva.

II - Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários,

empregados em empresas de transporte público coletivo urbano, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo intrajornada, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

Cabe frisar que, acertadamente, a superior corte de justiça trabalhista já reconhecia que a regra geral é a invalidade do fracionamento do intervalo intrajornada pela via coletiva, conforme bem esclarecido pelo item I da Orientação Jurisprudencial convertida em Súmula.

O intervalo intrajornada possui dupla função: destina-se à alimentação e ao repouso do empregado, bem como visa à preservação da saúde, física e mental do trabalhador, por meio do descanso. Trata-se de corolário do direito fundamental à saúde, insculpido como direito social dos cidadãos no art. 6º da Carta Magna.

Atenta à densidade normativa do art. 71 da CLT, a Subsessão de Dissídios Individuais n. 1 do Colendo TST, ao analisar o incidente de uniformização n. 1226/2005-005-24-00.1, por apertada maioria, decidiu, à época, dispensar tratamento especial aos condutores e cobradores do transporte coletivo urbano, passando a admitir cláusula coletiva que fracione o intervalo intrajornada, justificando que tal exceção se deu em razão das “condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano”.

A SBDI-1 do C. TST foi cuidadosa em estabelecer critérios capazes de preservar a saúde do trabalhador, mesmo na exceção acima mencionada, explicitando que a cláusula coletiva “flexibilizadora”, para ser considerada válida deve contemplar: a) a redução mínima da jornada diária de trabalho para sete horas e a semanal para quarenta e duas horas; b) que a re-

dução da jornada não implique em correspondente redução remuneratória; c) que a jornada, além de reduzida, não possa ser prorrogada; d) que as frações do intervalo intrajornada, concedidos ao final de cada viagem (volta do ônibus), não sejam descontadas da jornada.

Embora o item II do verbete cancelado guarde certa semelhança com a nova disposição legal inserida no § 5º do art. 71 da CLT, suas diferenças são marcantes e determinantes para a conclusão de que a inovação é inconstitucional. A fim de bem analisar o novo dispositivo, segue sua transcrição:

§ 5o Os intervalos expressos no caput e no § 1o poderão ser fracionados quando compreendidos 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 motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

Verifica-se que o dispositivo discrepa da antiga orientação pretoriana nos seguintes pontos: a) enquanto a OJ limitava a exceção ao condutor e ao cobrador, o dispositivo alcança, além destes, os fiscais de campos e afins; b) a OJ reconhecia as condições especiais de trabalho no transporte coletivo urbano, enquanto o dispositivo se refere a transporte coletivo de passageiros, de modo a ampliar a exceção para o transporte de passageiros interurbanos e interestaduais, cujas condições de trabalho são absolutamente diversas; c) a OJ falava em concessão de intervalos menores ao final de cada viagem (volta do ônibus), enquanto o dispositivo refere-se à concessão de frações de intervalo entre o final da primeira hora e o início da última hora trabalhada, reforçando a conclusão de que a OJ tratava de motoristas do transporte coletivo urbano, enquanto o dispositi-

vo trata dos trabalhadores do transporte coletivo interurbano; d) a OJ condicionava a validade do ajuste coletivo à redução da jornada em, pelo menos, uma hora, enquanto o dispositivo nada diz a respeito; e) a OJ limitava, em caráter absoluto, a prorrogação da jornada, ao passo que o dispositivo silencia-se.

Enfim, enquanto o Colendo Tribunal Superior do Trabalho buscou minorar a violação ao lastro constitucional que dá suporte ao art. 71 da CLT, o legislador reformista o ignorou por completo.

Da forma como está redigido o indigitado § 5º do art. 71 da CLT, a norma ordinária passará a legitimar direta violação aos bens jurídicos protegidos constitucionalmente, permitindo a nefasta combinação entre o fracionamento do intervalo intrajornada, manutenção do atual módulo de oito horas de jornada, com a possibilidade da sua prorrogação.

Isto tudo aplicável à categoria na qual as atividades não exigem tratamento peculiar sobre a matéria, uma vez que o transporte coletivo urbano de passageiros é absolutamente diverso do interurbano, no qual a concessão do intervalo intrajornada integral se mostra totalmente compatível com a execução da atividade.

Diversamente do que ocorre no transporte coletivo urbano, onde os condutores param, obrigatória e repetidamente, por alguns minutos a cada volta no percurso, o transporte interurbano de passageiros demanda horas de direção entre uma parada e outra, exigindo paradas mais longas, necessárias para permitir que os passageiros façam suas refeições e necessidades fisiológicas.

Neste contexto indaga-se: onde está o fundamento para fracionar o intervalo do motorista do transporte interurbano?

Como se vê, a norma transita além dos limites impostos pela Constituição ao flexibilizar norma de ordem pública garantidora do direito fundamental à saúde do trabalhador sem ao menos prever, como fazia o C. TST, contrapartidas e condições

que, mesmo na exceção, pudessem resguardar a saúde desses trabalhadores.

Neste passo, incumbe explicitar o posicionamento quanto ao cancelamento do item II da OJ n. 342 da SBDI-I do TST.

Há quem atribua tal cancelamento à edição da Lei n. 12.619/12, defendendo que como o novo diploma teria regulado a matéria, descaberia ao Judiciário manter entendimento sumular a respeito.

Não nos parece ser esta a melhor interpretação. Nos filiamos àqueles que entendem que o Tribunal Superior do Trabalho reconheceu o descabimento em admitir, ainda que em sede de negociação coletiva, a flexibilização do intervalo intrajornada, por se tratar, nos termos do atual item II da Súmula n. 437, de medida de higiene, saúde e segurança do trabalho respaldada pelo art. 7º, XII da Constituição e pelo próprio art. 71 da CLT.

Portanto, a nós parece claro que o silêncio do Tribunal Superior do Trabalho por ocasião da recente revisão da sua jurisprudência foi eloquente. Não se referiu ao novo § 5º do art. 71 da CLT, por ser este flagrantemente inconstitucional.

Por tais razões, resta aberta a oportunidade para que seja revogado o §5º do art. 71 da CLT.

VIII – DA NECESSÁRIA MANUTENÇÃO DA ISONOMIA ENTRE MOTORISTAS EMPREGADOS E AUTÔNOMOS: UMA MEDIDA DE PREVENÇÃO À FRAUDE

O atual processo de rediscussão dos termos da Lei n. 12.619/12, travado no foro adequado – o Congresso Nacional, não pode prescindir de dois elementos essenciais: a princípio da isonomia entre motoristas empregados e autônomos, bem como da posição médica.

Quanto se fala em isonomia entre autônomos e empregados, não se está, obviamente, defendendo a isonomia de direi-

tos, mas sim a isonomia quanto às restrições de tempo ao volante.

Esse ponto é de capital importância porque, caso quebrada a aludida igualdade de condições, possibilitando ao autônomo maior tempo de direção do que ao motorista empregado, fatalmente o setor passará por um processo generalizado e fraudulento de informalização.

Esse processo, que redundaria numa desorganização do setor, contaria com o lastro legal já previsto no art. 4º da Lei n. 11.442/2007, que prevê a figura do motorista autônomo “agregado” que, em verdade, é um motorista empregado com vestes de autônomo, senão vejamos:

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

O processo de informalização no segmento não ocorreu até hoje devido ao desinteresse das empresas transportadoras em perder o controle absoluto sobre seus meios de produção. Entretanto, caso as eventuais alterações na Lei n. 12.619/12 proporcionem condições de tempo de direção demasiadamente díspares entre motoristas empregados e autônomos, o caminho da fraude estará aberto.

IX – DA ESSENCIALIDADE DA PALAVRA MÉDICA

Conforme já adiantado, as pretensões flexibilizatórias em torno da Lei n. 12.619/12 relativas ao aumento do tempo de

direção por parte dos motoristas, sejam eles autônomos ou empregados, deve basear-se em critérios dados pela ciência médica.

A essencialidade da palavra médica é uma imposição lógica, uma vez que tendo a lei a finalidade de reorganizar o sistema de transporte rodoviário de modo a respeitar os limites biológicos dos motoristas profissionais, qualquer modificação que toque o montante de horas de trabalho possui implicação direta na fadiga do trabalhador.

Neste sentido, a consulta a organizações como a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET se apresenta imperativa para que retrocessos não sejam legislados.

X – CONCLUSÃO

A história é construída a cada instante. Contudo, há momentos em que os destinos se mostram determinados por decisões de extraordinária importância.

É assim com relação ao sistema de transporte rodoviário brasileiro. Estamos vivenciando um momento no qual se decide pela manutenção do sistema atual de transporte ou pela sua reformulação.

De um lado um sistema que mata e mutila milhares de cidadãos nas estradas brasileiras, que impede o desenvolvimento nacional e que beneficia segmentos com poder econômico e político extremamente fortes.

Do outro, o sistema preconizado pela Lei n. 12.619/12, que redistribui os custos do serviço de transporte, trazendo à luz parcelas até então ocultas e atribuindo seu ônus aos verdadeiros beneficiários desse serviço, produzindo como importante efeito secundário o fomento ao desenvolvimento nacional, na medida em que estimula o desenvolvimento dos demais modais de transporte.

Este novo sistema é baseado no respeito à vida, no res-

peito aos limites biológicos do motorista profissional. Trata-se de um sistema completamente harmônico com o projeto constitucional brasileiro.

Enfim, temos numa ponta os interesses econômicos de embarcadores e produtores de *commodities* e na outra os interesses da sociedade em geral ao desenvolvimento sustentável e à segurança no trânsito.

Trata-se do enfrentamento, conforme referido por Ferdinand Lassalle, entre fatores reais de poder, com evidente desequilíbrio em favor do poderoso *lobby* dos embarcadores e do agronegócio.

Contudo, a força normativa da Constituição, abordada por Konrad Hesse, é clara em apontar para a necessidade de revisão do sistema de transporte rodoviário nos moldes dados pela Lei n. 12.619/12, uma vez que é, sem dúvida alguma, esse o encaminhamento que vem prestigiar a dignidade humana.

Por fim, com suporte nas letras do art. 1º, parágrafo único da Constituição Federal, tem-se a dizer que *todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente*. Sendo assim, espera-se que o Parlamento aja com a devida prudência e se mantenha fiel à sua relevantíssima missão, a de bem representar o povo, defendendo seus verdadeiros interesses.



XI – BIBLIOGRAFIA

CNT/COPPAD-UFRJ: Transporte de Cargas no Brasil (Ameaças e Oportunidades para o desenvolvimento do País) - DIAGNÓSTICO e PLANO DE AÇÃO, 1999

- MARTINS*, Sergio Pinto. Direito do Trabalho. 15ª ed. atual., São Paulo: Atlas, 2002, p. 454
- GOMES*, Rafael Araújo: JORNADA DOS CAMINHONEIROS: PARA NÃO MENTIRMOS SOBRE CUSTOS
- DINIZ*, Maria Helena: Dicionário Jurídico, Saraiva, 1998.
- SOS Estradas: *A Lei do Tempo de Direção e os Pontos de Parada nas Rodovias Brasileiras*. Organização: RIZZOTTO. Rodolfo. Disponível em http://www.fecombustiveis.org.br/media/ALDTDDEOPD_PNRB2012.pdf, acesso no dia 30/03/2013
- LASSALLE*, Ferdinand: *Que é uma Constituição?* Edições e Publicações Brasil, São Paulo, 1933. Tradução: Walter Stöner
- HESSE*, Konrad – A Força Normativa da Constituição. Porto Alegre: safE, 1991. Tradução de Gilmar Ferreira Mendes.