

# A DIGNIDADE DO TRABALHADOR E O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO NO SETOR DE TRANSPORTE\*

**Paulo Douglas Almeida de Moraes\*\***

**E**u gostaria de agradecer, em nome do Ministério Público do Trabalho, o convite que foi honrosamente recebido por nós e na pessoa do Desembargador Sebastião Geraldo e também de enaltecer o evento, na pessoa do nosso Presidente, o Ministro Carlos Alberto Reis de Paula; da Ministra e hoje Conselheira do Conselho Nacional de Justiça, Maria Cristina Irigoyen Peduzzi; do nosso colega e também combatente nessa questão da PRF, o Dr. Dias; do Dr. Leandro; e do Dr. Marco Túlio, que também acompanha essa discussão desde Rondonópolis.

Nosso papel e nosso desafio aqui, Dr. Sebastião – o senhor nos colocou numa situação bastante embaraçosa, pois 30 minutos para tratar desse assunto é realmente desafiador, mas tentaremos nos desvencilhar, da melhor forma possível. Ficou a seguinte questão: Ora, como abordar a totalidade do assunto nesse período e não ser generalista ou focado em algo que seja fundamental e assim aprofundar?

Optei pelo desafio de buscar a generalidade, porque ela é importante para que possamos compreender de que modo a Lei nº 12.619/2012 contribui para a solução de todos esses problemas que, de uma maneira absolutamente [inaudível]. Enfim, foi colocado com muita propriedade pelos expositores anteriores.

Inicialmente, eu gostaria de fazer uma referência ao tema *dignidade*. Fala-se agora em um processo de resgate de dignidade do motorista, e isso por meio não apenas de uma norma, como bem colocado aqui pelo inspetor Dias, mas fundamentalmente pelas ações. E ações como essa, empreendida e capitaneada pelo TST, é que, de fato, fazem a diferença. Estamos indo além da norma. Quando falamos em dignidade, é impossível não lembrar os ensinamentos de

---

\* Este texto constitui uma degravação de exposição oral.

\*\* Procurador do Ministério Público do Trabalho da 24ª Região; professor da Escola Superior da Magistratura do Estado do Mato Grosso do Sul.

Kant, quando ele coloca em oposição ao falar nesse valor, exatamente no sentido de que tudo que não pode ser precificado está associado à dignidade. Não há equivalente econômico em algo que se classifica como dignidade.

A questão é: hoje temos uma condição digna oferecida aos nossos motoristas profissionais brasileiros? Penso que esse valor jurídico, mas fundamentalmente humano, inspirou o art. 1º da Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 – permitam-me referi-lo, porque daqui podemos encaminhar toda a exposição –, que dispõe: “Todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e em direitos. Dotados de razão e de consciência, devem agir uns para com os outros em espírito de fraternidade”. Todos somos iguais e todos temos o dever de fraternidade mútua.

Será que efetivamente o motorista hoje é tratado como igual? Eu diria que é exatamente a condição indigna a qual o motorista é submetido que, de certo modo, deu um impulso a esse debate. Em 2007, quando estivemos em Rondonópolis, no início da carreira no Ministério Público – e eu gostaria de registrar a minha felicidade de ter vários membros do Ministério Público aqui conosco –, fomos às rodovias e constatamos que, naquela oportunidade, de 28%, ou melhor dizendo, de 22% de positividade clínica, paramos 100 motoristas e constatamos 22% deles usando alguma espécie de substância e imaginávamos, num primeiro momento, que seria anfetamina; 68% usavam cocaína e 32% anfetamina.

E a situação em 2012? Fomos mais uma vez às rodovias, agora num horário um pouco mais limitado, e, dos 13% de positividade, percebemos que o motorista não usa só a cocaína, ele usa um coquetel: 15% deles usam metanfetamina; anfetamina, o famoso rebite, 16%; 15% não usam apenas a cocaína – eu gostaria que percebessem –, utilizam a cocaína combinada com a anfetamina e a metanfetamina, ou seja, o motorista está usando um coquetel; 46% continuam usando apenas a cocaína; e 8% usam barbitúrico. Não sou do setor de saúde, mas pesquisei o que seria barbitúrico. Na verdade, é um medicamento que faz com que o cidadão durma, que a pessoa possa dormir.

Significa que se, em 2007, tínhamos uma situação absolutamente preocupante, porque muita gente vinha usando cocaína, hoje, temos uma situação em que o número de usuários de cocaína não só aumentou como temos também o uso de um coquetel de drogas, e o ser humano perdeu, o motorista perdeu, a capacidade de se autodeterminar tanto para dormir quanto para ficar acordado. Para que o cidadão agora possa dormir, ele tem de lançar mão do barbitúrico. Para ficar acordado, usa-se cocaína, *crack*, etc., e, para dormir, barbitúrico.

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

Um detalhe interessante é que alguns questionam o nexo de causalidade entre a jornada de trabalho e o uso de drogas: ora, será que o motorista não quer apenas curtir um barato ou alguma coisa assim? Percebam que essa última aferição em 2012 indica com muita facilidade essa relação, porque até as 21h nenhuma amostra de urina apresentou o uso de drogas. Das 21h às 23h, até às 24h, na verdade, o aumento foi exponencial e, concordando com tudo o que foi dito na palestra do Dr. Marco Túlio, há uma relação direta entre o relógio biológico no momento em que aponta para o descanso; para violentar ou violar esse nosso relógio biológico, há necessidade do uso de substâncias químicas.

O questionamento que se faz é: Essa situação é digna ou indigna? E mais: Qual é a magnitude dessa questão? Vejam os dados da Polícia Rodoviária Federal. Como evoluiu isso de 2007 para 2011? Em 2007, assistíamos a 103 mil acidentes. Em 2011, pulamos para 192. Feridos: de 65 mil para 106 mil. Mortos: de cinco mil e oitocentos para oito mil e seiscentos. Isso apenas em rodovias federais policiadas. O número de mortos, como já dito, chega à casa de 43 mil, de um modo geral.

Em se tratando de acidente de trabalho, tema do Programa Trabalho Seguro do TST, hoje, o setor de transportes superou a construção civil quando se fala em letalidade em acidentes de trabalho. Portanto, estamos tratando de um assunto com extrema importância para a sociedade como um todo, mas com uma especial relevância para nós, operadores do direito do trabalho. Estamos falando da atividade que hoje mata em acidente do trabalho.

Por que essa questão foi levantada? Cabe aqui um rápido histórico: Em Rondonópolis, fomos procurados por uma senhora. Na verdade, o médico do trabalho foi procurado por uma senhora e ela dizia que era viúva de um marido vivo. O médico ficou um pouco surpreso e ela explicou que, quando o marido voltava, embora vivo, já não tinha mais como manter o seu convívio social. Ele se tornava absolutamente violento e isso ocorria em razão do uso continuado de drogas, em razão do vício em drogas. O médico ficou perplexo e nos procurou na Procuradoria de Rondonópolis e nos indagou sobre como resolver aquele problema. Até então ouvíamos falar do rebite e achávamos que era aquela história que todos contavam, mas que, eventualmente, poderia ser apenas uma história. Mas, como somos operadores do direito, sabemos que, em um processo, prova é tudo. Como constituir prova dessa situação? Fomos às rodovias e lá testamos a urina dos motoristas. Num primeiro momento, como dito pelo Dr. Leandro, há certa recusa e querem saber o motivo de estarem colhendo a urina.

Colhemos ali mediante autorização. Primeiramente, houve um índice de recusa alto, fizemos duas aferições e constatamos essa realidade que apresenta-

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

mos há pouco. Diante dessa situação, chamamos agremiações de trabalhadores e empregadores, que, a princípio, não buscaram um consenso. Por quê? Porque há interesses absolutamente contrapostos e, de certo modo, o interesse que tudo continue como está, porque está funcionando. Não importa se está matando alguns milhares de motoristas e usuários de rodovia.

O que nos levou a ajuizar ação civil pública contou com o deferimento liminar pelo Juízo da 1ª Vara de Rondonópolis e essa composição da atuação do Ministério Público com o Poder Judiciário demonstra claramente que foi a atuação do Ministério Público e do Poder Judiciário em conjunto que levou a um impulso importante nesse debate em torno da problemática do transporte em torno desse caos rodoviário.

O que ocorreu a partir daí? Debates processuais, etc., foram, em razão do entendimento anterior da OJ nº 130 da SDI-2, deslocados para Brasília e, aqui sim, como a questão era de ordem nacional, houve uma aproximação – e registro a presença, inclusive, dos atores da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, que estão presentes conosco – das duas confederações. Em dado momento, houve a seguinte proposta ao Ministério Público, que atuou como um mediador nesse processo, também por indução da juíza do trabalho que passou a presidir esse processo: ora, vamos suspender o debate processual e partir para pensar num texto de lei e, então, vamos resolver essa situação de um modo definitivo.

Esse debate durou quatro anos e foi convertido na Lei nº 12.619/2012. A Lei nº 12.619/2012, fruto desse esforço interinstitucional, com destaque muito importante para a Polícia Rodoviária Federal, porque não fomos lá desassistidos em nenhum momento, busca atacar o tripé que sustenta o nosso atual sistema de transporte. Esse tripé é composto pelo descontrole de jornada, pela baixa remuneração e pelo pagamento variável por meio de comissão. É um conjunto que leva o trabalhador à autoexploração. Em busca de uma remuneração digna, esse trabalhador se submete a longas jornadas e, obviamente, com todos os efeitos que já foram aqui demonstrados.

Como essa lei resolve e ataca esse tripé? Temos basicamente alguns eixos. O coração da lei, eu diria, está no art. 2º, V, que diz, e agora deixa muito claro, que é obrigação da empresa de transporte rodoviário, não só dela, mas também de todo empregador que tenha em seu quadro motoristas, que controle fidedignamente a jornada de trabalho do motorista. Então, o primeiro elemento do tripé é atacado pelo art. 2º, V, da Lei. Mas não é só isso. Estabeleceu também novidades em termos de intervalos: descanso de 30 minutos a cada quatro horas. Vi o Dr. Marco Túlio falar em 15 minutos a cada duas horas. É

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

muito importante recordar que essa lei foi fruto de uma aproximação de duas agremiações com interesses contrapostos. Então, ela não é perfeita. E ninguém aqui está dizendo que ela é perfeita. Mas ela reúne a capacidade para atacar e remodelar o sistema de transporte. É claro que o ideal seria parar 15 minutos a cada duas horas, mas 30 minutos a cada quatro horas foi ao que se chegou.

E aqui cabe um parêntese quando falamos da imperfeição da norma. Também foi dito pelo Dr. Marco Túlio que, em determinada atividade, a jornada de 12x36 foi até benéfica, não é isso? De fato, ela pode, em situações pontuais, se apresentar de um modo benéfico, mas essa lei traz algo que nos preocupa muito no Ministério Público. Ela estabelece, por exemplo, e isso é muito ruim, a jornada de 12x36 de um modo abstrato. Ela acrescentou o § 5º ao art. 71, prevendo o fracionamento do intervalo intrajornada. Também frutos dessa aproximação de interesses contrapostos, tivemos esses dois dispositivos que nos trazem muita preocupação e que entendemos, inclusive, serem inconstitucionais, porque a Carta Magna é clara ao limitar em oito horas a jornada. Quando colocamos em uma lei infraconstitucional, de modo abstrato, a previsão de 12x36, parece-me que a agressão não é só ao ser humano, mas também ao nosso ordenamento jurídico.

Feito esse parêntese, vamos avançando. De que modo a Lei nº 12.619/2012, então, remodela o sistema de transporte? Esse estabelecimento “descanso” busca tratar ou dar uma resposta exatamente a esse descompasso que o sistema tem com relação ao respeito ao ser humano, ao seu relógio biológico. Mas não para por aí. De certa forma, quando se trata do intervalo interjornada – e respondo à indagação do Dr. Leandro quanto aos trabalhadores autônomos –, essa Lei tratou dos dois conjuntos de trabalhadores. Percebam que, com relação ao descanso de 11 horas, o art. 235, c, § 3º, altera a CLT, ao mesmo tempo em que o art. 67-A, § 3º, altera o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo o descanso de 11 horas, com a peculiaridade com relação ao autônomo, permitindo a ele o fracionamento de nove mais duas horas.

Muito bem. Há a preocupação com os dois conjuntos de motoristas. E vai além. Qual é o outro grande eixo muito importante para resgatar, não apenas reconhecer, mas tratar o motorista? O controle de prevenção e tratamento de álcool e drogas previsto no art. 2º, V, o qual, para nós aplicadores do Direito, deve ser tratado com muito cuidado, porque nesse artigo se diz que cabe ao empregador instituir um programa de acompanhamento de uso de drogas e álcool, com o conhecimento do trabalhador evidentemente.

Mas a implementação desse programa pode ser muito positiva ou muito ruim. Muito positiva – e é esse o espírito da norma –, no sentido de diagnosticar,

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

afastar da atividade temporariamente e tratar esse motorista. O compromisso que a Lei nº 12.619/2012 traz com essa legião de viciados não é jogá-los na rua, é tratar, é recuperar esses trabalhadores. Então, esse dispositivo precisa de muito cuidado, e, aqui, faço uma observação e já um paralelo com o debate que estamos tendo no Congresso Nacional sobre essa mesma Lei. Temos grupos fortes, muito fortes, interessados em subverter a finalidade da norma. Com relação a esse aspecto, traz textualmente que eventual constatação em exame clínico de presença de elementos que possam determinar a dependência, leia-se álcool ou droga, de um modo geral, pode induzir a aplicação das sanções previstas na legislação. Leia-se: justa causa.

O projeto, diferente da Lei nº 12.619/2012, em vez de determinar o tratamento e a recuperação, determina a exclusão do mercado de trabalho. Com relação ao descanso de 11 horas, o projeto reduz para oito horas. Com relação à limitação de jornada, o projeto permite horas extras em número de quatro.

Muito bem. Vou fazendo esse paralelo para que possamos, no encerramento, fazer as nossas ponderações finais.

Já falamos sobre controle e prevenção. Vedação da remuneração por comissão. A lei, trazendo um dispositivo da comunidade europeia, aplicado também no Chile, veda, como regra, o pagamento por comissão. Então, percebam que o tripé que sustenta o atual sistema vem atacado em todos os seus elementos.

E a baixa remuneração? A baixa remuneração é tratada e cuidada por fatores macroeconômicos. Hoje, temos no país – e a RAIS aponta isso –, um déficit enorme de motoristas. Obviamente, com a limitação da jornada, a demanda por motorista sobe ainda mais. Costumo dizer que o ouro não é caro porque é amarelo; o ouro é caro porque é raro. E mão de obra rara obviamente também é valorizada, o que vai acontecer – esperamos – com a efetiva implementação da Lei nº 12.619/2012.

Ainda nesse eixo, digamos, de remodelação do sistema, temos a oneração do tempo de fila. Não vou perder muito tempo tentando esclarecer o que é o tempo de fila, mas posso afirmar a todos que o motorista não trabalha apenas na rodovia. Quando carrega um caminhão de soja numa fazenda e para num porto, ele fica eventualmente dias nesse porto. E como acontecia até o advento da Lei? Esse motorista simplesmente não recebia nada. Eventualmente, teria de custear sua estada, inclusive a sua alimentação; dormia muito mal na cabine do caminhão e assim por diante.

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

O que diz a Lei nº 12.619/2012? Limitado, no entanto, a quatro horas, esse período passa a ser remunerado, melhor dizendo, indenizado, na razão de 30% além da hora normal. Então, a hora normal mais 30%. Isso gera um elemento reestruturante, porque as embarcadoras ou os portos, por exemplo, passam a ter interesses, aliados também às transportadoras, de reajustar seu modelo de produção, de modo a evitar esse tempo de fila. Então, o dispositivo tempo de espera é muito mais interessante sob o ponto de vista preventivo do que sob o ponto de vista indenizatório. Passa-se a ficar caro estar na fila.

E o que diz o projeto? O projeto que está hoje em tramitação na Câmara diz que o tempo de espera pode ser agora concomitante ao gozo de intervalos obrigatórios. E mais: pode, durante o tempo de espera, sem nenhum problema, haver pequenas movimentações no veículo, o que, em tese, é até inerente ao instituto.

Mas, quando combinamos as duas coisas, significa dizer o seguinte: quando o cidadão cumpriu toda a jornada de trabalho e entrou na fila – e essa fila não raras vezes passa de 48 horas –, ele vai ter de ficar o tempo todo na fila andando com seu caminhão, legalmente descansando em seu intervalo interjornada. Aqui vale uma referência: essa situação é absolutamente grave. Tivemos no Ministério Público denúncias de um motorista que esfaqueou o outro, porque um pulou na fila na frente do outro, que cochilou na fila. Lembrei-me disso quando o Dr. Marco Túlio falou que o estado de humor da pessoa vai ficando alterado ao longo do tempo. Enfim, esse é um aspecto importante hoje e vem deturpado realmente no projeto de lei.

E mais: o projeto de lei determina a aplicação transversal das NRs do Ministério do Trabalho, rompendo com o paradigma de que as normas regulamentadoras se dirigem apenas a ambientes nos quais temos empregados. Agora, no caso, não. Determina que, em pátios de tomadoras, de embarcadoras e das próprias transportadoras, as questões de conforto e segurança devem ser observadas conforme prescrevem as NRs do Ministério do Trabalho.

Qual é o elemento central para conferir, digamos assim, consistência lógica ao sistema? E me permiti transcrever, dada a relevância. Houve a alteração, a inclusão, na verdade, do art. 67-A, § 7º, no qual se estabelece para o embarcador, tomador de serviços, a obrigação de abster-se; não pode nem permitir e muito menos ordenar que um motorista – é importante esclarecer que pode ser um motorista próprio ou terceirizado, não importando a que título aquele motorista está ali – siga viagem sem que fique claro que ele tenha descansado o intervalo interjornada.

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

Por que esse dispositivo é tão importante? Porque é esse o mecanismo que torna viável a fiscalização do tempo de direção do motorista autônomo. É aqui que temos consistência lógica para o sistema. Vou voltar depois a fazer breves referências a esse dispositivo.

Estamos, portanto, em um seminário científico, e eu não poderia deixar de falar de questões jurídico-materiais relevantes. O que fez o art. 2º, V, da Lei, sob no nosso ponto de vista? Qual é a natureza desse dispositivo? Para nós, esse dispositivo trouxe um regramento meramente declaratório, que é atípico para uma norma jurídica, que geralmente tem um caráter constitutivo. Por quê? Porque a Constituição já trouxe de modo claro o direito à limitação de jornada. As exceções do art. 62, cuja constitucionalidade alguns autores inclusive repelem, são uma norma de exceção à regra constitucional. De modo que o que fez o art. 2º, V, da Lei foi simplesmente trazer segurança jurídica para os aplicadores do direito, no sentido de que agora não cabe mais alegação de que, por mera atividade externa, não há possibilidade de controle. Portanto, um caráter declaratório.

Os efeitos práticos disso são muito importantes, porque, quanto às discussões que versem eventualmente sobre períodos pretéritos à lei, penso que já não cabe mais essa exceção da impossibilidade de controle de jornada, até porque lei nenhuma pode tornar possível o que era impossível.

Responsabilidade objetiva em se tratando de acidente de trabalho no setor de transporte. A jurisprudência já está bem sedimentada nesse sentido, mas eu gostaria de lembrar que há peculiaridades que reforçam esse entendimento. O art. 1º, §§ 2º e 3º, do Código de Trânsito são claríssimos em não apenas enaltecer o interesse público no trânsito seguro, mas atribuir responsabilidade objetiva a todos aqueles que têm responsabilidade para com a construção desse trânsito seguro. E, claramente, as empresas de transporte estão no rol desse conjunto de atores que devem garantir esse bem jurídico.

Mas não são apenas questões jurídico-materiais, também há questões jurídico-processuais muito importantes. Quais delas? Competência material da Justiça do Trabalho. Ora, no momento em que tivermos uma causa para debater – refiro-me agora ao art. 9º, aplicação transversal das NRs –, e colocarmos no polo o embarcador que não mantém nenhuma relação de emprego com o motorista, será que teremos competência material para apreciar essa causa? Parece-me que sim, até porque se trata de ambiente de trabalho.

Igualmente, um acidente de trabalho envolvendo não um motorista empregado, mas um motorista autônomo? Até por força do princípio da uni-



dade convicção, que, aliás, foi trazido e referido com muito destaque, graças à intervenção do desembargador Sebastião Geraldo de Oliveira, por ocasião da Emenda nº 45, também penso que esse princípio deve claramente nortear, sim, pelo acatamento da responsabilidade da Justiça especializada. E talvez o mais importante: item *c*. Para compelir a embarcadora, o tomador do serviço de transportes a observar e a condicionar efetivamente que os motoristas que lhe prestam serviço observem o intervalo interjornada previsto no art. 67-A, § 7º, da Lei. Mas esse dispositivo não está na CLT. Esse dispositivo está no Código de Trânsito Brasileiro. Mas sem ele não há efetividade nem para a CLT tampouco para o motorista autônomo. Então, essa é uma questão de extrema relevância.

Eu gostaria apenas de dizer o seguinte: não obstante a resistência muito forte à aplicação dessa Lei, Ela Já Traz Efeitos Positivos Que Podem Ser Observados. Como Bem Colocado, de 2007 para 2011, tivemos um agravamento muito sensível com relação ao número de acidentes e de mortos de um modo geral. Quando falamos em acidentes envolvendo caminhões e ônibus, a situação é ao contrário. Temos em relação a caminhões e ônibus, uma redução de 40% no número de mortos, uma redução também no número de feridos, enquanto, de um modo geral, o aumento é exponencial; aumentou, de 2007 para 2011, quase 50%, de modo geral, enquanto no tocante a caminhões e ônibus houve uma redução de 40%? Mas por quê? Essa é a questão. Por quê? Olhem o que aconteceu com relação à jornada de trabalho nessas variações nas pesquisas que fizemos: em 2007, mais de 30%, 35% dos motoristas trabalhavam mais de 16 horas. Em 2012, esse percentual caiu para menos de 10%. Agora, chamo a atenção para este outro quadro: em 2007, apenas 2% dos motoristas diziam que trabalhavam dentro do limite de oito horas. Esse percentual subiu para 22%.

Então, o que está acontecendo e ocorreu a partir desse debate? Já temos um cumprimento espontâneo da norma por vários fatores. As empresas que não estão cumprindo, obviamente, já estão gerando passivo. A Polícia Rodoviária Federal, que, há pouco tempo, estava impedida do seu exercício de fiscalização, hoje tem esse exercício desobstruído. Isso era feito pela Resolução nº 417. Assim, temos um cumprimento espontâneo e um resultado efetivo.

O fato é que precisamos sempre – o Inspetor Dias trouxe bem essa mensagem – lembrarmo-nos da nossa responsabilidade com relação a tudo que acontece. Eu gostaria de fazer referência a um pensamento que vi há pouco do nosso querido Chico Xavier, grande brasileiro, independente de crença ou tudo mais. Numa releitura de uma passagem bíblica, ele disse o seguinte: “Somos absolutamente livres para fazermos nossas escolhas, mas somos escravos das consequências das escolhas que fazemos”.

## II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho

A cada denúncia que chega para um procurador do trabalho, temos uma escolha a fazer entre agir e não agir. A cada ação, seja coletiva ou individual, submetida à apreciação judicial, o magistrado tem uma escolha no sentido de acolher a preliminar, adentrar o mérito, examinar, distribuir justiça ou não. Há uma carga volitiva – é uma escolha – e está colocada a cada um de nós a todo o momento. Somos desafiados a escolher. A diferença é que a escolha de um procurador e de um juiz não escraviza apenas o próprio procurador ou o próprio juiz, ela vincula muitas pessoas. Portanto, a nossa responsabilidade com relação aos desafios que a Lei nº 12.619/2012 traz são enormes. Realmente, espero que todos nós possamos fazer a melhor escolha.