

# NEGOCIADO SOBRE O LEGISLADO: UMA PROPOSTA EM QUE TODOS PERDEM. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS, UM ELOQUENTE EXEMPLO

Paulo Douglas Almeida de Moraes\*

“Os homens embarcam nos trens,  
mas já não sabem mais o que procuram.”  
(Antoine de Saint-Exupéry, em *O Pequeno Príncipe*).

## RESUMO

**A** abordagem teórico-científica do direito por vezes turva a realidade e impede que os destinatários da norma percebam a real dimensão do impacto que certas inovações normativas produzem nas suas vidas. Por essa razão, o presente estudo busca no recente exemplo do setor do transporte rodoviário elementos que permitam, de forma bastante empírica, demonstrar que, além dos motoristas, os transportadores também sofrem graves consequências da aplicação do “negociado sobre o legislado”, bem como que o sistema sindical, em especial o laboral, não se mostra preparado para assumir o posto de legislador setorial, seja pelo evidente desequilíbrio de forças entre patrões e empregados, o que leva a uma verdadeira “guerra sindical”, seja pela falta de legitimidade sindical. Num exercício de prospecção da realidade observada no setor de transportes para um cenário de aplicação indiscriminada do “negociado sobre o legislado”, pretende-se demonstrar que a avidez por baratear o custo da mão de obra conduz ao empobrecimento sistemático e progressivo da classe média, fato que implica uma perigosa retração do mercado interno brasileiro

---

\* Procurador do trabalho da 24ª Região; ex-juiz do trabalho da 15ª Região; ex-auditor fiscal do trabalho; secretário-geral do Instituto de Pesquisas e Estudos Aplicados da Magistratura e do Ministério Público do Trabalho – IPEATRA; coordenador da Coordenadoria de Promoção da Liberdade Sindical – CONALIS/ MPT no Estado do Mato Grosso do Sul; bacharel em Direito e Administração de Empresas; pós-graduado em Administração de Sistemas e de Informações Gerenciais.

em razão da queda no poder de consumo das famílias. Portanto, empobrecer de modo generalizado os trabalhadores, ao invés de ajudar o país a melhorar sua competitividade, tende a gerar um empobrecimento também de mais de 94% dos empresários que têm os consumidores dos seus produtos e serviços no mercado interno. Não se trata, porém, de repudiar a negociação coletiva. Ao contrário, reconhece-se seu importante papel no complexo mundo do trabalho. No entanto, o exercício da autonomia coletiva da vontade reclama critérios e requisitos para que não passe de remédio a veneno. É essencial que o fruto da negociação coletiva observe o princípio da *adequação setorial negociada* e que eventual reforma trabalhista seja precedida de uma reforma sindical focada em conferir capacidade para que o sistema sindical cumpra sua missão institucional. Por fim, tendo em vista a afirmação de que a reforma trabalhista é urgente e necessária para reverter o grave quadro de desemprego do país, é preciso reconhecer que a efetiva geração de empregos decorre da retomada da dinamização econômica. Neste sentido, a proposta do “negociado sobre o legislado” segue em sentido contrário, pois tende a agravar a crise fragilizando talvez o único trunfo que ainda resta – o mercado interno brasileiro.

### 1 – INTRODUÇÃO

O presente estudo visa analisar a polêmica proposta de inversão da pirâmide normativa trabalhista, que alça os instrumentos coletivos a uma posição de superioridade em relação à norma ordinária e que termina por subtrair o caráter imperativo do direito do trabalho.

Em que pese a densa implicação de natureza jurídica que a questão envolve, a investigação ora proposta trilha caminho menos jurídico e mais pragmático, focando os efeitos imediatos e secundários do “negociado sobre o legislado” em face dos principais atores econômicos envolvidos: empregados, empregadores e consumidores.

Busca-se fugir, na medida do possível, da tentadora força atrativa que o debate jurídico-científico exerce sobre os operadores do direito, pois o foco eminentemente jurídico acaba por ocultar fatores e elementos que impactarão violentamente a vida não apenas dos trabalhadores, mas também da esmagadora maioria dos empregadores.

Com efeito, as longas e prazerosas digressões jurídicas ofuscam os devastadores efeitos econômicos da proposta, dificultando a percepção, por parte dos destinatários da proposta, dos reais impactos na sua condição social e econômica.

Busca-se cumprir a missão acima com base na recente experiência já vivenciada no segmento do transporte rodoviário de cargas, que, agora regulado pela Lei nº 13.103/2015, conta com amplo espaço para que as condições de trabalho sejam estabelecidas por meio de instrumentos coletivos.

Por fim, fazendo rápidas incursões jurídicas, reconhece-se o relevante papel da negociação coletiva no bojo das relações de trabalho, uma vez que é por meio dela que se confere a necessária plasticidade às normas trabalhistas, demonstrando que não se busca “demonizar” a negociação coletiva, mas tão somente apontar as premissas necessárias para que sejam elevadas as chances de sucesso da ampliação do alcance da autonomia coletiva da vontade, notadamente o resgate da legitimidade sindical e o condicionamento à observância ao *princípio da adequação setorial negociada* como critério de validade das disposições coletivas.

## 2 – A EXPERIÊNCIA DA SUPREMACIA NEGOCIAL NO SETOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

A atividade do transporte rodoviário de cargas, embora figurasse (e ainda figura) como a campeã em mortes em acidentes do trabalho, seguia sem regramento específico até o ano de 2012, quando adveio a Lei nº 12.619/2012.

A Lei nº 12.619/2012 foi fruto de um extraordinário empenho das confederações patronal e laboral do segmento de transportes, cuja aproximação se deu em razão da provocação feita pelo Ministério Público do Trabalho por meio de ação civil pública que levou trabalhadores e transportadores à mesa de negociação em busca de soluções para a gravíssima situação constatada em relação ao uso de drogas por motoristas como forma de suportarem as longas e desumanas jornadas de trabalho.

Em linhas gerais, a Lei nº 12.619/2012, produzida por empregadores e empregados, estabeleceu claramente a obrigação de o transportador controlar de modo fidedigno a jornada dos seus motoristas, bem como delimitou a jornada de trabalho destes profissionais em observância ao parâmetro constitucional de oito horas diárias com no máximo duas horas extras e, no que toca à remuneração dos trabalhadores, restringiu o pagamento por meio de comissões.

Embora empregados e empregadores tenham produzido uma norma com um inédito consenso, faltou um ator na mesa de negociações – o consumidor.

Em que pesem os impressionantes resultados positivos produzidos pela norma, mesmo antes de sua entrada em vigor os principais consumidores do serviço de transporte se opuseram a ela, eis que sua aplicação implicaria a ele-

vação do custo do frete. A oposição veio dos produtores rurais e das *tradings* embarcadoras de *commodities*.

A partir daí, instalou-se, sob controle da bancada ruralista do Congresso Nacional, a Comissão Especial dos Motoristas – CEMOTOR, a qual produziu o texto que veio a dar origem à Lei nº 13.103/2015, que atualmente regula o setor.

A nova lei trilhou caminho diametralmente diverso daquele seguido pela Lei nº 12.619/2012. Ela, dentre outras inovações, elevou o limite de jornada de trabalho, estabeleceu hipóteses sem qualquer limite e preconiza o pagamento por comissão.

Resumidamente, a Lei nº 13.103/2015 legalizou o sistema de trabalho que era observado antes da Lei nº 12.619/2012 e que produzia milhares de mortes e acidentes que poderiam ser prevenidos pelo efetivo controle da jornada de trabalho.

Essa experiência é especialmente interessante para a presente análise, pois parte substancial das flexibilizações introduzidas pela Lei nº 13.103/2015 possui eficácia condicionada à negociação coletiva. Ademais, embora com pouco tempo de vigência, já é possível aferir o grau de permissividade contido nos instrumentos coletivos já pactuados, além de prospectar as vantagens e desvantagens para empregados, empregadores e consumidores quanto à eventual adoção da proposta do “negociado sobre o legislado” em todos os setores econômicos nacionais.

### *2.1 – As aberturas dadas pela Lei nº 13.103/2015 à negociação coletiva*

O notável prestígio que a Lei nº 13.103/2015 conferiu à autonomia coletiva da vontade faz dela um excelente observatório das implicações da proposta do “negociado sobre o legislado” sobre todos seus destinatários.

Abaixo seguem os dispositivos que condicionam a validade de flexibilizações ao aceite laboral por meio de convenção ou acordo coletivo.

A possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas do transporte coletivo de pessoas, conforme nova redação dada ao art. 71, § 5º, da CLT:

“Art. 71 (...)

(...)

§ 5º *O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo co-*

## DOUTRINA

*letivo de trabalho*, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de 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 remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.”

Talvez a mais ousada delegação consiste na regra introduzida no art. 235-C, *caput*, da CLT, que confere ao sindicato o poder de decidir se os motoristas podem exceder a jornada normal de trabalho em até quatro horas extras, conforme se infere pelo dispositivo abaixo:

“Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, *mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.*”

No caso de transporte de cargas vivas, perecíveis ou especiais, o legislador foi ainda mais longe, atribuiu aos sindicatos a tarefa de disciplinar genérica e abstratamente as condições de trabalho do motorista, inclusive a jornada de trabalho, destacando, porém, que a finalidade é assegurar a entrega da carga ao destino final, *verbis*:

“§ 8º Para o transporte de *cargas vivas, perecíveis e especiais* em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, *cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar* as adequadas condições de viagem e *entrega ao destino final.*”

Por fim, a lei abre a possibilidade da adoção da jornada 12x36, desde que mediante convenção ou acordo coletivo.

“Art. 235-F. *Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso* para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.”

Como é fácil constatar, a Lei nº 13.103/2015 antecipa em grande medida a proposta do “negociado sobre o legislado” no segmento do transporte rodoviário de cargas e de pessoas.

A questão que se impõe perquirir é: qual a qualidade e o nível de proteção conferido pelas convenções e pelos acordos coletivos firmados sob a égide dessa norma?

Questionado de outro modo, a lei efetivamente ampliou o alcance da autonomia coletiva dos sindicatos ou, em termos práticos, simplesmente reduziu a extensão de direitos fundamentais trabalhistas?

### 2.2 – A desproteção resultante das negociações coletivas

O receio de que a banalização do excesso de jornada não fosse contida pelo condicionamento à negociação coletiva (art. 235-C, *caput*, da CLT) se mostrou precedente.

Numa contradição desconcertante, ainda durante o processo legislativo conduzido açodadamente na CEMOTOR, alguns sindicatos laborais, sem hesitar, começaram a pactuar convenções coletivas inspiradas no texto do projeto de lei em construção, mas não só isso, eles chegaram, ainda sem permissivo legal, a formular cláusulas ainda mais desfavoráveis do que as regras previstas no projeto de lei.

Sim, enquanto as federações paulista e paranaense, bem como a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre – CNTTT, protagonizavam efusivos e corajosos discursos contra as mudanças pretendidas pelo agronegócio em Brasília, alguns dos sindicatos a elas filiados já se antecipavam em aplicar as regras “precarizantes” em discussão.

Agora, com a efetiva vigência da Lei nº 13.103/2015, constata-se que a maioria das convenções e dos acordos coletivos do setor absorveu integralmente as inovações da lei, admitindo sem qualquer restrição a aplicação das exceções, sobretudo com relação à flexibilização da jornada de trabalho.

Especificamente no que se refere à prorrogação da jornada de trabalho, a título ilustrativo segue a cláusula pactuada na Convenção Coletiva 2016/2017 numa das maiores bases do país<sup>1</sup>, o Estado de São Paulo e região:

#### “CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA – HORAS EXTRAS – PRORROGAÇÃO

As empresas interessadas poderão realizar Acordos Coletivos de Trabalho com o sindicato profissional, com a finalidade de possibilitar a prorrogação da Jornada de Trabalho, em caráter específico, nos termos do art. 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei nº 13.103/2015. A prorrogação somente será autorizada após a realização de Acordo Coletivo de Trabalho e será de no máximo até 4 (quatro) horas extras diárias.”

---

1 Disponível em: <<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR036504/2016>>. Acesso em: 21 nov. 2016.

## DOCTRINA

Verifica-se que, embora remetendo para o âmbito do acordo coletivo, a convenção já acena com a possibilidade de permissão de prorrogação da jornada até o limite máximo previsto em lei.

No Mato Grosso do Sul, base territorial onde este autor exerce suas atividades, não obstante haja um grande esforço conjunto entre os sindicatos (laboral e patronal) e o Ministério Público do Trabalho voltado para garantir o controle fidedigno da jornada do motorista, no que se refere à flexibilização da jornada de trabalho, as disposições coletivas vigentes (2016/2017)<sup>2</sup> ilustram com clareza solar a extrema absorção e aplicação das disposições “precarizantes” da Lei nº 13.103/2015, *in litteris*:

### “CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA – JORNADA DE TRABALHO

O empregador de comum acordo com o empregado, desde que não haja prejuízo ao empregado, poderá alterar o horário de trabalho do empregado, mesmo de diurno para noturno e vice-versa, sem que isto determine alteração contratual prejudicial ao empregado, a não ser o acréscimo de 20% sobre a hora normal quando a transferência ocorrer do período diurno para o noturno.

Parágrafo único. A jornada de trabalho do motorista será regulada conforme as disposições da Lei nº 13.103/2015.

(...)

### CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA – PRORROGAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DOS MOTORISTAS

A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias.

Parágrafo único. A jornada de trabalho prevista no *caput* da presente cláusula poderá ser prorrogada por até 4 (quatro) horas extraordinárias, nos termos da permissão contida no art. 235-C da CLT, redação alterada pela Lei nº 13.103/2015, mediante a formalização de acordo coletivo de trabalho.

(...)

### CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA – FLEXIBILIZAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA

---

2 Disponível em: <<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR057865/2016>>. Acesso em: 21 nov./2016.

## DOCTRINA

Nos termos do § 13 do art. 235-C da CLT (redação dada pelo art. 6º da Lei nº 13.103/2015), o começo e o fim da jornada de trabalho do motorista não é fixo, podendo iniciar e terminar em qualquer hora do dia, porquanto, é inerente ao exercício da função a total liberdade do motorista em gerir o seu tempo.

Parágrafo único. O tempo de espera previsto na Lei nº 13.103/2015 poderá começar e terminar antes de iniciada a jornada de trabalho do motorista.”

As cláusulas coletivas acima transcritas justificariam um artigo especificamente destinado a abordar o seu caráter flexibilizatório e seus respectivos limites de constitucionalidade, mas para não fugir do foco fiquemos apenas na análise da abertura para que acordos coletivos assimilem a sobrejornada de quatro horas.

Com base na cláusula vigésima oitava da referida convenção coletiva, conforme consulta ao *site* do Ministério do Trabalho, constata-se que já foram, até a data da finalização do presente texto, registrados sete acordos coletivos, todos autorizando as quatro horas extraordinárias. Tal fato corrobora a afirmação de que o suposto filtro sindical para a adoção das normas flexibilizatórias não se mostra eficaz.

Que situação insólita se vê o motorista profissional: desprotegido pelo Estado legislador com a chancela do seu próprio sindicato.

### *2.3 – Fatores determinantes para a desproteção sindical*

Deveria surpreender o fato de os sindicatos de trabalhadores subscreverem instrumentos coletivos que expõem seus trabalhadores representados ao risco de morte e que favorecem o uso indiscriminado de drogas para suportarem as longas jornadas, dito de outro modo, deveria causar perplexidade o fato de o sindicato laboral exercer sua autonomia coletiva da vontade para desproteger e não para resguardar a segurança e a dignidade dos trabalhadores.

O segmento dos transportes nos ensina que dois fatores intimamente relacionados são cruciais para que tal situação ocorra de modo generalizado em todo o Brasil: o déficit de legitimidade sindical e a pressão patronal.

#### *2.3.1 – Baixa legitimidade sindical*

Esse fator reclama um pequeno recuo ao processo de feitura da Lei nº 13.103/2015.

Ironicamente, o respaldo popular que levou à edição da Lei nº 13.103/2015 decorreu de paralisações nas rodovias atribuídas aos caminhoneiros, passando

## DOCTRINA

para a sociedade a impressão que os motoristas estariam pressionando o governo para que a lei fosse alterada.

Ou seja, os trabalhadores estariam pressionando para que não houvesse limitação de jornada, para que não houvesse pagamento do tempo de reserva, para que não houvesse pagamento de 130% a título de tempo de espera, para que o tempo de descanso entre jornadas fosse reduzido de 11 para oito horas. Enfim, pressionando para perder (e perder muito) direitos.

Um completo absurdo que só se explicou quando as investigações do Ministério Público do Trabalho constataram que os líderes de tais movimentos eram donos de postos de combustíveis, proprietários de autopeças, “donos” de cooperativas de transporte. Eram tudo, menos caminhoneiros, mas a mídia não se preocupou em analisar o paradoxo de o motorista exigir nas estradas que lhes fossem deferidas condições indignas de trabalho, ficando para a sociedade a falsa ideia de que a revisão legislativa fora desejada pelos próprios motoristas.

Pois bem, esse processo, como já mencionado, foi acompanhado de perto pelo Ministério Público do Trabalho, tanto que no enfrentamento ao primeiro movimento patronal, ou seja, o *lockout*, foi impetrado o primeiro (e até o momento o único) *habeas corpus coletivo* da história da Justiça do Trabalho (Processo 01656-2012-020-10-00-1), no qual figurou como entidade coatora uma associação que representa interesses eminentemente empresariais do setor.

As agremiações sindicais laborais, lideradas pela Confederação dos Trabalhadores no Transporte Terrestre – CNTTT, também acompanharam e repudiaram as falsas manifestações de motoristas, assim como resistiram ao intento da bancada ruralista do Congresso em praticamente revogar a Lei nº 12.619/2012. Foram colocadas faixas na via que leva do aeroporto de Brasília até o Eixo Monumental afirmando que, se alterassem a Lei nº 12.619/2012, “o Brasil iria parar”, numa clara alusão a um movimento paredista verdadeiramente laboral.

O que se viu, porém, foram sucessivas ameaças sem nenhuma ação concreta, pois os representantes dos produtores rurais, dos transportadores e dos embarcadores sabiam que os sindicatos laborais não possuíam a força que afirmavam ter, sabiam que se os sindicatos convocassem uma greve não seriam seguidos por nenhum motorista.

As faixas foram silenciosamente retiradas das ruas de Brasília sem que um motorista sequer tenha sido chamado a parar para lutar pelos seus direitos.

Como se vê, a baixa representatividade e a ausência de autêntica legitimidade dos sindicatos laborais não apenas facilitaram a aprovação da Lei

nº 13.103/2015 como se apresentaram determinantes para que estes mesmos sindicatos passassem a subscrever instrumentos coletivos baseados em regras por eles repudiadas durante o processo legislativo.

### 2.3.2 – *Chantagem patronal e “guerra sindical”*

A adesão dos sindicatos de trabalhadores às permissividades “precarizantes” da Lei nº 13.103/2015 não foi uniforme.

As federações laborais mais combativas resistiram às investidas patronais, ao passo que nas unidades federadas com federações mais lenientes a adesão chegou a antecipar-se à própria vigência da lei.

Recentemente, num seminário jurídico realizado pela Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Paraná – FETROPAR, a federação mais organizada e combativa do país, o depoimento de um dos mais ilustres advogados da federação foi contundente. Em tom de desabafo, disse ele:

“Nós aqui do Paraná conseguimos resistir apenas três meses até ter que aceitar celebrar acordos com as 12 horas de jornada. Isso porque as empresas passaram a ameaçar mudar sua sede para Estados onde essa jornada já havia sido aceita pelos sindicatos.”

Trata-se de uma verdadeira chantagem patronal combinada, o que é pior, com uma certa “guerra sindical”.

A exemplo do que assistimos ocorrer entre os Estados da Federação na área tributária, na qual se fala em “guerra fiscal” para que um Estado ofereça melhores condições e benefícios do que outro para atrair empresas, a Lei nº 13.103/2015, ao instituir o “negociado sobre o legislado” no setor de transporte, gerou uma espécie de “guerra sindical”, na qual o sindicato que cede antes atrai mais representados para a sua base, em detrimento daquele sindicato que busca dosar sua autonomia coletiva da vontade segundo os verdadeiros interesses dos seus representados.

Esse movimento conduz a concessões laborais progressivas em favor dos empregadores, nivelando os instrumentos coletivos ao menor patamar de proteção possível.

A partir daí é possível prospectar o que teremos num cenário do “negociado sobre o legislado” em todos os setores da economia brasileira.

### *2.4 – Quem se beneficiou e quem se prejudicou com o sistema instituído pela Lei nº 13.103/2015?*

Resgatando o que fora dito na introdução, a análise que se busca fazer visa identificar eventuais benefícios ou malefícios para os três principais atores da dinâmica econômica: trabalhadores, empregadores e consumidores.

Conforme historiado, trabalhadores e empregadores, com a mediação do Ministério Público do Trabalho, produziram o texto que se converteu na Lei nº 12.619/2012, enquanto os consumidores (produtores rurais e embarcadores), descontentes com a consequente elevação do custo do frete, se mobilizaram e deram origem à Lei nº 13.103/2015.

Há pouco mais de um ano de vigência da Lei nº 13.103/2015 já é possível observar seus resultados e identificar, dentre esses atores, quem ganhou e quem perdeu.

#### *2.4.1 – Os trabalhadores (motoristas)*

Os motoristas profissionais compõem o grupo que, sem dúvida, mais perdeu com a nova lei. Tais conclusões podem ser extraídas pela mera comparação entre o texto da Lei nº 12.619/2012 e o da Lei nº 13.103/2015, uma vez que se elevou a carga horária de trabalho por um lado e reduziu-se a remuneração dos trabalhadores por outro.

Mais grave ainda foi o tratamento dado ao principal fundamento que motivou toda a discussão em torno do regramento da atividade de transporte: o uso de drogas para suportar longas jornadas de trabalho.

A nova lei introduziu a exigência do exame toxicológico para a categoria (admissional, demissional e na renovação da Carteira Nacional de Habilitação) como uma panaceia para tão complexa questão, passando a ideia de que o motorista não seria vítima do sistema, mas, sim, o único responsável pelo indiscriminado uso de drogas no setor.

Em outubro de 2015, o Ministério Público do Trabalho e a Polícia Rodoviária Federal realizaram uma operação nas cidades sul-mato-grossenses de Campo Grande e Jaraguari visando checar a evolução do uso de drogas pelos motoristas.

Como a Lei nº 13.103/2015 autoriza, mediante negociação coletiva, que os condutores de produtos perecíveis trabalhem sem limite de jornada (art. 235-D, § 8º, da CLT), a operação se deu tanto na rodovia BR 163 como na Central de Abastecimento do Estado, a CEASA/MS.

Os resultados foram impressionantes.

Em 2012, com a Lei nº 12.619/2012 já em vigência, foram testadas amostras de motoristas na mesma BR 163 em Campo Grande/MS, cujos resultados apontaram 13% de positividade clínica para uso de drogas, principalmente cocaína.

Embora seja um percentual elevado, representou uma importante queda em comparação às aferições feitas em 2007, quando o índice foi de 30% de positividade.

Nos dias 6 e 7 de outubro de 2015, com a plena vigência da nova Lei nº 13.103/2015, foram colhidos questionários e testados para urina e queratina mais 103 motoristas. O nível de positividade clínica observado na CEASA chegou ao incrível índice de 56% e na BR 163 ao não menos alarmante patamar de 28%, ficando a média geral em 33% de positividade, sempre com prevalência da cocaína.

O salto de 13% de positividade em 2012 para 33% em 2015 demonstra que as novas regras da Lei nº 13.103/2015 produziram um quadro significativamente mais perigoso e socialmente injusto para a sociedade e para os motoristas.

Essa constatação, já por demais evidente, mostra-se irrefutável quando analisada a dramática situação dos motoristas que transportam perecíveis, na medida em que os motoristas testados na CEASA apontaram 56% de positividade.

A experiência demonstra que os sindicatos simplesmente reproduzem o texto da lei nas convenções coletivas, sem qualquer suporte técnico ou mesmo razão lógica para tanto. Não se observa nenhuma preocupação real com as trágicas consequências da aplicação dos acordos sobre a vida e a morte dos motoristas.

### *2.4.2 – Os empregadores (transportadoras)*

Diversamente do que ocorreu com as discussões que levaram à edição da Lei nº 12.619/2012, nas quais os debates foram mediados pelo Ministério Público do Trabalho, na CEMOTOR houve o domínio, num primeiro momento, apenas dos interesses dos produtores rurais e dos embarcadores.

Contudo, ao longo do processo de discussão os transportadores viram a oportunidade de introduzirem regras que também atendessem aos seus interesses, mas que não conseguiram introduzir na Lei nº 12.619/2012 em razão da mediação ministerial.

Diante disso, seria de se esperar que uma lei criada para atender também aos interesses dos empregadores gerasse importantes benefícios econômicos para os transportadores. Mas não foi o que ocorreu.

## DOCTRINA

Na verdade, assim como os motoristas, os transportadores perderam o principal benefício que buscavam auferir com a regulação do setor: a segurança jurídica.

Sim, os motoristas perderam a garantia de condições dignas de trabalho e os transportadores, dada a falta de razoabilidade da lei, perderam a segurança jurídica.

Mas sob o ponto de vista econômico, como ficou a situação dos transportadores? Ganharam ou perderam?

Ora, a nova lei ampliou drasticamente a jornada de trabalho, suprimiu o pagamento da reserva, reduziu de 130% para 30% a indenização do tempo de espera. Portanto, barateou muito um dos mais importantes insumos do serviço prestado: a mão de obra dos motoristas.

Seria esperado, portanto, que os transportadores ampliassem seus lucros. Certo?

Não, errado!

Os transportadores não levaram em consideração premissas econômicas básicas que fazem com que quaisquer reduções generalizadas na planilha de custos do setor sejam apropriadas não pelos transportadores, mas, sim, pelos embarcadores.

O setor de transportes tem nos embarcadores seu maior consumidor. Trata-se de um grupo muito pequeno de grandes *tradings* que comercializam as *commodities* brasileiras, portanto, é um setor econômico oligopolizado.

Por essa razão, os embarcadores acabam por ocupar o polo forte na dinâmica comercial dos transportes, instituindo um verdadeiro leilão pelo frete mais barato.

Os transportadores, por seu turno, reduzem ao máximo o preço do frete em busca do contrato, razão pela qual transferem eventuais benefícios obtidos nas negociações com os motoristas para os embarcadores.

Diante dessa realidade já desnudada, cabe questionar: por que então os transportadores simplesmente não param de pactuar regras que levam a exploração do motorista a níveis extremos já que isso não os beneficia em nada?

A resposta é dada pela dinâmica viciosa instituída pelo “negociado sobre o legislado” num mercado de serviços dominado por poucos tomadores de serviço.

Neste cenário vige a regra de que, “se eu não ‘precarizar’, o vizinho vai ‘precarizar’ e eu fico sem o contrato. Portanto, melhor ‘precarizar’ e garantir o contrato”.

É devido a essa lógica, que só interessa aos consumidores (embarcadores e produtores rurais), que os transportadores pressionam os sindicatos de

motoristas a pactuarem instrumentos coletivos que permitam ao empregador explorar até o limite máximo admitido pela lei, de modo a garantir margem de negociação dos transportadores com os embarcadores.

*2.4.3 – Os consumidores (embarcadores e produtores rurais)*

Fácil perceber que os grandes consumidores do serviço de transporte rodoviário de cargas são os únicos beneficiados pela lógica de máxima exploração dos motoristas.

Neste exemplo concreto percebemos que ao menos um dos atores (os consumidores) se beneficia de uma legislação submetida à “livre-negociação”, mas, conforme será melhor abordado à frente, quando generalizamos a adoção do “negociado sobre o legislado” sobre toda a economia, não há ganhadores.

3 – ANÁLISE INDUTIVA DO CASO DOS TRANSPORTES PARA O CENÁRIO DO “NEGOCIADO SOBRE O LEGISLADO” APLICADO EM TODA A ECONOMIA

A partir das vicissitudes da experiência do transporte rodoviário é possível antever alguns dos impactos que a proposta do “negociado sobre o legislado” produzirá na sociedade.

O direito do trabalho numa dinâmica capitalista é, sem dúvida, o mais importante mecanismo de transferência de renda do capital para o trabalho.

Segundo dados recentemente divulgados pela Receita Federal<sup>3</sup>, no Brasil, os 5% mais ricos possuem 28% da renda bruta e 28% dos bens e direitos brasileiros. “É uma concentração bastante elevada”, conforme classificou o secretário de política econômica, Manoel Pires.

Considerando essa brutal concentração de renda nacional, o direito do trabalho, sob o ponto de vista econômico, assume papel vital para garantir a saúde do mercado interno. Isso porque, assim como observado no exemplo do transporte rodoviário, é possível afirmar que, dada a baixa legitimidade sindical, as negociações coletivas tendem a rebaixar o patamar de proteção dos trabalhadores e isso, em termos econômicos, significa que menos renda será transferida dos empregadores para os trabalhadores.

Um impacto especialmente importante carece de análise mais pormenorizada – a tendência ao sistemático empobrecimento da classe média.

---

3 Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/noticias/2016/maio/200bspe-divulga-relatorio-sobre-a-distribuicao-da-renda-no-brasil>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

## DOCTRINA

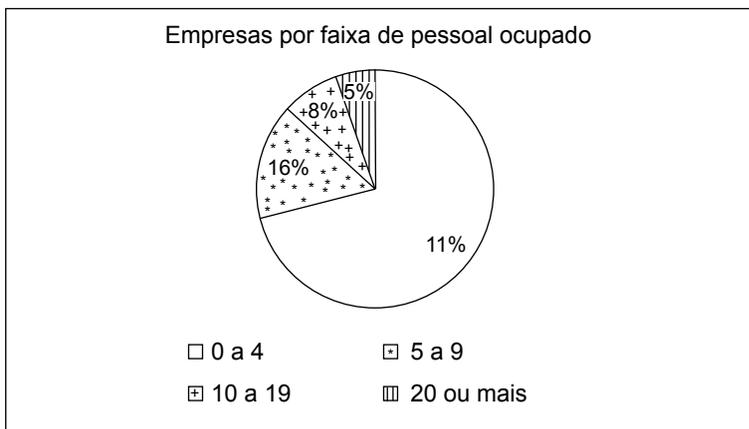
O fato de a Lei nº 13.103/2015 atingir apenas uma única atividade econômica impede que o desequilíbrio na distribuição de renda entre motoristas e transportadores/embarcadores produza o empobrecimento da classe média.

O mesmo não pode ser dito se a livre-negociação nas relações de trabalho for adotada como regra geral.

É inescapável concluir que, como a proposta do “negociado sobre o legislado” atingiria todos os segmentos econômicos do país, haveria reflexos negativos diretos na transferência de renda dos empregadores para os trabalhadores e, considerando ser população economicamente ativa composta majoritariamente por trabalhadores, é forçoso reconhecer que a proposta produziria o empobrecimento sistemático da classe média brasileira.

O empobrecimento da classe média produziria, por sua vez, o efeito secundário de redução da capacidade de consumo do mercado interno brasileiro. Com isso, todas as empresas que produzem bens e serviços para o mercado interno sofreriam inflexão na sua demanda, com maior ênfase aos segmentos voltados para produtos e serviços tidos por supérfluos.

Segundo dados do IBGE<sup>4</sup> (gráfico abaixo), 71% das empresas empregam até quatro empregados, 15,8% empregam entre cinco e nove trabalhadores e 7,8% possuem entre 10 e 19 empregados, ou seja, 94,6% das empresas brasileiras possuem perfil de micro e pequena empresa, vocacionadas para atuarem no mercado interno. Daí ser razoável supor que, no médio prazo, a lógica intrínseca do “negociado sobre o legislado” produziria o empobrecimento da esmagadora maioria dos empregadores brasileiros.



4 Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Metodologia das Estatísticas de Empresas, Cadastros e Classificações, Cadastro Central de Empresas 2014.

## DOCTRINA

A análise das contas nacionais, também publicadas pelo IBGE, ajuda a compreender a dimensão e a importância do consumo interno para a geração de riqueza no Brasil.

*Contas de consumo interno/ Demanda interna final no PIB do Brasil*

	<i>Consumo do governo</i>	<i>Consumo das ISFLSF</i>	<i>Consumo das famílias</i>	<i>Formação bruta de capital fixo</i>	<i>Variação de estoque</i>	<i>Demanda final interna</i>
% PIB	18,96	1,58	49,37	18,13	1,10	89,14

Fonte: Matriz Insumo Produto do Brasil – IBGE referente ao ano de 2010.

A tabela acima demonstra que 89,14% do Produto Interno Bruto – PIB brasileiro correspondem à produção e ao consumo internos, bem como que 49,37% derivam exclusivamente do consumo das famílias. Sendo assim, empobrecer a classe média (famílias) implica afetar praticamente a metade do consumo que impulsiona o PIB nacional.

Não é exagero afirmar que, sob o viés econômico, a proposta do “negociado sobre legislado” representa uma verdadeira catástrofe para toda a sociedade.

Neste cenário, os únicos a se apropriarem de algum benefício dessa proposta seriam os empregadores que produzem bens destinados ao mercado externo, em geral grandes empresas multinacionais ligadas aos setores siderúrgicos e de *commodities*.

#### 4 – OS PRESSUPOSTOS PARA O PROFÍCUO EXERCÍCIO DA AUTONOMIA COLETIVA DA VONTADE

A proposta de ampliar o espectro da negociação coletiva não traduz, em si, medida indesejável. Ao contrário, conforme já aludido, a negociação coletiva é fundamental para que as relações de trabalho se adaptem a cada situação concreta da melhor forma possível.

O Brasil é um país complexo demais para que uma legislação completamente rígida viesse a regular as relações de trabalho em todos os segmentos econômicos, daí já ser a Consolidação das Leis do Trabalho o estatuto legal mais flexível e permeável à negociação coletiva.

A crítica que se faz não se dirige, portanto, à negociação coletiva em si, mas, sim, à pretensa prevalência do acordado sobre normas que resguardam o chamado patamar mínimo civilizatório dos trabalhadores.

Há necessidade de que sejam estabelecidos limites e critérios claros para que o exercício da autonomia coletiva dos sindicatos não se converta em

instrumento de opressão e de supressão de garantias legais e constitucionais deferidas aos trabalhadores, garantias estas que, secundariamente, resguardam a distribuição de renda essencial para a dinamização da economia.

Afinal, conforme já dito, o direito do trabalho é o mais importante instrumento capitalista para distribuição de renda e para a redução das desigualdades sociais. Instrumento esse que garante o poder de consumo do nosso mercado interno e faz girar a roda da economia em benefício não apenas dos próprios trabalhadores, como também da imensa maioria dos empresários brasileiros.

Interessa, pois, ao sistema capitalista de produção que o direito do trabalho opere com plenitude, mas a proposta do “negociado sobre o legislado” segue caminho diametralmente oposto, pois ao simplesmente inverter a pirâmide normativa trabalhista, colocando os instrumentos coletivos acima da Consolidação das Leis do Trabalho, ela desnatura por completo o direito do trabalho, subtraindo desse ramo jurídico seu caráter cogente, tornando-o inútil para cumprir a finalidade para a qual se destina.

Não é demais lembrar que, em termos históricos, convivíamos até pouco tempo com a escravidão e, sob essa perspectiva, o direito do trabalho guarda no seu caráter cogente o requisito essencial para que não se tenha o retorno da “lei de talião” nas relações de trabalho, na qual o empregador impõe ao trabalhador as condições que bem entender.

Neste contexto, o direito do trabalho passaria a ser meramente decorativo e o compromisso constitucional de promover o bem comum da sociedade por meio da garantia da dignidade humana e do valor social do trabalho (arts. 1º, I e III, 5º, *caput*, e 170 da CF) perderia totalmente seu conteúdo.

Outro aspecto, de cunho fático, que inviabiliza o intento governamental nos termos propostos diz respeito ao sistema sindical brasileiro, que se apresenta totalmente despreparado para, legitimamente, se arvorar à função de legislador setorial dos seus trabalhadores representados. É este o primeiro viés a ser melhor investigado a seguir.

### *4.1 – Necessário resgate da legitimidade do sistema sindical*

O sindicato seria, sem dúvida, a mais importante instância de proteção dos trabalhadores, dada sua capilaridade e capacidade de dialogar com os empregadores conhecendo profundamente a natureza dos conflitos coletivos em cada situação concreta. Somente depois da atuação sindical viriam a Auditoria Fiscal do Trabalho, o Ministério Público do Trabalho e a Justiça do Trabalho. Mas a realidade infelizmente não é essa.

## DOCTRINA

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD<sup>5</sup>, a taxa média de sindicalização no Brasil de 2001 a 2011 é de apenas 18%, denotando a baixa adesão dos trabalhadores aos respectivos sindicatos.

O primeiro pressuposto para que o espaço conferido à autonomia coletiva da vontade seja ampliado é garantir a legitimidade do sistema sindical brasileiro, uma vez que a cúpula sindical, em todos os níveis, via de regra, se encontra demasiadamente afastada da base de trabalhadores representados.

É no mínimo temerário pensar em negociação coletiva sobrepondo à legislação, se os dirigentes sindicais não possuem condições materiais e técnicas para, legitimamente, criar regras em nome de trabalhadores que não os reconhecem como seus verdadeiros representantes e líderes.

Conforme demonstrado no caso do transporte rodoviário, verifica-se, com honrosas exceções, que os sindicatos não possuem qualquer respaldo para mobilizar os trabalhadores num eventual embate em busca de melhores condições de trabalho. Ao contrário, observa-se que por vezes os sindicatos laborais estão mais próximos das empresas do que dos trabalhadores.

O sistema sindical brasileiro, diversamente do ocorrido na Europa, não foi fruto de conflitos de massa entre os trabalhadores e os patrões, fato que retira da gênese do sindicalismo brasileiro a noção de que seu espaço tenha sido conquistado.

Por aqui, o sistema sindical foi resultado da implantação do modelo italiano na era Vargas, foi uma conquista sem luta. Isso explica, em parte, a docilidade do sindicalismo nacional, que nasceu e seguiu rigidamente controlado e subvencionado pelo Estado.

Aqui cabe um parêntese: a subvenção é, em verdade, privada, eis que decorrente da contribuição dos empregados. Todavia, o caráter compulsório de tal contribuição é uma benesse estatal, ou seja, trata-se de uma cortesia estatal feita aos sindicatos com o chapéu dos próprios trabalhadores.

Com a Constituição de 1988, a despeito do prolatado princípio da liberdade sindical, os sindicatos, apegados à subvenção correspondente à contribuição sindical, não apenas mantiveram o princípio da unicidade sindical como garantiram a continuidade do imposto sindical, acrescentando, ainda, a chamada contribuição confederativa ao texto da Lei Maior.

Em verdade, a partir de 1988 a degradação do sistema sindical se agravou, uma vez que a combinação de subvenção compulsória, unicidade sindical

---

5 Disponível em: <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?no=7&op=2&vcodigo=PD318&t=pessoas-10-anos-mais-idade-ocupadas>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

## DOCTRINA

e liberdade sindical criou o ambiente perfeito para o indesejável afastamento entre trabalhadores e líderes sindicais.

O atual modelo sindical desestimula a alternância do poder, subvertendo profundamente o princípio republicano no âmbito das associações de classe.

O sistema sindical vigente possibilita uma verdadeira perpetuação no poder por meio de duas medidas: a drástica redução dos trabalhadores filiados combinada com a revisão dos estatutos sindicais para estabelecer regras que concentrem na diretoria todos os poderes e todo o controle sobre as eleições sindicais.

Esse movimento, que é observado de norte a sul e de leste a oeste no Brasil, ocorre porque os dirigentes sindicais sabem que a unicidade sindical lhes afasta a ameaça de um sindicato “concorrente”, bem como que podem contar com a contribuição sindical independentemente da filiação dos trabalhadores ao sindicato e, por fim, estão cientes de que não terão suas atividades inspecionadas por nenhuma autoridade administrativa.

O impacto desse modelo sindical é brutal sobre a qualidade dos instrumentos coletivos.

O que se vê geralmente são longas convenções coletivas reproduzindo textos de lei e, nos pontos em que há inovações, estas por vezes vêm no sentido de flexibilizar *in pejus* as garantias legais dos trabalhadores.

O setor econômico pinçado como exemplo no presente texto bem ilustra essa lamentável realidade. Quem poderia supor que um sindicato de motoristas fosse autorizar que seus representados pudessem realizar até quatro horas extras em uma atividade notoriamente de risco?

Não seria razoável supor tal contrassenso, mas a realidade demonstra que mesmo os sindicatos mais combativos conseguiram resistir por apenas três meses!

Verifica-se, assim, que não se pode pensar em reforma trabalhista sem antes reformar o sistema sindical.

É imprescindível destacar que a liberdade sindical não é um direito titularizado apenas pelos sindicatos e seus líderes, uma vez que os principais destinatários desse bem jurídico são os trabalhadores. Trabalhadores estes que esperam dos seus sindicatos verdadeiramente livres uma efetiva proteção.

Nesta senda, a autêntica liberdade sindical pressupõe o fim ou, no mínimo, a mitigação da unicidade sindical, de modo a garantir ao trabalhador a liberdade para se filiar ao sindicato que melhor represente seus interesses,

gerando, assim, um movimento progressivo de reaproximação entre a base de trabalhadores e a cúpula sindical.

Não é por outra razão que qualquer reforma sindical que busque verdadeiramente fortalecer o sistema sindical deve considerar seriamente a ratificação da Convenção Internacional nº 87 da OIT, cujo texto preconiza a pluralidade sindical.

### *4.2 – Observância ao princípio da adequação setorial negociada: ponderação entre o valor social do trabalho e a autonomia coletiva da vontade*

Conforme aludido nas linhas iniciais, a abordagem jurídica ficou propositalmente num segundo plano, visando conferir maior visibilidade ao fato de que não apenas os trabalhadores perdem com a proposta, mas que também os empresários são seriamente prejudicados.

A outra razão para deixar o aspecto jurídico para o segundo momento é o fato de que a proposta como vem sendo noticiada encontra fragilidades jurídicas de evidência gritante e, tendo em vista que há mais de duas décadas os operadores do direito do trabalho se debruçam sobre os requisitos de validade dos acordos e das convenções coletivas de trabalho (requisitos estes simplesmente ignorados pela proposta), não haveria muita dialeticidade neste debate jurídico. Ledo engano.

As regras e os princípios normativos possuem carga axiológica proveniente diretamente da Constituição Federal, que lhes confere sentido e finalidade, de modo que, num juízo de ponderação, quando dois ou mais princípios aparentam colisão, há que se recorrer a esse sentido deontológico para identificar o devido espaço de cada princípio analisado, cuidando para que nenhum deles sucumba completamente ao outro.

A proposta do “negociado sobre o legislado” possui o condão de, potencialmente, promover o aparente conflito entre o princípio do valor social do trabalho e o da autonomia coletiva da vontade.

A doutrina e a jurisprudência juslaboral, como já consignado, possuem sólida compreensão e posição sobre esse aparente conflito, e quem melhor delineou tal questão foi o brilhante Ministro do c. Tribunal Superior do Trabalho Mauricio Godinho Delgado, que, ao analisar o espaço reservado à negociação coletiva em face da legislação heterônoma, formulou dois princípios basilares e complementares: *princípio da criatividade jurídica* e *princípio da adequação setorial negociada*.

Ao discorrer sobre o *princípio da criatividade jurídica da negociação coletiva*, o destacado doutrinador esclarece que essa peculiaridade, inerente ao direito do trabalho, consistente em conferir aos sindicatos o poder de, no bojo do processo coletivo negocial, produzir norma autônoma com eficácia legal, constitui a pedra angular que sustenta o próprio direito coletivo do trabalho, senão vejamos as lições do mestre<sup>6</sup>:

“1. Princípio da criatividade jurídica da negociação coletiva.

O princípio da criatividade jurídica da negociação coletiva traduz a noção de que os processos negociais coletivos e seus instrumentos (contrato coletivo, acordo coletivo e convenção coletiva do trabalho) têm real poder de criar norma jurídica (com qualidades, prerrogativas e efeitos próprios a estas), em harmonia com a normatividade heterônoma estatal.

Tal princípio, na verdade, consubstancia a própria justificativa de existência do direito coletivo do trabalho (...).”

Embora não apenas reconhecendo, mas também enaltecendo, a legitimidade e a possibilidade de produção normativa sindical no exercício da sua autonomia coletiva da vontade, Godinho alerta que “se torna necessário discutir-se a respeito da harmonização de tais normas coletivas negociadas ao conjunto da normatividade estatal trabalhista – o que será tratado pelo princípio a seguir disposto, da adequação setorial negociada”<sup>7</sup>.

Como se observa, o *princípio da adequação setorial negociada*, reconhecendo que a autonomia coletiva da vontade não ostenta a condição de princípio absoluto, se propõe a solucionar o potencial conflito aparente entre a autonomia coletiva da vontade e o valor social do trabalho, conforme se infere pelas lúcidas lições de Godinho<sup>8</sup>:

“2. Princípio da adequação setorial negociada.

Este princípio trata das possibilidades e dos limites jurídicos da negociação coletiva. Ou seja, os critérios de harmonização entre as normas jurídicas oriundas da negociação coletiva (através da consumação do princípio de sua criatividade jurídica) e as normas jurídicas provenientes da legislação heterônoma estatal.

(...)

---

6 DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 14. ed. São Paulo: LTR, 2015. p. 1.417.

7 *Ibidem*, p. 1.419.

8 *Ibidem*, p. 1.419-1.420.

## DOCTRINA

Em que medida as normas juscoletivas podem se contrapor às normas jusindividuais imperativas estatais existentes? Desse dilema é que trata o que denominamos princípio da adequação setorial negociada (...).

(...)

Pelo princípio da adequação setorial negociada as normas autônomas juscoletivas construídas para incidirem sobre certa comunidade econômico-profissional podem prevalecer sobre o padrão geral heterônomo justrabalista desde que respeitados certos critérios objetivamente fixados. São dois esses critérios autorizativos: a) quando as normas autônomas juscoletivas implementam um padrão setorial de direitos superior ao padrão geral oriundo da legislação heterônoma aplicável; b) quando as normas autônomas juscoletivas transacionam setorialmente parcelas justrabalhistas de indisponibilidade apenas relativa (e não de indisponibilidade absoluta).”

Como se observa, com base no *princípio da adequação setorial negociada*, a árdua tarefa de verificação de validade das normas coletivas é reduzida à verificação de dois critérios objetivos: se a norma coletiva eleva o patamar de proteção do trabalhador ou, havendo transação, se esta não se deu sobre direito indisponível.

Cabe, porém, especial atenção para que as lições de Godinho não sejam subvertidas. O notável doutrinador conclui sua exposição sobre o princípio da *adequação setorial negociada* reconhecendo a possibilidade de que a própria regra heterônoma estatal relativize seu caráter imperativo, abrindo espaço para a regulação coletiva, tal qual ocorreu com a fartamente referida Lei nº 13.103/2015, *verbis*:

“Observe-se, por fim, que a jurisprudência, passadas duas décadas de eficácia da Constituição, tem buscado aferir a adequação setorial negociada de modo bastante objetivo e transparente. Nessa linha, de maneira geral, tem considerado que, estando a parcela assegurada por norma imperativa estatal (Constituição, Leis Federais, Tratados e Convenções Internacionais ratificadas), ela prevalece soberanamente, sem possibilidade jurídica de supressão ou restrição pela negociação coletiva trabalhista – salvo se a própria regra heterônoma estatal abrir espaço à interveniência da norma coletiva negociada.”

A ressalva final precisa ser cuidadosamente analisada, para não se chegar à equivocada conclusão de que bastaria a lei, genericamente, delegar aos

## DOUTRINA

sindicatos o poder de dispor contrariamente aos seus termos para que toda e qualquer pactuação coletiva fosse tida por juridicamente válida.

Insta ressaltar que a própria atividade legiferante encontra limites. Ela deve observar os parâmetros e os limites constitucionais, sob pena de banimento do ordenamento jurídico pela via da ação direta de inconstitucionalidade.

Surpreendentemente, a despeito da solidez do posicionamento sobre a matéria na seara trabalhista, o debate em torno da viabilidade jurídico-constitucional da proposta do “negociado sobre o legislado” indicia que renderá calorosas discussões.

Aparentando trilhar caminho um tanto inusitado, recentemente o eminente Ministro Teori Zavascki proferiu decisão monocrática nos autos do Recurso Extraordinário 895.759 reconhecendo validade a instrumento coletivo que suprimiu o pagamento da jornada *in itinere*, direito este que, albergado no art. 58, § 2º, da CLT, gozaria de indisponibilidade absoluta por se apresentar como corolário do princípio do valor social do trabalho, do direito constitucional à saúde e, por evidente, do direito à limitação de jornada de trabalho a parâmetros razoáveis.

Não se busca no presente ensaio questionar o acerto ou não da referida decisão singular, que deverá ser novamente analisada pelo plenário do Excelso Supremo Tribunal Federal, mas como a discussão será travada na Corte constitucional, é imperioso ressaltar o suporte constitucional do princípio da *adequação setorial negociada*.

Sendo assim, questiona-se: ainda que contássemos com um sistema sindical forte (o que infelizmente não é o caso), haveria viabilidade jurídico-constitucional para uma proposta que delegasse, sem limites e sem critérios, aos entes sindicais o poder de formular instrumentos coletivos com eficácia superior à legal?

Entendemos que não.

Nem mesmo por emenda constitucional tal desiderato poderia ser licitamente atingido, pois eventual revisão *in pejus* do disposto no art. 7º, *caput*, da CF esbarraria na impossibilidade de emenda que vulnere cláusula pétrea (art. 60, § 4º, IV, da CF), bem como violaria o princípio da vedação ao retrocesso social.

Os defensores da proposta se ancoram no disposto no inciso XXVI do mesmo art. 7º da Constituição, extraindo a interpretação de que tal inciso conferiria validade às convenções e aos acordos coletivos independentemente de uma análise do seu conteúdo, *verbis*:

## DOCTRINA

“Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

(...)

XXVI – reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho.”

Consiste em regra básica de hermenêutica que, ao interpretar um inciso, alínea ou parágrafo, deve ser considerado o sentido dado pelo seu *caput*, de modo que é grosseiramente forçada a interpretação que confere validade a instrumento coletivo que não vise à melhoria da condição social do trabalhador, pois tal finalidade foi expressamente gravada pelo constituinte originário na cabeça do art. 7º.

Ora, se a condição de elevar a condição social do trabalhador vincula até mesmo os legisladores constituintes derivados e ordinário, com maior razão está plenamente vinculado o dirigente sindical no exercício da sua autonomia coletiva da vontade.

Portanto, quaisquer normas que advenham de eventual reforma trabalhista que implique na autorização, implícita ou explícita, para que convenções e acordos coletivos se sobreponham à lei deverão receber interpretação conforme à Constituição no sentido de que suas disposições terão sua validade condicionada à verificação de que estas promovem, de modo efetivo, a melhoria da condição social do trabalhador.

Nesse diapasão, quaisquer instrumentos coletivos celebrados com base em cláusula legal delegatória, seja ela geral ou específica, possui sua validade condicionada à observância ao *princípio da adequação setorial negociada*.

## 5 – CONCLUSÃO E PROPOSIÇÕES

A grave crise econômica brasileira não encontra no direito do trabalho sua origem, mas ele pode ser parte da solução.

Uma reforma trabalhista, precedida de uma corajosa reforma sindical, focada em absorver as novas tecnologias da informação para desburocratizar o controle sobre a relação de emprego, concorreria para uma saudável redução dos custos empresariais, por outro lado, não é por meio da amputação do caráter imperativo do direito do trabalho que a crise será superada e a geração de empregos será retomada. É preciso ser realista. Não se contrata um empregado para cumprir uma função social, eles são contratados para que contribuam com seu trabalho na produção do bem ou serviço que o empregador vende aos seus clientes.

## DOUTRINA

Portanto, a efetiva geração de empregos pressupõe aquecimento de demanda pelos produtos e serviços produzidos pelos empregadores.

Além de falaciosa, a proposta de “modernização das leis trabalhistas” baseada no barateamento da mão de obra por meio da redução de direitos trabalhistas contribui fortemente para o agravamento da crise.

Com efeito, o trabalhador é empregado, mas também é consumidor. Ao reduzir direitos do trabalhador, estar-se-ia empobrecendo seu próprio consumidor e, por conseguinte, realimentando o ciclo vicioso da crise econômica. Trata-se de um movimento autofágico fatal para empregados, empregadores e consumidores.

Conforme discorrido ao longo do presente texto, a aplicação do “negociado sobre o legislado” no setor de transportes rodoviários atende aos interesses apenas dos grandes tomadores dos serviços de transporte em detrimento dos interesses dos motoristas, da sociedade usuária das rodovias brasileiras e até mesmo dos transportadores.

A prospecção desse exemplo para uma aplicação da proposta sobre todos os setores da economia é muito mais contundente, pois, como já dito, geraria o empobrecimento sistemático e crescente de toda a classe média, atingindo num primeiro momento a massa de trabalhadores e, no segundo, mais de 94% dos empresários brasileiros. Seria um cenário em que todos perderiam!

Não se trata de hostilizar gratuitamente as iniciativas de revisões normativas, mas de orientá-las para a garantia do bem comum e do interesse social.

Um maior protagonismo sindical é bem-vindo e desejável, no entanto, qualquer proposta que vise ampliar o alcance da autonomia coletiva da vontade reclama, previamente, uma reforma sindical que discuta com seriedade a ratificação da Convenção Internacional nº 87 da Organização Internacional do Trabalho.

Superada a fase do necessário e urgente resgate da legitimidade do sistema sindical, é fundamental que qualquer reforma que amplie o espaço da autonomia coletiva sindical condicione seu exercício à observância do princípio da *adequação setorial negociada*.

Por fim, peço licença aos leitores para narrar um diálogo casual que inspirou a linha que resolvi adotar neste singelo artigo. Trata-se de uma recente conversa que tive com minha querida irmã, empresária do setor de vidros, abordando o “negociado sobre o legislado”:

“– Paulo, eu estou muito otimista com a possibilidade de poder negociar as condições de trabalho dos meus funcionários com o sindicato,

## DOCTRINA

acho que pagamos muito caro hoje em dia e poderemos melhorar isso para os empresários. Está muito difícil ser patroa!

– Mana, a crise está aí, mas me diga: barateando o custo dos seus empregados você pretende contratar mais pessoas?

– Não, só vou melhorar minha planilha de custos. Não preciso de mais gente.

– Entendi...

– Mas, mana, se o dono da padaria vizinha à sua empresa, o dono da farmácia, o dono do restaurante, se todos pensarem como você, quem irá comprar os seus vidros?”

E você, embarcou no trem da “modernização das leis trabalhistas”? Você sabe o que procura? Tem ideia do que irá encontrar?