

LEI DO MOTORISTA: HISTÓRIA DE UMA LONGA ESPERA, UM BREVE AVANÇO E AGORA UM GRANDE RETROCESSO

André Franco de Oliveira Passos

1. INTRODUÇÃO HISTÓRICA; 2. UMA LEI PARA OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS; 3. A SUBSTITUIÇÃO DA LEI N. 12.619/2012 PELA LEI N. 13.103/2015: RETROCESSO E PRECARIZAÇÃO; 4. CONCLUSÃO; REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. INTRODUÇÃO HISTÓRICA

A atividade econômica do transporte de pessoas e cargas é parte da história civilizatória da humanidade. Por necessidade ou desejo, os seres humanos exploram o mundo e suas riquezas há milênios. Assim, quando MARCO POLO enfrentou as aventuras do Oriente, ou ALEXANDRE, o Grande, conquistou o mundo conhecido, ou JÚLIO CÉSAR criava um império, ou mesmo quando COLOMBO encontrava a América, sempre os anônimos trabalhadores do transporte estavam presentes. O papel do transporte e seus atores no Brasil aparecem em vários momentos históricos relevantes,

destacando-se a consolidação da dimensão continental e a conformação das nossas fronteiras terrestres.

O Professor do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, RAFAEL STRAFORINI,¹ analisando o ciclo do ouro, é categórico em afirmar que o sistema de circulação terrestre, mais que um meio de circulação de pessoas ou cargas, foi a base material e normativa que deu sustentação para uma nova configuração territorial do País. Logo, o Brasil que conhecemos foi construído com a participação fundamental do trabalhador no transporte.

Em 1808, momento que o Rio de Janeiro tornava-se capital do Império Português, surge a primeira ideia de cidade realmente urbana. Surgiram, então, as primeiras linhas de bondes

1 STRAFORINI, Rafael. **Alteridade territorial:** uma leitura geohistórica do território colonial brasileiro. Disponível em: <https://enhpgee.files.wordpress.com/2009/10/texto_rafael_straforini1.pdf>. Acesso em: 03 ago. 2015.



André Franco de Oliveira Passos

Presidente da Comissão de Direito Sindical da OAB/PR; Advogado Fundador do Escritório Passos & Lunard – Advogados Associados – Defesa de Trabalhadores; formado pela Faculdade de Direito da UFPR em 1999; Vereador de Curitiba, de 2001 a 2008.

na cidade do Rio de Janeiro (1838), partindo do Centro para Botafogo, Engenho Velho e São Cristóvão, então sucedidas pelas “Gôndolas Fluminenses”.²

Contudo, do ponto de vista do marco legislativo, somente em 1910 – por meio do Decreto n. 8.324 – tornou-se realidade a primeira regulação do setor de transporte, autorizadora do regulamento para o serviço subvencionado de transporte de passageiros ou mercadorias, executado por meio de automóveis industriais.

Sucederam-se o Decreto n. 18.323/1928, criador da “Polícia de Estradas” e definidor das regras de trânsito rodoviário, e o Decreto n. 19.038/1929, promulgador da Convenção internacional relativa a circulação de automóveis (Paris, 1926). Somente em 1941, com o Decreto-Lei n. 2.994, é instituído o primeiro Código Nacional de Trânsito, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n. 3.651. Essa codificação foi superada pela Lei n. 5.108/66.

Por fim, mais recentemente, o Código de Trânsito Brasileiro/CTB – Lei n. 9.503/97 – estabeleceu as premissas para o acesso à habilitação ao exercício da profissão de motorista (artigos 145 e 146 do CTB).³

2 TRANSPORTE no Brasil. **Museu virtual do transporte urbano**. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/QBrasil.htm>>. Acesso em: 25 nov. 2012.

3 “Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos: I - ser maior de vinte e um anos; II - estar habilitado: a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E; III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses; IV - ser aprovado

2. UMA LEI PARA OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Apesar de toda a importância histórica e econômica e da complexidade jurídica do ato de dirigir, os trabalhadores do transporte terrestre realizado por veículo automotor, conhecidos popularmente como MOTORISTAS, esperaram até 2012 para ter uma regulamentação de sua atividade na *modalidade profissional* pelo Congresso Nacional, por meio da Lei n. 12.619/2012.

É fato que sugeriram antes de 2012 algumas legislações em relação a tipos de motoristas. No ramo específico dos trabalhadores em transporte rodoviário, a normatização da atividade profissional foi promovida, inicialmente, a partir da definição da atividade do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), segundo a qual o trabalhador rodoviário autônomo presta serviços na modalidade de contrato de prestação de serviços de natureza comercial, junto a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), tal como prevê a Lei n. 11.442/2007:

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em

em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN. **Art. 146.** Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.” BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: 03 jul. 2015.

sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias: I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional; II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.⁴

Trata-se de iniciativa legislativa de prestação de serviços, mas sinalizadora de caráter nitidamente protetivo aos interesses empresariais, ou seja, busca conferir suposta segurança jurídica ao tomador de serviços que se utiliza de trabalhadores autônomos, com o fim de afastar qualquer possibilidade de serem enquadrados nos contornos da relação de emprego.

Já os trabalhadores motociclistas conquistaram sua regulação normativa com a edição da Lei n. 12.009/2009:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para

a regulação deste serviço e dá outras providências.⁵

Contudo, o fim da longa espera para uma legislação que regulamentasse a profissão teve início, em 2005, quando os deputados Dra. CLAIR – PT/PR, SÉRGIO MIRANDA – PDT/MG, BABÁ – PSOL/PA, VITORASSI – PT/PR e WALTER BARELLI – PSDB/SP apresentaram a PL n. 6.429/2005, que, posteriormente, foi encampada pelo Deputado TARCISIO ZIMMERMANN, por meio da PL n. 319/2009 (antiga PL n. 99/2007). Depois do moroso processo legislativo,⁶ em 03 de abril de 2012 foi aprovado substitutivo no Senado Federal, do qual se originou a Lei n. 12.619, publicada no dia 30 de abril do mesmo ano.

O substitutivo aprovado no Senado Federal contou com o apoio das principais lideranças, tendo destaque especial a Senadora VANESSA GRAZZIOTIN (PCdoB/AM), Senador PAULO PAIM (PT/RS), Senador RICARDO FERRAÇO (PMDB/ES) e Senador CLÉSIO ANDRADE (PSDB/MG – à época presidente da Confederação Nacional dos Transportes). O texto do substitutivo aprovado no Senado foi fruto de um acordo judicial no Processo n. 0112100-71.2008.5.10.0014, da 14ª Vara do Trabalho de Brasília. As partes neste processo eram, como autor, o Ministério Público do Trabalho – Procuradoria Regional do Trabalho 23ª Região, Ofício de Rondonópolis; como rés, a Confederação Nacional do Transporte – CNT

4 BRASIL. Lei n. 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 03 jul. 2015. (Destacou-se)

5 BRASIL. Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm>. Acesso em: 03 jul. 2015.

6 Ver. Sítio eletrônico do FÓRUM NACIONAL EM DEFESA DA LEI 12619/2012: <<https://regulamentacao.wordpress.com/historico/>>.

e Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e, como terceiros, interessados a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, a Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de Mato Grosso – FETTREMAT e a Transportadora Gramado Ltda.

A ação civil pública foi originariamente proposta na 1ª Vara de Rondonópolis, sob o número 01372.2007.021.23.00-3, pelo Procurador do Trabalho Dr. PAULO DOUGLAS ALMEIDA DE MORAES. Em entrevista para o veículo de comunicação do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Cascavel,⁷ o ilustre procurador relembra que o relato desesperado de uma esposa de motorista de caminhão, ao médico LAMBERTO HENRY, dizendo que “era viúva de marido vivo”, devido à abusiva jornada de trabalho, o que motivou o início das investigações que culminaram na propositura da ação. Essa investigação concluiu, juntamente com outros procedimentos do MPT, que a ausência de limite para a jornada de trabalho dos motoristas era uma grande tragédia social, com repercussões para os trabalhadores em sua saúde, na relação familiar e na segurança de todos que trafegavam nas estradas.

Assim, quando a liminar foi deferida, em 17 de dezembro de 2007, pelo Excelentíssimo Juiz da 1ª Vara de Rondonópolis, ÂNGELO HENRIQUE PERES CESTARI, na Ação Civil Pública acima referida, determinando tanto aos

motoristas autônomos quanto às empresas de transportes, de todo o país, que guardassem os comprovantes dos discos do tacógrafo e controle de jornada por cinco anos, houve uma grande esperança para os operadores do Direito e dirigentes sindicais, que, durante anos, lutaram contra a aplicação do artigo 62, I, da Consolidação das Leis do Trabalho para os motoristas rodoviários. O Poder Judiciário já estava consolidando uma jurisprudência, não só no sentido de que o controle de jornada era possível, como também que era necessário para garantir os direitos fundamentais da dignidade humana e da própria sociedade.

Na 17ª Vara do Trabalho de Brasília, a condução do processo pela Magistrada Dra. CILENE FERREIRA AMARO DOS SANTOS e a sensibilidade dos Procuradores PAULO DOUGLAS (autor) e do Procurador do Ministério Público do Trabalho de Brasília, ADÉLIO JUSTINO LUCAS, possibilitaram que a ação judicial se tornasse um acordo judicial, no qual as entidades representativas de empregados e empregadores comprometiam-se a apresentar aos senadores proposta de projeto de lei que viabilizasse o descanso dos motoristas no país, bem como aumentasse a segurança nas estradas.

Essa lei trouxe alguns avanços, sobretudo estabelecendo o controle e o regulamento da jornada do motorista, seguindo o espírito tutelar do Direito do Trabalho. Mesmo com curto tempo de vigência, referida lei teve grande rejeição por parte dos embarcadores (clientes dos empregadores) e dos produtores rurais (contratantes sazonais do serviço de transporte), ambos sujeitos estranhos à relação direta de emprego, sendo contratantes dos serviços de transporte. Tais sujeitos não

7 PROCURADOR Paulo Douglas de Moraes fala sobre a Lei 12.619. Disponível em: <<http://www.fundacaoiguacu.com.br/o-procurador-paulo-douglas-de-moraes-fala-sobre-a-lei-12-619>>. Acesso em: 07 de ago. de 2015.

possuem qualquer vinculação direta com os motoristas empregados, uma vez que essa relação ocorre via transportadoras, que são os efetivos empregadores dos motoristas na área de carga.

Esses dois segmentos empresariais possuem grande influência no processo político e, por conseguinte, seus interesses ficam expressos no Poder Legislativo, principalmente através da bancada ruralista. Assim, sancionada a Lei n. 12.619/2012, imediatamente os interesses econômicos se rearticularam, propondo um novo texto de lei, materializado, inicialmente, no Projeto de Lei n. 4246/12. Este projeto foi proposto menos de quatro meses depois da sanção presidencial da Lei n. 12.619/2012, sendo seu autor o Deputado JERÔNIMO GOERGEN (PP/RS), um dos coordenadores da Frente Ruralista no Congresso,⁸ e seu projeto, apesar de ter sofrido diversas alterações, emendas e apensamentos de outros projetos acerca do mesmo tema, teve uma tramitação relâmpago.

O fator decisivo para acelerar o processo legislativo e determinar a sanção pelo Poder Executivo foi a paralisação nacional, ocorrida no mês de fevereiro de 2015, dos caminhoneiros autônomos que foram estimulados pelos grandes embarcadores. Tal paralisação, que reivindicava alteração no valor do frete e dos pedágios, perdão de multas de trânsito e flexibilização e supressão das conquistas

8 DEPUTADO Jerônimo Goergen PP/RS. **A República dos Ruralistas**. Disponível em: <<http://republicadosruralistas.com.br/ruralista/3>>. Acesso em: 07 de ago. 2015.

obtidas com a Lei n. 12.619/2012, pode ser caracterizada como um locaute.

A reunião final que determinou o fim do movimento de paralisação dos caminhoneiros ocorreu no âmbito da Secretaria Geral da Presidência da República e contou com representações sindicais, majoritariamente de autônomos,⁹ demonstrando de forma clara que os objetivos eram tornar o frete mais barato para os contratantes embarcadores. Logo, a sanção, no dia 11 de fevereiro, sem vetos, pela Presidência da República, do projeto de lei aprovado na Câmara dos Deputados fez parte desse objetivo de barateamento do custo do frete, através da retirada de direito dos motoristas empregados e da extensão do tempo de jornada.¹⁰

3. A SUBSTITUIÇÃO DA LEI N. 12.619/2012 PELA LEI N. 13.103/2015: RETROCESSO E PRECARIZAÇÃO

O resultado desse processo foi a profunda alteração da Lei n. 12.619/2012 e a

9 Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA); Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) RMC; Sinditac SJC; Sinditac Goiás; Sinditac Goiânia e Região; Sinditac SJP-PR; Sinditac Ponta Grossa-PR; Sindicato Nacional dos Cegonheiros; Sindicato das Empresas e Transportadores de Combustível e Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo (Sindtanque-SP), além da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística (CNTTL-CUT) que representa parte dos trabalhadores de transportes rodoviário, marítimo, portuário, fluvial, ferroviário, metroviário, aéreo e sistema viário.

10 PRESIDENTA Dilma cumpre promessa e sanciona Lei dos Caminhoneiros sem vetos. **Blog do planalto: Presidência da República**. Disponível em: <<http://blog.planalto.gov.br/presidenta-dilma-cumpre-promessa-e-sanciona-lei-dos-caminhoneiros-sem-vetos/>>. Acesso em: 03 jul. 2015.

substituição de boa parte da sua normatização pelas regras da Lei n. 13.103/2015, traduzida em grande retrocesso e precarização.

A interferência dos interesses dos ruralistas nas alterações ficou ainda mais clara quando, recentemente, foi sancionada a Medida Provisória n. 673/2015. Entre outras alterações, essa lei acrescenta o § 17 no artigo 253-C da CLT, com objetivo de não deixar dúvida de que o motorista rural também é atingido pelo lado perverso da Lei n. 13.103/2015, com a seguinte redação:

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.

[...]

§ 17. O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou pavimentação e aos operadores de tratores, colheitadeiras, autopropelidos e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

O movimento sindical que, durante todos esses anos, se organizou para regulamentação da profissão, agora se mobiliza para discutir a constitucionalidade da nova lei e as consequências da precarização. A CNTTT, por solicitação de seu presidente OMAR JOSÉ GOMES, e através do advogado ULISSES RIEDEL, ajuizou a Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5322, cujo célere despacho do Ministro

TEORI ZAVASKI traz uma nova esperança para que a lei do motorista possa voltar a ser a LEI DO DESCANSO:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL RELATOR: MIN. TEORI ZAVASKI. REQTE.(S) :A CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT ADV.(A/S) :ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S). INTDO.(A/S) :PRESIDENTE DA REPÚBLICA ADV.(A/S) :ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO INTDO. (A/S) :CONGRESSO NACIONAL ADV. (A/S) :ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO DESPACHO: Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de cautelar, promovida pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre – CNTTT – em face da Leis federais 12.619, de 30 de abril de 2012, e 13.103, de 2 de março de 2015, que regulamentaram o exercício da profissão de motorista e alteraram normas da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. Inicialmente, a inicial projeta críticas contra o alcance dessas leis, contestando sua limitação apenas a motoristas de transporte rodoviário coletivo, prevista pelo art. 6º da Lei 13.103/15, sob o argumento de que representaria retrocesso social violador dos arts. 1º, IV, 5º, XIII, 7º, XXII e XXXIV, 170 e 193 da CF. Contesta-se a previsão de realização de exame toxicológico, instituída pelos §§ 6º e 7º do art. 5º da Lei 13.103/15, na consideração de que traduziria tratamento normativo arbitrário, pois submeteria apenas os motoristas profissionais. No mais, a inicial enfeixa uma série de impugnações contra dispositivos das leis impugnadas que alteraram normas sobre jornada de trabalho,

fruição de intervalos, remuneração extraordinária, saúde e segurança no trabalho, entre outras, sob o fundamento de que essas inovações teriam desconsiderado garantias mínimas hospedadas nos incisos do art. 7º da Constituição Federal, do que resultaria sua invalidade. Por fim, argumenta-se que a conversão de penalidades aplicadas anteriormente em sanções mais brandas, na forma do art. 22 da Lei 13.103/15, violaria a ideia de impessoalidade e isonomia contida no art. 150, II, da CF. Diante da relevância da matéria constitucional suscitada e de seu especial significado para a ordem social e a segurança jurídica, mostra-se adequada a adoção do rito do art. 12 da Lei 9.868, de 10 de novembro de 1999, razão pela qual determino: a) solicitem-se as informações definitivas, a serem prestadas no prazo de 10 (dez) dias; e b) em seguida, remetam-se os autos ao Advogado-Geral da União e ao Procurador-Geral da República, sucessivamente, no prazo de 5 (cinco) dias, para a devida manifestação. Publique-se. Intime-se. Brasília, 26 de maio de 2015. Ministro TEORI ZAVASCKI
Relator Documento assinado¹¹

Diante dessas considerações, espera-se que o Poder Judiciário não se comporte com indiferença em relação ao problema dos motoristas profissionais, que terão suas vidas expostas a riscos e a uma exploração, por meio de jornadas exaustivas e baixa remuneração, que a Constituição Federal não tolera.

11 BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADI 5322 - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=4778925>>. Acesso em: 13 ago. 2015.

4. CONCLUSÃO

Tendo em vista a retrospectiva feita neste trabalho, a atuação dos operadores do Direito na verificação da validade e na interpretação da nova normatização, feita pela Lei n. 13.103/2015, deve ser promovida pelos princípios basilares dos direitos constitucionais à dignidade da pessoa humana e ao não retrocesso social. Conclui-se que há um novo e longo caminho para que as rodovias brasileiras deixem de ser um território sem direitos fundamentais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: 03 jul. 2015.

BRASIL. **Lei n. 11.442, de 5 de janeiro de 2007**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 03 jul. 2015.

BRASIL. **Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm>. Acesso em: 03 jul. 2015.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADI 5322 - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=4778925>>. Acesso em: 13 ago. 2015.

DEPUTADO Jerônimo Goergen PP/RS. **A**

República dos Ruralistas. Disponível em: <<http://republicadosruralistas.com.br/ruralista/3>>. Acesso em: 07 de ago. 2015.

PRESIDENTA Dilma cumpre promessa e sanciona Lei dos Caminhoneiros sem vetos. **Blog do planalto: Presidência da República.** Disponível em: <<http://blog.planalto.gov.br/presidenta-dilma-cumpre-promessa-e-sanciona-lei-dos-caminhoneiros-sem-vetos/>>. Acesso em: 03 jul. 2015.

PROCURADOR Paulo Douglas de Moraes fala sobre a Lei 12.619. Disponível em: <<http://www.fundacaoiguacu.com.br/o-procurador-paulo-douglas-de-moraes-fala-sobre-a-lei-12-619>>. Acesso em: 07 de ago. de 2015.

STRAFORINI, Rafael. **Alteridade territorial:** uma leitura geohistórica do território colonial brasileiro. Disponível em: <https://enhpgii.files.wordpress.com/2009/10/texto_rafael_straforini1.pdf>. Acesso em: 03 ago. 2015.

TRANSPORTE no Brasil. **Museu virtual do transporte urbano.** Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/QBrasil.htm>>. Acesso em: 25 nov. 2012.