

A NECESSIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS TRIBUTÁRIAS QUE GARANTAM EFETIVIDADE A LEI N. 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012, QUE REGULAMENTA A PROFISSÃO DO MOTORISTA.

Dhieimy Quelem Waltrich¹

RESUMO: O objetivo do presente artigo foi refletir acerca da necessidade de implementação e difusão de políticas públicas tributárias que visem à implementação dos institutos criados pela novel legislação, que regulamenta a profissão do motorista, Lei n. 12.619, de 2012. Ademais, buscou-se discutir acerca do desequilíbrio legislativo com relação à existência de políticas públicas que garantam efetividade e suporte à criação legislativa. Além do método dialético, empírico foi realizada a revisão bibliográfica. Como resultado, verificou-se no decorrer da pesquisa a inexistência de integração entre os órgãos responsáveis, bem como a ausência de políticas públicas que garantam efetividade às garantias da Lei do Motorista.

PALAVRAS-CHAVE: Efetividade. Políticas Públicas. Profissão de Motorista.

ABSTRACT: The objective of this article was to reflect on the need for implementation and dissemination of tax policies aimed at implementation of the institutes created by the novel legislation, which regulates the profession of the driver, Law n. 12,619, 2012. Moreover, we attempted to discuss about the legislative imbalance with respect to the existence of public policies to ensure effectiveness and support legislative creation. Besides, the dialectical method empirical literature review was performed. As a result, it was found during the research the lack of integration between the bodies and the absence of public policies that guarantee the effectiveness of the safeguards Motorist Law.

1 INTRODUÇÃO

Desde que fez sua opção pelo modal rodoviário, o Brasil tem seu abastecimento interno e os caminhos do mercado internacional dependente da infraestrutura rodoviária, da qualidade da logística das empresas transportadoras e da competência profissional dos motoristas. O Brasil tem uma estrutura gigante de transporte de cargas rodoviárias e um dos componentes principais desse sistema é o motorista. Comprometidos para atender contratos de transporte que determinem prazos de entrega, muitas vezes exíguos, com produtos perecíveis e perigosos, de seu desempenho

¹ Mestre em Direito pela Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC. É Graduada em Direito pela Faculdade Meridional- IMED, com ênfase em Direito Humanos; advogada. Endereço eletrônico: dhieimy@yahoo.com.br. Currículo-lattes: <http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K4452841J9>

profissional depende muito do dinamismo de nossa economia. Um dos traços do perfil do caminhoneiro é a responsabilidade. Em todas as suas diferenças como indivíduos, o que sintetiza o caráter do condutor de caminhões, poucos sabem, é uma vocação solidária e fraterna, indicando sempre a forma mais segura de seguir a todos que transitam nas estradas brasileiras. O trabalho diário do caminhoneiro é responsável pelo abastecimento das cidades. Dos principais centros urbanos às fronteiras, até as mais distantes cidades de nosso continental país, percorrendo, pelo seu ofício, distâncias fabulosas. Na sua vida, enfrenta frequentemente a ausência da família, estradas sem conservação e muitas vezes inseguras, além dos riscos de acidentes. Agentes do desenvolvimento nacional, os caminhoneiros experimentam atualmente uma importante transformação profissional que os distingue definitivamente das gerações passadas, porém, sem que se mude o caráter humano e o espírito fraterno. Devemos gratidão aos caminhoneiros, por tudo que realizam, porque são agentes decisivos no abastecimento e no crescimento deste país, porque são companheiros nas longas jornadas pelas rodovias. Trafegam pelas estradas brasileiras milhões de caminhões, conduzidos por profissionais dignos e solidários. A eles, nosso agradecimento. (ANDRADE, 2012, p. 81)

Sabido, portanto, as diversas contribuições que esses milhares de profissionais da estrada fornecem-nos diariamente. Entretanto, poucos benefícios são lhes oferecidos, sendo que a taxa de mortalidade por acidentes tem níveis altíssimos, e a maioria devido ao excesso de jornada de trabalho, cumuladas com horários apertados e baixa, ou nenhuma estrutura rodoviária compatível com o exercício da profissão.

Diante de anos de luta por melhores condições de trabalho, a presidente Dilma Rousseff sancionou, no início de maio, a lei que trata da regulamentação da profissão de motorista no país. A lei n. 12. 619, de 30 de abril de 2012², dispõe sobre

² Mesmo que a Lei 12.619, a Lei dos Motoristas, tenha sido aprovada em mais de dois anos, ainda existem questionamentos com relação ao tempo de direção do motorista, devido ao grande impacto no transporte de cargas. Tanto representantes dos trabalhadores quanto dos empresários concordaram, durante o XVI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, na Câmara dos Deputados, nesta quarta-feira (16), que a lei ainda precisa de aperfeiçoamentos. Um dos pontos de discussão é a diferença apontada entre motoristas empregados e autônomos. De acordo com a lei, o motorista empregado pode trabalhar oito horas seguidas, podendo adicionar mais duas, totalizando dez. Enquanto isso, o autônomo pode dirigir 12 horas seguidas. De acordo com o Diretor Jurídico da NTC&Logística, Marcos Aurélio Ribeiro, esse desequilíbrio pode prejudicar a oferta de emprego com carteira assinada e abre brecha para o trabalho escravo. “Porque o que querem manter nessa diferenciação com o autônomo? Querem continuar a exploração do profissional, que chega às raias de parecer trabalho escravo. Os autônomos precisam lutar para que essa lei também os regule. É preciso aproximar um ao outro”. Todos devem ter esse descanso de 11 horas, sendo fracionado entre oito e depois mais três. Isso está sendo conversado. O motorista empregado pode trabalhar 8 + 2. O autônomo pode dirigir 12 horas. Se mudar e não houver a forma de aumentar a jornada do motorista de carga, nada será mudado. Deveria ser 2 horas extras + 2 horas extras com os dois tipos com 12 horas. Assim que a lei surgiu, problemas aconteceram e começaram a ser enfrentados pelas entidades, como o repouso de 11 horas, que a lei traz uma diferenciação do motorista autônomo do empregado. É preciso um equilíbrio de tratamento entre os Caminhoneiros, senão haverá prejuízo na oferta de emprego de carteira assinada. O Coordenador-Executivo do

o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

Facilmente se presume que a legislação representa um grande avanço à categoria, já que garante descanso diário, que reflete no semanal e por fim, um descanso efetivo ao profissional.

Ocorre que a legislação ao determinar que o descanso semanal do motorista deva ser de 35 horas semanal, não estabelece obrigações ao poder público de dar a infraestrutura necessária ao seu cumprimento. Deixando, novamente, o profissional sujeito as penalidades da lei, em caso de descumprimento, bem como aos mais diversos riscos atinentes a sua parada em local desprovido de segurança e salubridade.

Portanto, necessária implementação de políticas públicas, essencialmente tributárias, que visem dar resguardo à criação dos pontos de parada, a cada 200km, consoante os artigos 7, 8 e 10 do texto original da legislação, que foram vetados pela Presidência da República, sob a alegação de que a proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários das rodovias, podendo refletir no reajuste das tarifas cobradas nos pedágios.

Considerando então, que a existência de prerrogativas constitucionais e de instrumentos normativos não são suficientes para a efetividade normativa, percebe-se a necessidade de implementação de políticas públicas tributárias, que conjuguem

Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619/12 (FNDL), Epitácio dos Santos, concorda com essa mudança. “Não vemos dificuldade na possibilidade de termos um acerto em questões de aumento de jornada para 12 horas. Isso será colocado em convenção e quem quiser negociar, negocia”. Marcos Aurélio também demonstra preocupação com alguns pontos da proposta de aperfeiçoamento da lei. Segundo ele, o objetivo não é revogar a lei, mas aproveitar o que ela tem de bom e acrescentar aquilo que for consenso entre empregado, autônomo e o empregador. Outro fator que preocupa as entidades é a eficácia da lei. O entendimento é que a lei seja uma só e que não deve ser cumprida de forma “fatiada”. “Depois de muita discussão, estamos conversando sobre manter a fatiada, mas com um prazo, principalmente na questão dos pontos de paradas”, explica Marco Aurélio. A intenção é que continue a fatiar a lei, mas com um prazo de três anos para vigorar no país inteiro. “Queremos uma lei aplicável, justa e que atenda o interesse do trabalhador, do empresário e da sociedade. Para isso, é preciso equilíbrio”, finaliza. (SOUSA, 2014).

a atuação estatal e a participação dos beneficiários, com o intuito de se alcançar à satisfação dos direitos³ de forma democrática e eficaz.

Sob este aspecto e partindo-se do conceito segundo o qual, no estudo de políticas públicas, é necessário compreender os fatores intervenientes para analisar os resultados, é sugerida uma análise do visível desequilíbrio legislativo em nossa atual sociedade, e sua conseqüente (in) efetividade.

2 DESEQUILÍBRIO LEGISLATIVO X (IN) EFETIVIDADE

A presente discussão tem o condão de analisar criticamente a atuação do poder público no que tange a implementação dos institutos trazidos pela nova lei do Motorista, no exercício de suas funções laborais.

Consoante às disposições referidas, é certo que ainda pouco, ou nada, foi traçado para dar efetividade à lei (OSÓRIO, 2012). Ocorre que até o advento da Lei do Motorista, a situação profissional não mereceu a devida atenção, nem da

³ Em audiência pública na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), no dia 10 de abril, debatedores apontaram um projeto de lei que tramita em regime de urgência na Câmara dos Deputados como ameaça aos avanços conquistados pelos motoristas profissionais com a Lei 12.619/2012, que regulamentou a atividade. A lei completará dois anos de vigência dia 30 de abril. Paulo Douglas Almeida de Moraes, procurador do Trabalho em Mato Grosso do Sul, afirmou que, entre outros problemas, o projeto da Câmara abre caminho para que a jornada de trabalho do motorista volte a ser indeterminada, com duração mínima de 12 horas. Além disso, o tempo de espera nas carga ou descarga poderá ser contado como tempo de descanso, sem direito a qualquer compensação. De acordo com o procurador, pesquisas mostram que um quarto dos motoristas já segue o novo regime de trabalho. Além disso, afirmou, houve redução da participação relativa dos caminhoneiros em acidentes, o que permitiu que pelo menos 1.500 vidas fossem poupadas desde a vigência da lei.-Esse projeto não apenas pede a revogação da lei como legitima o sistema anterior de trabalho, que vinha matando nas estradas. Agora essa maneira de matar pode ser legalizada – afirmou. O presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, Flávio Alegretti de Campos Cooper, que defende mudanças por meio do Estatuto do Motorista, fez uma ressalva em relação ao texto atual desse projeto: ele sugere que o intervalo mínimo de descanso entre as jornadas de trabalho seja de 11 onze horas, como na regra da lei vigente. Segundo o juiz, em processos examinados pelo Tribunal foi possível comprovar jornadas contínuas de 11 a 18 horas, a seu ver “humanamente impossível”. Cooper também defendeu a aprovação de projeto do senador Magno Malta (PR-ES), o PLS 301/2012, que estabelece como obrigação do Poder Público construir pontos de parada. Sob alegação de ser impossível atender a medida, Dilma vetou esse dispositivo da lei, cujo objetivo é oferecer uma estrutura mínima de apoio para pernoite e paradas de descanso dos motoristas, previstas em intervalos de meia hora a quatro de direção. Enquanto não houver esses pontos, o juiz propõe que o trabalho seja realizado por duplas de motoristas para revezamento, uma exigência já prevista na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).O presidente da Federação dos Trabalhadores Autônomos de Cargas, Vantuir José Rodrigues, admite negociações em torno do formato das jornadas. Porém, foi mais um a cobrar urgência na aplicação de outros pontos da lei, como a construção dos pontos de paradas. Segundo ele, hoje os motoristas são obrigados a pagar até R\$ 30 reais por paradas de oito horas nos postos de gasolina nas estradas, já que não é mais possível fazer ponto em recuos das estradas, por conta dos assaltos. (AGÊNCIA SENADO, 2014)

sociedade, nem do legislador, e muito menos no judiciário, e que depois de sua vigência, a situação permanece irregular.

O desequilíbrio legislativo está em constante discussão, já que o legislador debruçou-se criação de inúmeros institutos facilitadores, sem, no entanto, verificar a potencialidade de efetivo cumprimento por parte dos órgãos envolvidos e eventuais penalidades no caso de eventuais descumprimentos.

Desta forma, necessária a conscientização da sociedade e do poder público, para que sua atuação ocorra de maneira eficaz, de forma que sejam efetivadas as políticas públicas tributárias necessárias a implementação dos institutos facilitadores, para que mais uma vez não sejam esquecidos, sem que ninguém seja punido, nem o motorista pelo descumprimento justificado, nem o Estado, por ser negligente em sua tarefa de manter condições suficientes e eficazes para estes profissionais.

Ocorre que “a análise das políticas públicas não pode ser feita de forma fragmentada nem isolada da análise mais geral sobre os rumos do Estado e da sociedade. As políticas não são uma espécie de setor ou departamento com vida própria. Elas são o resultado da política, compreensíveis à luz das instituições e dos processos políticos, os quais estão intimamente ligados às questões mais gerais da sociedade”. (SCHIMDT, 2008, p. 2309)

Sobretudo, os avanços da nova lei são muitos significativos, já que trás segurança jurídica à categoria.

Imprescindível, no entanto, que sejam “construídos” os pontos de parada, e que sejam disponibilizados acessos gratuitos a programas de formação de aperfeiçoamento profissional e a proteção do Estado contra ações criminosas durante o efetivo exercício da profissão.

Hoje o país pode orgulhar-se da legislação referente ao motorista, embora ainda se ressinta de sua total implementação no dia-a-dia, quando milhares de profissionais são explorados nas relações trabalhistas e sociais. Contudo, é certo que, quanto mais for divulgada a legislação que lhe diz respeito e lhe protege, tanto menos ocorrerão os casos de abuso e discriminação que hoje povoam diariamente nossos meios de informação.

Fica, pois, claro a necessidade de implementação de políticas públicas tributárias, que disseminem a existência da legislação protetiva e garantam o melhor acesso aos institutos criados pela Lei do Motorista (IGNACIO, 2012).

3 A LEI N. 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

A lei n.º 12.619, que regulamenta a profissão do motorista no Brasil e entrou em vigor em 17 de junho, foi o tema principal da 12ª edição do Seminário Brasileiro de Transporte Rodoviário de Cargas, realizado em 13 de junho, no auditório Nereu Ramos da Câmara dos Deputados, em Brasília. A legislação aprovada pelo Congresso Nacional foi sancionada pela Presidência da República em 30 de abril, com 19 vetos ao texto original. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 81)

Entre os principais pontos da lei estão a definição da jornada de trabalho para motoristas contratados e do tempo de direção para os motoristas contratados e autônomos. As novas regras valem para profissionais que atuam no transporte de escolares, de passageiros, em veículos com mais de dez lugares, e de cargas, em veículos com peso bruto total acima de 4.536 kg. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 81)

As novas regras definem que motoristas empregados devem cumprir uma jornada diária de 8 horas e intervalos de descanso e refeição entre 30 minutos e 2 horas. A jornada de trabalho poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair de uma situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao destino final da viagem. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 81)

Motoristas empregados ou autônomos não poderão dirigir por mais de 4 horas ininterruptas, devendo observar intervalos mínimos de descanso definidos pela resolução n.º 405, publicada pelo CONTRAN⁴ (Conselho Nacional de Trânsito), em 14 de junho, no “Diário Oficial da União”. O prazo para cumprimento da regra é de 45 dias após a publicação do período no qual serão realizadas blitz educativas. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 67)

⁴ A resolução do CONTRAN prevê uma tolerância máxima de erro de 2 minutos a cada 24 horas de registro e de 10 minutos a cada sete dias. Quem descumprir a lei está sujeito à multa por infração grave e retenção do veículo até que o tempo de descanso obrigatório seja cumprido (*Encontro discute nova lei*. Os principais pontos da legislação que regulamenta a profissão de motorista foram apresentados em evento em Brasília. Transporte Atual. 2012, ano XVIII, número 203, p. 81, ago. 2012, p. 69).

Para os motoristas do transporte de cargas, o intervalo obrigatório de 30 minutos a cada 4 horas de direção pode ser fracionado em até três intervalos de 10 minutos. Para os motoristas que trabalham no transporte de passageiros, o fracionamento pode ser realizado em até seis períodos de 5 minutos. O próprio motorista profissional é o responsável pelo controle do tempo de direção. A fiscalização será realizada pelo órgão de trânsito responsável pela via onde ocorrer a abordagem.

O principal equipamento utilizado para a fiscalização será o tacógrafo, mas os órgãos fiscalizadores também poderão analisar o diário de bordo, a papeleta, a ficha de trabalho externo- fornecida pelo empregador ou a ficha de trabalho autônomo – o modelo foi publicado com a resolução. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 66-68)

Muitas são as alterações trazidas pela novel legislação, consoante depreende do quadro ilustrativo:

ABRANGÊNCIA
A lei é válida para todos os motoristas, autônomos ou empregados que trabalham em rodovias e vias públicas urbanas.
JORNADAS DE TRABALHO
<ul style="list-style-type: none">- Motoristas empregados devem cumprir jornada diária de trabalho de 8 horas, com no máximo horas de direção ininterrupta e intervalos de descanso e refeição entre 30 minutos e 2 horas;- Viagem com mais de uma semana de duração tem descanso semanal de 36 horas que poderá ser utilizado no retorno do motorista à base ou matriz da empresa;- Motorista profissional que trabalha em regime de revezamento deve ter repouso mínimo diário de 6 horas consecutivas fora do veículo, em alojamento externo, ou na cabine, mas com o veículo parado;- A jornada de trabalho poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair de uma situação extraordinária e chegar a um local seguro ou a seu destino;- Caso aprovado em convenção ou acordo coletivo, poderá haver jornada de trabalho de 12 horas por 36 horas de descanso, em razão da especificidade ou sazonalidade;- Será considerado trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso;

- As horas que excederem a jornada de trabalho, quando o motorista ficar aguardando a carga e a descarga no embarcador ou destinatário, ou para a fiscalização de mercadorias em barreiras fiscais ou alfandegárias, serão consideradas tempo em espera e indenizadas com base no salário-hora normal, acrescido de 30%;
- É proibida remuneração de motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados.

ALTERAÇÕES NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

- O motorista empregado ou autônomo pode não poderá dirigir por mais de 4 horas ininterruptas, devendo observar intervalos mínimos para descanso;
- Dentro do período de 24 horas, deve haver um intervalo de no mínimo 11 horas, podendo ser fracionada em 9 horas mais 2 horas;
- O início de uma viagem de mais de um dia só poderá ser feito após o descanso de 11 horas. É considerado início de viagem, a partida logo após o carregamento do veículo;
- O motorista é responsável pelo controle do tempo de direção. Sendo que a forma desse controle ficará a critério da empresa transportadora no caso do motorista empregado. O condutor que não o fizer poderá ser autuado, com multa e retenção do veículo para que realize o descanso obrigatoriamente.

Para o Presidente da CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres), Omar José Gomes, o mais importante agora é a aplicação real da nova legislação. “Esperamos mais de 40 anos por isso, tínhamos profissionais sérios trabalhando em uma função não regulamentada. Depois de muitas discussões, acredito que a lei aprovada defende os interesses tanto dos empresários como dos trabalhadores”. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 69)

Além de determinar o tempo de direção e de descanso, a lei n.º 12.619 determina os direitos e os deveres a serem exigidos e cumpridos pelos motoristas. São direitos: o acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional; o acesso por intermédio do SUS (Sistema Único de Saúde), a atendimento médico, especialmente em relação às doenças que mais os acometem na profissão; não responder por prejuízo patrimonial decorrente de ação de terceiros; receber a proteção do Estado contra ações criminosas durante o exercício de suas funções; ter a jornada de trabalho e o tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo trabalhador e seguro obrigatório para custear riscos pessoais inerentes à atividade, pago pelo empregador, no valor mínimo

correspondente a dez vezes o piso salarial da categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo.

Entre as obrigações a serem cumpridas pelos motoristas está a atenção às condições de segurança do veículo; a condução de forma prudente, observando aos princípios de direção defensiva; o cumprimento do regulamento patronal sobre tempos de direção e descanso; o zelo pela carga e pelo veículo e a disponibilidade em submeter-se a testes e programas de controle de uso de droga e de bebida alcoólica exigidos pelo empregador. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 69)

4 A NECESSIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS TRIBUTÁRIAS QUE GARANTAM EFETIVIDADE Á NOVEL LEGISLAÇÃO

Um dos maiores entraves à efetividade da nova lei do motorista é no que tange à criação dos pontos de parada.

O texto original da lei n.º 12.619, que regulamenta a profissão do motorista no Brasil previa a construção de pontos de parada a cada 200 km nas rodovias públicas e concedidas de todo o país. Porém, os artigos 7, 8 e 10 foram vetados pela Presidência da República, sob a alegação de que a proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, podendo refletir no reajuste das tarifas cobradas nos pedágios. (TRANSPORTE ATUAL, 2012, p. 69)

No entanto, o Procurador do Ministério Público do Trabalho, Douglas Almeida de Moraes, afirmou durante o 12º Seminário Brasileiro de Transporte Rodoviário de Cargas, que o MP pode pedir judicialmente a implantação de políticas públicas que garantam a eficiência da lei, e com isso a construção dos pontos de parada nas rodovias.

Para Marco Aurélio Ribeiro, diretor executivo jurídico da NTC&Logística, o veto demonstra uma insensibilidade política. “É uma insensatez obrigar o motorista a parar a cada quatro horas e não oferecer locais adequados para isso. Vamos deixá-los aos leões?”

Ribeiro apresentou um cálculo simples que garantiria a construção desses pontos de parada nas rodovias do Brasil. De acordo com ele, se o pedágio sofresse um pequeno reajuste de R\$ 0,10 já seria possível implantar pelo menos 76 pontos

de parada nos 15.365 km de rodovias concenssionadas existentes hoje. Somente em 2011, 1,48 bilhão de veículos pagaram cerca de 12,1 bilhões em pedágios nessas rodovias. “O faturamento já é bastante alto e, além disso, todos os anos já pagamos um arredondamento de tarifa que varia de R\$ 0,03 e R\$ 0,04. Esse reajuste chega a ser irrisório.

O assessor jurídico da CNNT, Luís Festino, ressaltou que o custo com construção dos pontos de parada é infinitamente menor aos custos decorrentes dos acidentes de trânsito no país devido a jornadas excessivas de trabalho. “Qual conta vale mais a pena pagar?”

O evento teve como tema principal a lei 12.619 e suas alterações nas relações de trabalho. Segundo os cálculos do diretor, este pequeno aumento possibilitaria um investimento de R\$ 148.348.722,70, onde poderia ser destinado R\$1.952.430,00 para cada ponto de parada necessário no país.

Ele criticou o veto da presidente Dilma Rousseff ao artigo da lei que obrigaria a construção dos pontos de apoio nas estradas. “A partir deste cálculo, considero este veto infundado e saliento que precisamos agir de alguma maneira para que estes pontos de paradas saiam do papel para que se possa ser cumprida a lei efetivamente”, explicou Ribeiro.

Durante a primeira palestra, proferida pelo deputado Gonzaga Patriota, os principais pontos da lei em relação à jornada de trabalho e horas de direção foi bem explicado. O procurador do trabalho do Ministério Público do Trabalho, Adélio Justino Lucas, apresentou um breve histórico da lei, explicando a importância de se conhecer a gênese da mesma. “A partir da ação civil pública de Rondonópolis, começou-se a discussão pelo controle da jornada de trabalho do motorista, e percebeu-se a necessidade da implementação de regras de conduta de trabalho que estabelecessem limites legais que gerassem segurança jurídica para os empresários e trabalhadores. Sem dúvida esta lei trará resultados positivos não só às alterações promulgadas na lei, mas para os motoristas autônomos e a toda sociedade”, finalizou Justino.

Para Narciso Figueirôa, a adaptação das empresas e dos motoristas será árdua, mas necessária. “Quando tivemos o código de defesa do consumidor em 1990, falava-se que iria causar muitos problemas, e, em 2002, quando se instaurou o código civil, foi dito também que o Brasil não conseguiria acompanhar estas

mudanças. Portanto, acredito que a Lei 12.619 irá sim criar uma nova cultura no nosso setor, e com certeza uma modificação para melhor”, salientou Figueirôa.

O presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, encerrou o evento com uma mensagem de confiança. “Sabemos que é uma matéria complexa, onde precisaremos sair da zona de conforto, adaptar as empresas a essas novas regras, e teremos que trabalhar duro para cumprir a nova lei”, encerrou Benatti.⁵

É sabido, portanto, que a função que o Estado desempenha na sociedade se alterou com o passar dos anos, passando-se da defesa da segurança pública e a defesa externa, para a preocupação com o bem-estar social.

Para tanto, necessária foi a criação de mecanismos defensivos e atuantes em várias áreas, valendo-se, portanto, de políticas públicas, que podem ser compreendidas como um conjunto de ações voltadas a resolução ou não de problemas da sociedade.

Fique claro que as ações que os dirigentes públicos selecionam são aquelas que eles entendem serem as demandas ou expectativas da sociedade. Ou seja, o

⁵ O segundo painel do Seminário Brasileiro do Transporte de Cargas teve como tema: Tempo de Direção e Inovações no Código de Trânsito Brasileiro, introduzida pela Lei n 12.619/2012. Os debatedores, deputado Hugo Leal, vice-presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, e o deputado Lázaro Botelho, membro da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, nortearam as discussões com base nas palestras apresentadas no painel. O primeiro palestrante, Marcos Aurélio Ribeiro, diretor executivo jurídico da NTC&Logística, baseou sua apresentação nos artigos da Lei 12.619, como a abrangência das mudanças no Código de Trânsito Brasileiro – CTB -, que engloba motoristas profissionais, sejam eles autônomos, empregados ou motoristas estrangeiros que circulem pelo Brasil, que trabalhem com o transporte de escolares, veículos com mais de 10 lugares de passageiros e os transportadores de cargas com peso acima de 4.536 kg. Ribeiro explicou com minúcia a legislação voltada à jornada de trabalho e ao tempo de direção, o papel do embarcador como co-responsável no cumprimento do período de descanso do motorista, e os pontos de veto que a lei recebeu. Entre os vetos, a criação dos pontos de parada foi um dos mais debatidos durante todo o dia. O segundo palestrante do painel, o procurador do Ministério Público do Trabalho (MS), Paulo Douglas, citou os problemas que alguns motoristas sofrem com a dependência química e alcoólica, e disse que acredita que “essa situação, infelizmente, é mais comum do que pensamos e esperamos que a lei contribua para extinguir esta realidade”. Durante a palestra do Inspetor Jerry Adriane Dias Rodrigues, chefe da Divisão de Multas e Penalidades da Polícia Rodoviária Federal, foram apresentados os números de acidentes de trânsito envolvendo veículos de cargas em 2011. Foram 66.577 mil acidentes com veículos de carga, o que equivale a 34,67% do total de acidentes no ano passado. “É um número muito alto e, segundo a nossa pesquisa, os acidentes noturnos são 100% mais letais do que os ocorridos durante o dia. Percebe-se, desta forma, a necessidade do descanso noturno para os motoristas, pois só assim conseguiremos salvar vidas”, explicou Dias. O último palestrante da tarde, diretor da Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transportes Terrestres – CNTTT-, Eptácio Antônio dos Santos, lembrou que as mudanças são necessárias. “Logicamente a reação que está ocorrendo de alguns lados é normal. O nosso papel como líderes é saber administrar este período de transição. Com certeza, daqui a 10 anos, seremos lembrados como aqueles que ofereceram mais dignidade aos trabalhadores que representamos”, finalizou Santos. *Com R\$ 0,10 a mais no pedágio, é possível construir 76 pontos de apoio nas estradas, disponível em:* < <http://cargapesada.com.br/revista/2012/06/14/com-r-010-a-mais-no-pedagio-e-possivel-construir-76-pontos-de-apoio-nas-estradas/>>. Acesso em 24 set. 2012.

bem-estar da sociedade é sempre definido pelo governo e não pela sociedade, devido a dificuldade de expressão da sociedade para com seus representantes.

Por vezes as demandas da sociedade são apresentadas aos dirigentes públicos por meio de grupos organizados, através dos sindicatos, entidades de representação empresarial, associação de moradores, associações patronais e organizações não-governamentais

O ideal não é imaginar que os conflitos e as disputas na sociedade sejam algo necessariamente ruim ou negativo. Os conflitos e as disputas servem como estímulos a mudanças e melhorias na sociedade, se ocorrerem dentro dos limites da lei e desde que não coloquem em risco as instituições.

Desta forma, necessário traçarem-se metas específicas de enfrentamento, com a instituição de Políticas Públicas eficientes, e principalmente, instituídas a partir de prévio estudo, que vem a dar respaldo à ao cumprimento efetivo da legislação.

Sabe-se que as políticas públicas servem de orientação a ação estatal, de forma que diminuem os efeitos maléficos da descontinuidade administrativa, decorrente da renovação periódica dos governantes. “Cada novo governo significa alguma descontinuidade. Até certo ponto isso é positivo, pois permite inovações e avanços. Mas é amplamente reconhecido que a descontinuidade administrativa leva freqüentemente ao abandono das diretrizes vigentes e à criação de outras, bastante distintas e não raro contraditórias em relação às anteriores, gerando desperdício de energia política e recursos financeiros”. (SCHMIDT, 2008, p. 2312)

Diante do enfoque dado a problemática de ausência de implementação dos institutos criados pela lei do motorista, necessário traçar-se um plano de trabalho para a concretização de tais políticas inclusivas, já que o processo de formulação de Políticas Públicas, também chamado de Ciclo das Políticas Públicas, apresenta diversas fases, quais sejam: percepção e definição de problemas, inserção na agenda política, formulação, implementação e avaliação.

Consoante Schmidt (2008, p. 2312), A percepção e definição dos problemas consistem em transformar uma situação de dificuldade em problema político, para que possa ser gerada uma política pública. Já a inserção na agenda política corresponde ao elenco de problemas e assuntos que chamam a atenção do governo e dos cidadãos. Construção permanente, que envolve forte disputa política. Atores governamentais e não-governamentais, visíveis e invisíveis.

A formulação é o momento de definição sobre a maneira de solucionar o problema político em pauta e a escolha das alternativas a serem adotadas. Já que a formulação de uma política não é puramente técnica é sempre política. A implementação é a fase da concretização da formulação, através de ações e atividades que materializam as diretrizes, programas e projetos, e está a cargo do aparelho burocrático (administração). Êxito ou fracasso está no momento da articulação entre o momento da formulação e da implementação. Enfoque *to down* de cima para baixo e o *botton up* de baixo para cima.

E por fim, a avaliação, em política, a principal avaliação é a eleitoral. No sistema democrático, a mais importante avaliação é a realizada pelo cidadão com seus votos. Todavia, é necessária uma prática regular e continuada de aferição das políticas públicas, dos seus resultados, custos e aceitação pelos cidadãos.

5 CONCLUSÕES

Enfim, há muito a percorrer para que lei do motorista alcance o status desejado, a sua real efetividade no mundo dos fatos. Em que pese os problemas sempre serem os mesmos, as instituições públicas não têm projetos permanentes para contemplar todas as questões. De acordo com a chegada dos gestores é que são tratados os projetos que serão contemplados, que poderão durar mais um ano, dois ou quatro, até que venha outro governo e mude o foco de trabalho. Quem realmente perde com esta transição de ideais e investimentos é a população, que necessita tanto de projetos sólidos.

A inexistência de políticas públicas que garantam eficiência à traduz o descompasso dos poderes legislativo e executivo em nosso país.

Da análise realizada no presente artigo, pode-se constatar que muitas das ações elencadas a serem implementadas são simples, não são ações complexas, bastaria um planejamento estratégico e a correta integração operacional entre os órgãos para que fosse possível a aplicabilidade das medidas atinentes a efetividade da lei.

Discutir políticas públicas nos remete diretamente a questionar a posição do Estado, não aquela posição patriarcal, onde somente ele pode resolver e dar o que

necessitamos, mas sim àquela visão que enxerga o Estado como instituição permanente.

Assim, equilibrar os entendimentos acerca do tema aqui proposta e executar políticas públicas tributárias inclusivas, além de exigir vontade política dos governantes que estão no poder requer uma mudança da cultura política.

É importante que sejam executados estudos acerca dos processos que incluam o profissional “motorista”, como protagonista desta tão cruel sociedade, em que ele encontra-se inserido. Ademais, o processo de alteração de paradigmas não é fácil, mas sem dúvida, quando da implantação de uma cultura não discriminatória e sim inclusiva, teremos uma revolução profunda, uma das maiores e mais significativa da história da humanidade.

Do exposto, o desafio de nosso país está na efetivação de políticas públicas que garantam a aplicabilidade desta lei, em sua completude. Mesmo porque, ela veio para beneficiá-los e não colocá-los à margem de maiores perigos.

6 REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SENADO. Para debatedores, projeto de lei ameaça conquistas de motoristas do transporte rodoviário. Disponível em: <<http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2014/03/10/para-debatedores-projeto-de-lei-ameaca-conquistas-de-motoristas-do-transporte-rodoviario>>. Acesso em 22 abr. 2014.

ANDRADE, Clésio. **Profissionais imprescindíveis**. CNT, Transporte Atual. 2012, ano XVIII, número 203, p. 81, ago. 2012.

Com R\$ 0,10 a mais no pedágio, é possível construir 76 pontos de apoio nas estradas. Disponível em: <<http://cargapesada.com.br/revista/2012/06/14/com-r-010-a-mais-no-pedagio-e-possivel-construir-76-pontos-de-apoio-nas-estradas/>>. Acesso em 24 set. 2012.

IGNACIO, Laura. **Ministério Público fiscalizará motoristas**. Disponível em <<http://blog.galvaoadv.adv.br/2012/09/11/ministerio-publico-fiscalizara-motoristas/>>

Acesso 24 set. 2012.

OSÓRIO, Cristiano. **Fiscalização da jornada de trabalho dos motoristas.**

Disponível em: http://www.tst.gov.br/web/guest/informa/-/asset_publisher/miT8/content/fiscalizacao-da-jornada-de-trabalho-dos-motoristas?redirect=http%3A%2F%2Fwww.tst.gov.br%2Fweb%2Fquest%2Finforma%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_miT8%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D2

Acesso em 24 set. 2012.

SCHIMDT, João Pedro. In: LEAL, Rogério Gesta e REIS, Jorge Renato (org.).

Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos. 1ª ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2008.

SOUSA, Danielle. **Novo projeto de lei deverá aperfeiçoar a lei dos motoristas.**

Disponível em: < <http://blogdocaminhoneiro.com/tag/lei-do-descanso/> >. Acesso em 22 abr. 2014.

TRANSPORTE ATUAL. Encontro discute nova lei. **Os principais pontos da legislação que regulamenta a profissão de motorista foram apresentados em evento em Brasília, 2012, ano XVIII, número 203.**