

IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DA LEI N. 12.619/2012 NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: UM ESTUDO EM CHAPECÓ, SC

Lais Fernanda Dal Santo*

Silvio Santos Junior**

Carla Fabiana Cazella***

RESUMO

O objetivo com esta pesquisa foi descrever algumas percepções da Lei n. 12619/2012, que regulamenta a jornada de trabalho dos motoristas profissionais. Delimitado pelas opiniões de motoristas e empresários do Município de Chapecó, SC, neste estudo buscou-se avaliar de que maneiras os limites impostos sobre a jornada dos motoristas afeta as transportadoras e os próprios motoristas. A pesquisa possui caráter descritivo-exploratório, com duas unidades de análise. A primeira unidade foi tratada por meio de uma pesquisa quantitativa, para a qual foi aplicado um questionário a 60 motoristas selecionados por conveniência: 30 profissionais regidos pela CLT e 30 motoristas autônomos. A segunda unidade de análise, tratada por meios qualitativos, é formada pela opinião de um empresário do ramo de transportes, representando as transportadoras da região do estudo. Os resultados mostram fortes evidências de que mesmo com conhecimento sobre a Lei, motoristas e empresas não estão obedecendo às novas normas e sugerem que, para que seja possível a adequação de todos à Norma, são necessárias algumas alterações na Lei n. 12.619/12 e/ou readequações estruturais do setor.

Palavras-chave: Impactos socioeconômicos. Transporte rodoviário. Requisitos legais.

1 INTRODUÇÃO

Na data de 30 de abril de 2012, foi promulgada a Lei n. 12.619/2012, a qual tem como objetivo a regulamentação da profissão dos motoristas, normatizando critérios referentes à jornada de trabalho, alguns previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), trazendo direitos e deveres aos motoristas e empresários do ramo de transportes rodoviário. Tal regulamentação apresentou desafios econômicos quanto à compatibilização ao nível de proteção definida para a atividade, especialmente no que se refere à restrição da jornada e do tempo de direção, requerendo a utilização/criação de pontos de parada/apoio nas estradas para descanso. Porém, foi vetada nesta Lei a responsabilidade do Governo de prover postos de parada adequados aos motoristas ao longo das rodovias para o cumprimento dos intervalos obrigatórios de descanso. A fiscalização das rodovias que possuem parada e descanso para os motoristas profissionais ficou a cargo da Resolução n. 417 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Como Lei, é necessário, pois, que as empresas e os motoristas se adequem a ela. Contudo, algumas condições de ordem prática fazem com que essa Lei não seja totalmente aplicável à realidade dos motoristas.

Nesse contexto, buscou-se identificar, com este estudo, de que maneira os limites impostos sobre a jornada dos motoristas os afetam (e as transportadoras). Ou seja, quais foram as consequências socioeconômicas impostas pela Lei n. 12.619/12? Ocorre o efetivo cumprimento dela? Com base nas situações citadas, foi necessário constatar qual é

* Graduanda do Curso de Logística na Universidade do Oeste de Santa Catarina de Chapecó; laisdalsanto@hotmail.com

** Doutor em Agronegócios; Professor e Pesquisador da Universidade do Oeste de Santa Catarina no Mestrado Profissional em Administração; silviosantos.junior@unoesc.edu.br

*** Mestre em Educação pela Universidade do Oeste de Santa Catarina Professora e Coordenadora do Curso de Administração da Universidade do Oeste de Santa Catarina; carla.cazella@unoesc.edu.br

o conhecimento que os motoristas e empresários possuem acerca da Lei em questão e quais foram os impactos e consequências após a vigência dela.

A pesquisa possui caráter exploratório, com duas unidades. Para a primeira unidade, foi feita uma pesquisa quantitativa, na qual foi aplicado um questionário a motoristas selecionados por conveniência: 30 profissionais regidos pela CLT e 30 motoristas autônomos. Para a segunda unidade, realizou-se uma pesquisa qualitativa, na qual foi entrevistado um empresário do ramo de transportes a fim de representar as transportadoras.¹

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Para subsidiar o estudo, esta seção resgata alguns aspectos teórico-conceituais a respeito da jornada de trabalho dos motoristas (e da Lei n. 12.619/2012), bem como da polêmica a respeito desse tema.

2.1 REGULAMENTAÇÕES DA JORNADA DE TRABALHO

As primeiras leis trabalhistas, de cunho marcadamente protecionistas, ocuparam-se da limitação da jornada diária do trabalho, procurando fixar os parâmetros razoáveis dentro dos quais o trabalho humano passaria a ser prestado nas empresas no início da sociedade industrial. O estabelecimento da jornada de trabalho ocorreu nos anos 1800, nos países da Europa, onde a jornada estabelecida era de 12 a 16 horas. Com o decorrer dos anos, outros países começaram a limitar as jornadas de trabalho. Segundo Martins (2001 p. 435), “A declaração de princípios feitos na Conferência das Nações Aliadas, realizada em Paris, e incorporada ao Tratado de Versalhes, estabeleceu que as Nações contratantes se obrigassem a adotar a jornada de oito horas ou a semana de 48 horas de trabalho.”

No Brasil, a preocupação com a jornada de trabalho dos trabalhadores profissionais teve início em 1932, com os Decretos n. 21.186 e n. 22.033 para o comércio e o Decreto n. 21.364 para a indústria. São estabelecidos, também, decretos de acordo com as categorias. A regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas do Brasil foi fixada com o Decreto n. 23.766/34, que regulamentou o período de oito horas diárias.

Complementarmente a essas leis, a jornada de trabalho dos motoristas de transportes rodoviários foi estabelecida pela Convenção n. 67, de 1936, que previa a jornada de 48 horas semanais. De acordo com Nascimento (2011), acordos e convenções coletivas são empregados para fixar aditivos de horas extraordinárias acima dos mínimos legais, diminuição de jornada, intervalos de descanso com duração diferente da prevista em lei e jornadas específicas de algumas categorias.

Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988, no art. 7º, inciso XIII, fixou a jornada de trabalho em oito horas diárias e 44 semanais, facultando a compensação de horários ou a redução de jornada, mediante acordo ou convenção coletiva. Saraiva (2013, p. 93) apresenta, com base no art. 58 da CLT, os horários estabelecidos na jornada de trabalho:

A CLT fixa no art. 58 a jornada diária em oito horas, não obstante o Tribunal Superior do Trabalho (TST), por meio de sucessivos julgados, tem admitido a escola de revezamento que fixa a jornada na modalidade de 12x36 horas desde que seja estabelecida por convenção ou acordo coletivo de trabalho. A jornada 12x36 é a jornada em que o empregado trabalha doze horas e descansa trinta e seis horas.

Referente à jornada de trabalho dos motoristas de transportes rodoviários, a convenção coletiva de trabalho de 2012 estabeleceu as diretrizes que flexibilizam a jornada de trabalho desses profissionais; essas modificações são relacionadas com horários trabalhados, salários e controle da jornada de trabalho.

A reorganização dos horários de trabalho surtiu efeito positivo depois de negociado, pois foi possível a criação de postos de trabalho, e o foco central foi a flexibilização dos horários de trabalho, assim, os motoristas puderam se adaptar aos novos valores sociais. Segundo Nascimento (2011), tal flexibilização implica a predominância da *proteção* negociada e não imposta, o que parece um avanço. Para tanto, faz-se indispensável a conscientização do modelo atual de trabalho e da obrigação predominante, que é o conhecimento, por parte dos trabalhadores e dos sindicatos, e mais colaboração por parte das empresas.

Antes de adentrar a Lei n. 12.619/2012, é significativo para este estudo distinguir dois conceitos: jornada de trabalho e tempo de direção. Jornada de trabalho, conforme citado anteriormente, de acordo com a CLT, é o período diário de tempo que o empregado fica à disposição do empregador, e tempo de direção é o período de tempo em que o motorista está efetivamente trabalhando. Nesse contexto, percebe-se que o tempo de direção é um dos itens da jornada de trabalho e que na folha de pagamento do motorista profissional constarão horas de direção e horas de espera, que estarão dentro das horas extras.

2.1.1 Lei n. 12.619/2012

A ampla veiculação nos meios de comunicação a respeito da promulgação da Lei n. 12.619/2012, que estende direitos e deveres aos motoristas profissionais e autônomos, atraiu grande atenção do público. Essa lei, que regulamenta a profissão de motorista de transportes rodoviários de cargas e de passageiros, aprovada em 30 de abril de 2012, entrando em vigor no dia 17 de junho de 2012, teve origem do poder legislativo, fruto de amplo debate entre a classe empresarial e a classe dos trabalhadores. Segundo a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (2012, p. 1):

A regulamentação da profissão do motorista foi produto de ampla negociação entre a classe empresarial e a dos trabalhadores, lideradas ambas por suas respectivas Confederações CNT (Confederação Nacional dos Transportes) e CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres). Com o apoio das diversas entidades de classe que participaram de exaustivos debates ao longo dos últimos anos.

Como resultado, a Lei n. 12.619/12 trata dos direitos e deveres dos motoristas profissionais. Nessa Lei, houve uma separação entre os direitos, que fazem parte do art. 2º, e os deveres, nos quais foram incluídos os da CLT (Código de Leis Trabalhista) e os constantes no CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

O art. 2º da Lei n. 12.619/12 trata de direitos sociais (incisos I, II, IV e parágrafo único) e de direitos contratuais (incisos III e V). O caput do art. 2º cria novos direitos, com ressalva expressa aos do Capítulo II do Título II, que trata da Duração do Trabalho, e aos do Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal. Ou seja, a Lei, mesmo sendo especial, não exclui qualquer outra lei prevista na CLT e na Constituição Federal. A Lei busca regulamentar de forma concisa o assunto pertinente às viagens de longa distância e estabelece que:

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de vinte e quatro horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de trinta minutos para descanso a cada quatro horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as quatro horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E. (BRASIL, 2012).

A Lei 12.619 alterou a forma de remuneração do motorista profissional e autônomo. Antes da sua vigência, o profissional não recebia horas extras, mas, sim, comissões por produtividade. Depois dela, as comissões por produtividade não podem ser adotadas.

A Lei é clara quanto à proibição de remunerar o empregado de forma a incentivá-lo a trabalhar mais horas ou dirigir em alta velocidade. A Convenção Coletiva, em seu art. 235-G, dispõe que:

É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante a oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar a violação das normas da presente legislação. (BRASIL, 2012).

Anteriormente ao momento da regulamentação, motoristas eram remunerados por distância percorrida, por tempo de viagem, ou até mesmo pela característica da carga. Ainda segundo a Convenção Coletiva, os motoristas passam a ter horários programados de viagem, e a duração máxima dirigindo sem parar é de quatro horas, com intervalo de 30 minutos para iniciar novo período de direção; o intervalo para refeição deve ser no mínimo de uma hora e poderá coincidir, ou não, com o intervalo de 30 minutos citado. As horas trabalhadas excedentes em um dia poderão ser compensadas pela correspondente diminuição no outro dia. Nas viagens com duração superior a uma semana o descanso semanal será de 36 horas por semana trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à empresa ou em seu domicílio.

Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas. (BRASIL, 2012).

As horas que excederem a jornada de trabalho normal dos motoristas rodoviários de cargas que ficarem aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias serão consideradas horas de espera. A importância das horas de espera será de 30% a mais do valor da hora normal.

Quando a empresa adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo e o tempo exceder à jornada de trabalho estipulada pela Lei, e, dessa forma, se um dos motoristas precisar dormir com o veículo em movimento, será considerado como tempo de reserva e o motorista será remunerado na razão de 30% da hora normal. É dever da empresa garantir ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo, em alojamento externo, ou, se na cabine-leito, com o veículo estacionado.

A jornada de trabalho e o tempo de direção devem ser controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá se valer de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 01 de maio de 1943, ou por intermédio de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Em relação ao controle obrigatório da jornada de trabalho dos motoristas no transporte rodoviário de cargas, afirma a Lei n. 12.619/12, no seu art. 2º, V:

O controle de jornada e do tempo de direção são obrigatórios. Considera-se como jornada destes profissionais o tempo à disposição do empregador, englobando o tempo de direção. E o tempo de direção é apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e seu destino. (BRASIL, 2012).

Contudo, é necessário estabelecer critérios para o controle da jornada de trabalho desses profissionais. Um dos métodos de controle da jornada de trabalho dos motoristas é o disco do tacógrafo, um dispositivo acoplado em veículos para monitorar o tempo de uso, a distância percorrida e sua velocidade. O art. 62 da CLT, em seu inciso I, dispõe que os colaboradores que exercem função externa com previsão de controle de horários devem ter sua jornada controlada por meio de papeleta externa de viagem. Também é possível o controle da jornada de trabalho por meios eletrônicos, como relógio biométrico e rastreadores, os quais têm por objetivo auxiliar na gestão do controle, pois são *softwares* que produzem relatórios, demonstrando as horas trabalhadas, as horas de espera, as horas de descanso e as horas de intervalo. Esses recursos são instalados no veículo, sendo mais seguros e confiáveis, mas não existe obrigatoriedade por lei da sua instalação.

2.2 POLÊMICAS SOBRE A LEI DO DESCANSO

A Lei n. 12.619/2012, promulgada em 30 de abril de 2012, disseminou desafios econômicos quanto à compatibilização ao nível de proteção definida para a atividade, notadamente no que se refere à restrição da jornada e tempo de direção, determinando a utilização de pontos de parada nas estradas para descanso. Conforme registro da Associação

dos Atacadistas Distribuidores do Estado de Minas Gerais (ADEMIG) (2013), as rotas, o tempo de trânsito, a alocação de motoristas e diversos outros aspectos deverão ser revistos. Contudo, foi vetada da referida Lei a responsabilidade do Governo de prover postos de parada apropriados aos motoristas ao longo das rodovias, para o cumprimento das obrigatoriedades citadas na Lei. A inspeção das rodovias que possuem parada e descanso para os motoristas ficou a cargo da Resolução n. 417 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Depois de estudar a Lei do descanso, é possível perceber que a infraestrutura para abrigar milhares de motoristas em suas paradas ainda não existe no Brasil; com um tempo de intervalo e descanso maior, é bem provável que as transportadoras necessitem de mais veículos para suprir a demanda do consumismo do mercado que cresce a cada dia, e isso aumentará ainda mais a frota brasileira.

No dia 26 de março de 2013 foi realizada audiência pública, convocada pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados, no qual se discutiu o texto da Lei n. 12.619/2012. Os principais representantes do agronegócio e da indústria estavam presentes e destacaram os impactos da Lei do descanso nos seus negócios e em toda a economia brasileira; segundo eles, a Lei seria capaz de gerar um aumento de 0,6% nos índices de inflação. Os representantes também relataram a falta de infraestrutura oferecida para a parada de descanso dos profissionais motoristas; destacaram, ainda, que a Lei ignora e generaliza a ampla extensão territorial de propriedades e formas distintas que o Brasil possui, além disso, o espaço de descanso deve conduzir com o tipo de carga e deve-se analisar se a rodovia tem os pontos de paradas; ainda, os participantes da audiência afirmaram que não é possível consentir de forma imediata com as condições da Lei sem causar aumento no custo de transporte, o qual, certamente, será repassado ao consumidor final.

3 METODOLOGIA

O estudo em pauta é uma pesquisa de caráter exploratório. Destaca Gil (2010) que a pesquisa exploratória tem o objetivo de familiarizar o problema a fim de torná-lo mais específico para descobrir as hipóteses e aperfeiçoar as ideias. Esse tipo de pesquisa comumente consiste em oferecer levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas que já trouxeram experiências práticas com o problema e análise dos dados para estimular a compreensão.

A pesquisa em questão tem duas unidades de análise: motoristas e gestor. Para tratar a primeira unidade, buscou-se capturar a percepção dos motoristas, aos quais foi proposta uma pesquisa *survey*. Essa unidade de análise foi composta por uma amostra de 60 participantes: 30 motoristas registrados pela CLT brasileira, representando o grupo dos funcionários, e 30 motoristas que possuem veículo próprio, representando o grupo dos motoristas autônomos. Os questionários foram aplicados em uma Cooperativa de Transportadores da Cidade de Chapecó, SC, caracterizando-se, pois, em uma amostra por conveniência. A análise dos dados foi realizada com apoio do *software* estatístico, e os dados foram tratados quantitativamente. A segunda unidade de análise da pesquisa foi tratada qualitativamente e consistiu de uma entrevista para estudar a percepção dos empresários proprietários de transportadoras, que foi aplicada ao presidente da mesma Cooperativa de Transportadores, representante da categoria dos empresários. Para análise, as narrativas desse gestor foram comparadas à percepção dos motoristas para corroborarem/contraporem e/ou explicarem os dados da pesquisa.

Gil (2010) afirma que na abordagem quantitativa os pesquisadores buscam explicar as relações de conexão funcional entre variáveis para tratarem dos fenômenos e identificar os elementos constituintes do objeto estudado, estabelecendo a estrutura e a evolução das relações entre os elementos. A pesquisa de abordagem qualitativa é, geralmente, uma pesquisa indutiva. Destaca Goldenberg (1999) que a pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc.

A pesquisa teve dois momentos, a saber: quantitativa, com a aplicação de um questionário com 25 questões, e qualitativa, que ocorreu por meio de entrevista pessoal com um empresário do ramo de transportes rodoviários do Município de Chapecó.

4 APRESENTAÇÃO DOS DADOS E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Esta seção apresenta os resultados provenientes das pesquisas quantitativa e qualitativa. Na análise dos dados, buscou-se triangular os achados da pesquisa, contrapondo e/ou corroborando os resultados das pesquisas, assim como os ditos da revisão bibliográfica.

4.1 ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS E ENTREVISTA

Os respondentes do questionário possuem idades variadas, sendo 43,3% da faixa etária de 35 a 45 anos. Todos os entrevistados são do sexo masculino. No que se refere ao tempo de profissão, a maioria dos motoristas (62%) tem entre 10 e 30 anos de experiência profissional, indicando a conveniência da amostra para os objetivos do estudo. Quando questionados a respeito do conhecimento da Lei n. 12.619/2012, 40 motoristas (65,6%) declararam ter um bom conhecimento sobre ela, e outros 19 (31,1%) declararam conhecer pouco. Apenas um (1,6%) a desconhecer.

Em relação às respostas dos entrevistados sobre o meio de comunicação utilizado para obter informações referentes à Lei, tratando-se de uma questão aberta na qual cada entrevistado poderia indicar no máximo três opções, as que se destacaram foram TV e Rádio, ambas com 75% das citações. Uma porcentagem de 33% informou que teve conhecimento da Lei pela empresa onde trabalha. Em entrevista com o empresário, ele justifica a falta de informação para os motoristas por parte da empresa dizendo ter dificuldades para organizar palestras ou treinamentos em razão das rotas de viagens dos motoristas. Até o momento, não conseguiu organizar toda a frota em uma mesma cidade.

No que se refere às paradas obrigadas por lei, a pesquisa identificou que a maioria, 34 motoristas (59,6%), “quase nunca” ou “nunca” as realiza. Apenas dois (3,3%) “sempre” e cinco (8,2%) “geralmente” as realizam. Dezenove entrevistados informaram que “às vezes” realizam as paradas conforme previsto em lei. Na entrevista, o empresário afirma que o motorista é sempre avisado com antecedência sobre o prazo de entrega da carga, o qual é calculado pelo setor de logística da empresa, respeitando as paradas de descanso, intervalos de refeição e pernoite. Segundo o empresário entrevistado, o que ocorre na maioria das vezes é que os motoristas demoram para iniciar a viagem, e como o tempo fica curto, decidem não realizar as paradas para cumprirem o prazo de entrega da mercadoria combinado pela empresa.

Quando questionados se recebiam comissão antes da vigência da Lei, observou-se que 56,5% dos entrevistados “sempre” recebiam comissão e que 18 (24%) “geralmente” ou “às vezes” a recebiam. Os demais (11,1%) “quase nunca” ou “nunca” recebiam. Quando se analisa esse cenário após a vigência da lei, pouco mudou, uma vez que 30 entrevistados (50%) continuam “sempre” recebendo comissão e que não houve mudanças daqueles 18 (24%) que “geralmente” ou “às vezes” a recebem. Dez (16,7%) informam que “quase nunca” ou “nunca” recebem comissão após a Lei, e dois (3,3%) não responderam a esse questionamento. Quanto a esse item, o empresário entrevistado argumenta que o próprio motorista impõe a condição de receber por comissão; destaca que mudando a proposta de remuneração perdeu alguns colaboradores da empresa, que saíram para trabalhar em outra transportadora em que a remuneração ainda era por comissão.

O controle da jornada foi uma das principais exigências com a vigência da Lei. As duas formas de controle exigidas pela lei são o disco de tacógrafo e as papeletas de viagem; porém, a pesquisa identificou que em 38,3% dos casos não é feito controle de tipo algum. O controle por tacógrafo é o mais utilizado, em 36,7% dos casos (22), seguido pelo uso de diário de bordo e papeletas de viagem, respectivamente, com oito (13,3%) e seis (10%). Em um caso único (1,7%) é usado, como controle de jornada, o ponto eletrônico. Em entrevista com o empresário sobre o assunto em questão, ele comenta que os motoristas estão resistentes em cumprir a Lei, não preenchendo as papeletas de viagem, quando são cobrados ameaçam deixar a empresa, alguns até já se desligaram da empresa por motivos como esses, sem justificar, entretanto, os motivos. Além disso, das poucas papeletas entregues no final das viagens, a maioria está com desconformidade de preenchimento.

Confirmando a literatura, a pesquisa identificou que existe “nenhum” ponto de apoio na percepção de 35 (58,3%) motoristas e “poucos” para outros 24 (40%) deles. Um respondente assinalou que a quantidade de pontos de apoio é “regular”. Em contrapartida, as opções de respostas “muitos” e “alguns” não foram citadas pelos motoristas.

Questionados sobre se a Lei n. 12.619/12 carecia mudanças, 11 (18,3%) entendem que toda a Lei deve ser mudada, 46 respondentes (76,7%) entendem que ela deve sofrer algumas mudanças, e três informaram que a Lei não precisa de “nenhuma” ou “pouca” mudança, ou não soube informar.

Em relação às novas regras da Lei, o questionário buscou identificar quais foram as principais que seriam aceitas. Foi aplicada uma questão aberta na qual cada respondente poderia indicar até três alternativas; essa questão trouxe opiniões diversas, contudo, as que tiveram maior número de respostas foram as que limitam a jornada de trabalho.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, pode-se concluir que os motoristas profissionais rodoviários, os motoristas rodoviários autônomos e os empresários concordam que a Lei n. 12.619/12 é importante, porém, necessita de alterações.

Sobre o conhecimento da Lei, com base na análise dos resultados, pode-se dizer que a maioria sabe do que ela trata. Entretanto, observou-se que a Lei não vem sendo cumprida em alguns pontos, e os sujeitos da pesquisa alegam que tal descumprimento ocorre em razão falta de pontos de parada seguros, com estrutura adequada e digna para cumprir a Lei na íntegra.

Com base nos resultados da pesquisa, é possível inferir alguns impactos socioeconômicos em razão da Lei em questão: o aumento na frota de caminhões nas rodovias, a possível carência de motoristas profissionais rodoviários preparados, o aumento do número de profissionais descumprindo a Lei, o aumento significativo no valor do frete por parte das empresas e o aumento de assaltos em decorrência da falta de pontos de parada com segurança.

Conclui-se, por meio dos estudos e da pesquisa realizada na Cidade de Chapecó, SC, que a Lei trouxe impactos socioeconômicos e consequências que, sem dúvidas, refletirão de maneira negativa no setor de transporte rodoviário de cargas. As três categorias ao longo do estudo tiveram poucas divergências nas respostas e expressaram a exigência imediata de mudanças na Lei n. 12.619/2012, de origem do Poder Legislativo.

Nota explicativa

¹ A entrevista foi realizada com um empresário, presidente de uma cooperativa, tido aqui como representante da segunda unidade de análise.

Socioeconomic impacts of the Law n. 12.619/2012 in the road freight transport: a study in Chapecó, SC

Abstract

The objective with this research was to describe some perceptions of the Law n. 12.619/2012, which regulates the working hours of professional drivers. Bordered by the opinions of drivers and entrepreneurs of the municipality of Chapecó, Santa Catarina, it was aimed, with the study, to evaluate how the limits imposed on the journey of drivers affects the carriers and the drivers. The research is descriptive and exploratory, with two units of analysis. The first unit was treated by a quantitative research, to which a questionnaire was applied to 60 drivers selected by convenience: 30 professionals governed by the Brazilian Consolidation of Labor Laws (CLT) and 30 self-employed drivers. The second unit of analysis, treated by qualitative means, is formed by the opinion of a transport branch manager, representing the carriers of the study area. The results show strong evidence that even with knowledge of the law, drivers and companies are not complying with the new standards and it suggests that, in order to have everyone following the rule, some changes in the Law n. 12.619/2012 and/or structural readjustments in this sector are necessary.

Keywords: Socioeconomic impacts. Road transport. Legal requirements.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES. Disponível em: <<http://www.abtc.org.br/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 15 abr. 2014.

ASSOCIAÇÃO DOS ATACADISTAS DISTRIBUIDORES DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Lei 12.619/12: **O que muda com a nova Lei dos Motoristas**. ADEMIG informa. v. 2, n. 3, p. 3-4. Disponível em: <<http://www.ademig.com.br/jornal-ademig/07-02-2013/02-2013.pdf>>. Acesso em: 01 mar. 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES BEUREN, Ilse Maria (Org.). **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade**: teoria e prática. 2. ed. ampl. e atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2004.

BRASIL. Decreto-Lei n. 5.452, de 01 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 09 ago. 1943. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm>. Acesso em: 17 fev. 2014.

BRASIL. Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº5.452, de 1º de maio de 1943 [...] e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 abr. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112619.htm>. Acesso em: 17 fev. 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES. **Regulamentação da profissão de motoristas**. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/wp-content/uploads/2012/07/CARTILHA_CNNTTT_COM-RESOLU%C3%87%C3%83O41.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2014.

CONTROLE de jornada – Papeleta. Disponível em: <<http://cargapesada.com.br/revista/2012/06/21/transportadoras-tem-de-alterar-contrato-dos-motoristas/>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

JORNADA de trabalho dos motoristas profissionais. Disponível em: <www.advog.com.br>. Acesso em: 23 mar. 2014.

MANUS, Pedro Paulo Teixeira. **Direito do trabalho**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 14. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2001.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao direito do trabalho**. 36. ed. São Paulo: LTr, 2011.

ROVER, Ardinete; DIERSMANN, Débora Silva Pereira. **Diretrizes para elaboração dos trabalhos científicos**. Joaçaba: Editora Unoesc, 2013.

SARAIVA, Renato; MANFREDINI, Aryanna. **Curso de Direito do Trabalho**. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2013.