

Operação Jornada Legal

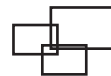
Diagnóstico das condições gerais de trabalho
no setor do transporte rodoviário brasileiro



Operação Jornada Legal

Diagnóstico das condições gerais de trabalho
no setor do transporte rodoviário brasileiro

Brasília, 2013



COORDENAÇÃO

Procuradora do Trabalho ADRIANA AUGUSTA DE MOURA SOUZA
(PRT 3ª Região - MG)

Procurador do Trabalho JOSÉ PEDRO DOS REIS
(PTM SINOP, 23ª Região - MT)

Procurador do Trabalho PAULO DOUGLAS ALMEIDA DE MORAES
(PRT 24ª Região - MS)

EQUIPE DE APOIO

Assessoria de Planejamento e Gestão Estratégica/PGT

INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES

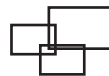
Ministério Público do Trabalho

Polícia Rodoviária Federal

Instituto de Perícias Criminais da Secretaria de Segurança Pública
do Estado do Mato Grosso do Sul

Brasília, 2013





1. APRESENTAÇÃO

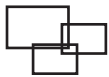
As péssimas condições de trabalho dos motoristas profissionais, especialmente no que se refere às longas jornadas de trabalho associadas ao uso de drogas, são conhecidas e debatidas há muito tempo. No mesmo sentido, é de conhecimento público e atestado pelas estatísticas da Polícia Rodoviária Federal, que esta situação provoca inúmeros acidentes rodoviários causando mortes e graves lesões a milhares de usuários das rodovias brasileiras. Este assunto foi objeto de dezenas de projetos de lei que tramitaram, e de alguns que continuam a tramitar, nas duas casas do Congresso Nacional.

Contudo, não obstante o empenho do Legislativo sobre a questão, vários fatores impediram que o regramento da prestação dos serviços de transporte fosse concretizado, valendo destacar o natural antagonismo de interesses entre empregadores e empregados, bem como as peculiaridades comerciais da prestação do serviço de transportes.

Assim como se observa nas relações entre capital e trabalho de um modo geral, as transportadoras, detentoras dos meios de produção, resistiam em reconhecer direitos sociais que redundassem em maiores custos operacionais, tais como o pagamento de horas extraordinárias, ainda que essa omissão conduzisse à situação de indignidade à qual os motoristas foram historicamente submetidos e expusesse toda a sociedade à insegurança rodoviária.

Além disso, outro importante aspecto que dificultou e retardou sobremaneira o estabelecimento de regras para o setor, diz respeito à complexa estrutura comercial que permeia o segmento. Estrutura esta marcada pela desproporcional força dos contratantes, com destaque para as grandes embarcadoras, que acabam por impor a “lei de mercado” às empresas transportadoras e aos transportadores autônomos, levando-os a encontrar meios extremos para baratear o preço do frete rodoviário, tal como submeter seus motoristas a extenuantes jornadas de trabalho e a transportarem cargas acima do limite de peso.





Essa lógica, profundamente perversa ao motorista e à sociedade, encontrou viabilidade devido à espontânea submissão por parte do próprio motorista a este sistema de trabalho.

Tal exploração consentida foi alcançada por meio da adoção do pagamento por comissão, combinada com o estabelecimento de baixos pisos salariais. Desse modo, visando garantir uma renda digna, o motorista é induzido a se submeter a jornadas de trabalho absolutamente desumanas, o que leva boa parte deles ao uso de drogas e ao vício.

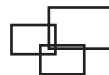
A análise desse estado de coisas permitiu identificar três pontos básicos a serem regrados: a limitação da jornada de trabalho, a restrição ao pagamento por comissão e o estabelecimento de meios para tratar os profissionais que adoeceram ao longo desse processo de exploração.

Diante da compreensão desse quadro e tendo em vista a notória incapacidade dos atores sociais e econômicos envolvidos em construir uma solução, o Ministério Público do Trabalho, por sua Procuradoria do Trabalho no Município de Rondonópolis, imprimiu importante impulso à discussão a partir da propositura, em 12/12/2007, da Ação Civil Pública nº 1372.2007.021.23.00-3, que contou, em 17/12/2007, com o deferimento da liminar então pleiteada por parte do Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis que, embora tenha vigido por pouco tempo, demonstrou que o debate e a efetiva solução para a questão da limitação da jornada dos motoristas eram inadiáveis.

Dessa provocação judicial decorreu uma inédita aproximação, em escala nacional, das representações classistas laborais e patronais. Instaurou-se, em Brasília, sob a coordenação da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, um longo, porém profícuo, processo de mediação, que resultou no Projeto de Lei nº 99/07.

O aludido projeto, após ser levado à sanção presidencial, lá tendo recebido alguns vetos jurídicos, deu origem à Lei nº 12.619/12, que finalmente veio regular a complexa e multifacetada profissão





do motorista rodoviário transportador de cargas e passageiros, apresentando solução, dentre outras questões, para os três aspectos fundamentais já apontados: a limitação da jornada, a restrição ao pagamento por comissão e o estabelecimento da obrigação de tratar aqueles motoristas que adoeceram ao longo desse processo.

A mencionada lei rompe com um histórico longo e doloroso de exploração do motorista profissional brasileiro. Instaura uma nova lógica para o setor, agora pautada no respeito à dignidade humana. Trata-se, portanto, de uma quebra de paradigma, que causa, num primeiro momento, perplexidade aos atores envolvidos: embarcadoras, transportadoras, transportadores autônomos e motoristas.

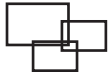
Tal ruptura cultural exige um intenso esforço no sentido de esclarecer aos destinatários da norma o seu exato alcance e implicações, de modo que esta compreensão possa contribuir para que as novas regras se efetivem o mais rápido possível, bem como para minimizar a necessidade de aplicação de multas e ajuizamento de ações judiciais a fim de fazer cumprir a lei.

É neste contexto que foi levada a efeito a operação Jornada Legal, que cumpriu com sucesso duas finalidades: orientar os motoristas profissionais quanto às novas regras trazidas pela Lei nº 12.619/12 e traçar um diagnóstico das atuais condições de trabalho dos motoristas profissionais brasileiros.

A tarefa de orientar os motoristas foi cumprida pelos Procuradores do Trabalho e Policiais Rodoviários Federais no curso da própria operação nos postos da PRF, oportunidade na qual foram colhidos questionários desses motoristas, resultando em importantíssima fonte de informações que, após tabuladas, deram substância ao presente relatório conclusivo.

A análise a seguir demonstra que a realidade que deu azo à criação da lei permanece inalterada. O excesso de jornada, o pagamento por comissão, com o agravante desse pagamento se dar em boa





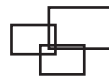
medida “por fora”, bem como o elevado nível do uso de drogas estão inquestionavelmente presentes.

O presente trabalho deixa clara a necessidade de que a nova lei seja efetivada com a máxima urgência, para que esta inaceitável situação finalmente cesse.

Constata-se, neste momento, que se sobreleva a responsabilidade dos órgãos de Estado incumbidos de fazer valer a nova norma, notadamente a Polícia Rodoviária Federal, a Fiscalização do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho, bem como, num segundo momento, a Justiça do Trabalho. É este o desafio que ora se impõe.

LUÍS ANTÔNIO CAMARGO DE MELO
Procurador-Geral do Trabalho





1.1 A Nova Lei

No dia 30 de abril de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.619/12, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. Entre os principais pontos da lei estão:


Quanto aos direitos dos motoristas

- ✓ Jornada diária de 8 horas e semanal de 44 horas;
- ✓ Intervalo mínimo de uma hora para refeição;
- ✓ Repouso diário de 11 horas a cada 24 horas obrigatoriamente com o veículo estacionado;
- ✓ Descanso semanal de 35 horas;
- ✓ Intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção;
- ✓ Receber as **horas extraordinárias**, no máximo duas diárias, com acréscimo de no mínimo 50% sobre a hora normal;
- ✓ **Hora noturna**, entre 22h e 5h da manhã, com acréscimo de 20%, pelo menos, sobre a hora diurna;
- ✓ Horas relativas ao período do **tempo de espera** indenizadas com base no salário-hora normal, acrescido de 30%;
- ✓ Seguro obrigatório, custeado pelo empregador no valor mínimo correspondente a 10 vezes o piso salarial;
- ✓ Acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional;
- ✓ Atendimento à saúde pelo SUS;
- ✓ Não responder por prejuízos patrimoniais causados por terceiros, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista;

Quanto aos deveres dos motoristas

- ✓ Respeitar as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;
- ✓ Verificar as condições de segurança do veículo e conduzi-los com perícia, prudência e zelo, respeitando os intervalos mínimos de descanso;

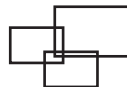


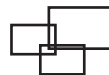
- 
- ✓ Submeter-se a testes e a programas de controle de uso de drogas e de bebida alcoólicas, instituídos pelo empregador;
 - ✓ Controlar o tempo de condução, ficando sujeito às penalidades decorrentes do descumprimento, previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável);
 - ✓ Colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;
 - ✓ Dirigir no máximo por 4 horas ininterruptas.

Quanto aos deveres das empresas

- ✓ Fazer controle de jornada fidedigno, podendo valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, além de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos;
- ✓ Não remunerar o motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação da legislação;
- ✓ Não permitir ou ordenar a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo sem a observância sobre o tempo de direção ou condução do veículo.

Cabe destacar que seguindo a máxima de que a cada direito corresponde uma obrigação, da obrigação dos motoristas submeterem-se a *“testes e a programas de controle de uso de drogas e de bebida alcoólicas, instituídos pelo empregador”* decorre o direito destes mesmos profissionais em serem tratados de eventual vício contraído em razão das condições de trabalho às quais foram historicamente submetidos. Daí a obrigação dos empregadores não apenas de instituir





tais programas como também, e sobretudo, garantir os meios de tratamento e recuperação dos motoristas que, eventualmente, tenham adquirido o vício em drogas em razão do sistema de trabalho instituído anteriormente à nova lei. Os empregadores devem, ainda, garantir que este programa não se mostre discriminatório, de modo que a abordagem e o próprio tratamento do motorista devem pautar-se pelo respeito e discrição, a fim de não constranger o trabalhador.

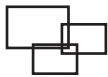
2. METODOLOGIA

2.1 Reunião Preparatória

No dia 17 de julho de 2012, foi realizada reunião preparatória para a operação ora relatada, estando nela presentes Membros do Ministério Público do Trabalho e representantes da PRF de todos os estados da federação, aos quais foi distribuído o material necessário a ser utilizado durante a operação, a saber:

- Cópia da Lei nº 12.619/12.
- Cópia da Resolução nº 405/12 sobre a Fiscalização do Tempo de Direção do Motorista Profissional.
- 100 panfletos sobre o MPT.
- 130 panfletos contendo os principais pontos da nova lei.
- 130 questionários para coleta de dados sobre os motoristas profissionais.
- Cópia do Levantamento de Informações sobre o Transporte Rodoviário de Cargas.
- Texto doutrinário sobre a nova lei.
- Cópia da minuta do Termo de Convênio entre o MPT e a PRF.
- CD contendo cópias eletrônicas de todo o material de apoio à operação.





2.2 A Operação

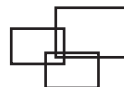
A operação, batizada Jornada Legal, foi realizada no dia 25 de julho de 2012, em âmbito nacional, e reuniu esforços de Procuradores do Ministério Público do Trabalho (MPT) e Policiais da Polícia Rodoviária Federal (PRF), com o intuito de informar e sensibilizar os motoristas profissionais de caminhões sobre a relevância da nova lei, bem como para coletar informações importantes acerca do perfil dos profissionais que atuam no transporte rodoviário de cargas.

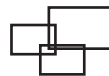
O período da atuação foi dividido em dois turnos - manhã (das 07h às 12h) e noite (das 20h às 24h).

Durante a operação, os motoristas receberam breve explanação sobre os direitos e deveres advindos da nova lei, juntamente com o panfleto explicativo. Em seguida foram distribuídos os questionários (Anexo I) para que eles os respondessem no local. Todos os questionários foram encaminhados à Assessoria de Planejamento e Gestão Estratégica da PGT para consolidação e análise dos dados.

2.3 Rodovias Amostradas por Unidade da Federação

UF	Rodovia	km
Alagoas (AL)	BR 101	75
Amazonas (AM)	BR 174	43
Bahia (BA)	BR 101	503
Ceará (CE)	BR 116	19
Distrito Federal (DF)	BR 040	10
Espírito Santo (ES)	BR 262	15
Goiás (GO)	BR 153	194
Maranhão (MA)	BR 135	14
Mato Grosso (MT)	BR 364 e BR 163	220
Mato Grosso do Sul (MS)	BR 163	454





UF	Rodovia	km
Minas Gerais (MG)	BR 381	499
Pará (PA)	BR 316	21
Paraíba (PB)	BR 101	107
Pernambuco (PB)	BR 101	090
Piauí (PI)	BR 316	011
Paraná (PR)	BR 277	059
Rio de Janeiro (RJ)	BR 116	287
Rio Grande do Norte (RN)	BR 101	118
Rondônia (RO)	BR 364	352
Roraima (RR)	BR 174	490
Rio Grande do Sul (RS)	BR 101 BR 290	094 019
Santa Catarina (SC)	BR 101	190
São Paulo (SP)		
Tocantins (TO)	BR 153	496

3. RESULTADOS

A operação Jornada Legal coletou, por meio de questionário com 22 questionamentos¹, dados de 1.988² motoristas profissionais em diversos pontos da malha rodoviária federal. Essas perguntas são analisadas em cinco seções, sempre com o objetivo de entender características relevantes desses profissionais, as quais subsidiarão entendimento para a aplicação da Lei nº 12.619/12, que, entre outras providências, regula e disciplina a jornada de trabalho e o tempo de direção dos motoristas profissionais.

3.1 Informações Pessoais

A idade e o grau de escolaridade foram questionados a fim de melhor traçar o perfil dos motoristas brasileiros.

1 A programação para o levantamento dos dados previa a participação de todas as Procuradorias Regionais do Trabalho. Embora as 23 unidades tenham coletado dados de caminhoneiros, os dados da PRT 16ª Região não chegaram à Assessoria do Planejamento Estratégico. Durante o processo de digitação dos dados para posterior análise, verificou-se que havia dois modelos de questionário, um deles com menos perguntas que o outro. A parte comum das perguntas foi objeto de análise e os demais questionamentos são desconsiderados no presente documento. Ressalta-se ainda que nem todos os motoristas entrevistados preencheram todas as perguntas do questionário e, nesses casos, os questionamentos, mesmo incompletos, são avaliados.

2 O total não contempla os dados do Maranhão, uma vez que tais questionários não chegaram à Procuradoria Geral do Trabalho em tempo hábil para sua tabulação.



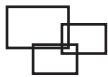


Gráfico 1 - Idade

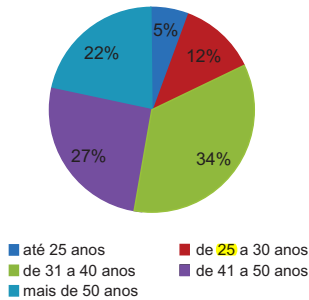
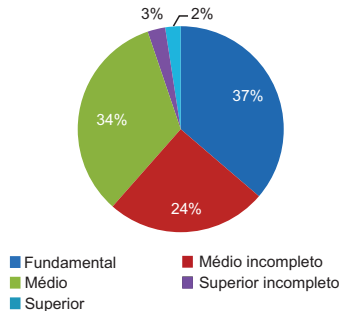


Gráfico 2 - Grau de escolaridade



Sob o ponto de vista etário observa-se uma predominância na faixa de 31 a 40 anos (34% - gráfico 1), seguido pelo de 41 a 50 anos (27% - gráfico 1) e pelo de 50 anos (22% - gráfico 1).

Quando analisada a escolaridade, constata-se que ela é notoriamente baixa. Como se vê no gráfico 2, 95% dos entrevistados concluíram no máximo o ensino médio, sendo que um pouco mais de um terço da amostra (37%) possui o ensino fundamental e 24% não chegaram a concluir a educação básica.

A combinação das características etárias e educacionais, a primeira com concentração em pessoas mais maduras e a segunda apontando baixo nível educacional, potencializar a condição de vulnerabilidade dessa categoria, uma vez que eventual tentativa de inserção no mercado de trabalho em outras atividades econômicas se mostraria bastante dificultada.



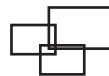
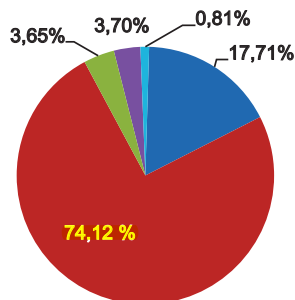


Gráfico 3 - Estado Civil



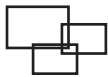
O ser humano é, como é cediço, naturalmente gregário, ou seja, tende a conviver em sociedade, especialmente junto ao seu núcleo familiar. Tal inclinação natural torna-se ainda mais pronunciada em razão de certas convenções sociais, tal como o instituto do casamento.

A pesquisa demonstrou que a grande maioria dos motoristas é casada, aproximadamente 74,12% (gráfico 3), fato que demanda, ainda mais, sua participação no convívio familiar, bem como na educação dos dependentes.

Neste sentido, merece destaque o tratamento dado pela Lei nº 12.619/12 quanto ao Descanso Semanal Remunerado - DSR, notadamente quanto à possibilidade de cumulação desse descanso.

A peculiaridade do exercício da profissão se dar, na maior parte das vezes, fora do domicílio poderia implicar sério prejuízo à unidade familiar. Contudo, conforme adiantado, a lei previu a possibilidade de o motorista trabalhar de modo ininterrupto ao longo da viagem, possibilitando que os descansos semanais sejam gozados de modo acumulado por ocasião do seu retorno ao lar.





3.2. Aspectos Trabalhistas

Gráfico 4 - Vínculo Jurídico

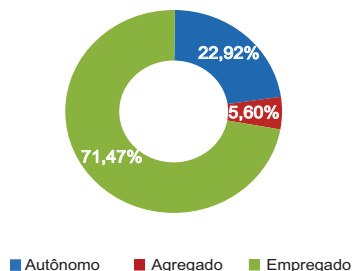
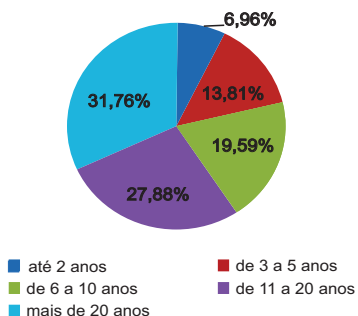


Gráfico 5 - Tempo de profissão



O gráfico 4 demonstra que predomina o vínculo de emprego, com parcela de 71,47%, contra 22,92% de autônomo e 5,60% de agregado.

Em princípio o vínculo de emprego, regido pela CLT, é o que garante maior proteção jurídica ao trabalhador, contudo, conforme será demonstrado à frente, a análise dos dados acerca da extensão da jornada de trabalho demonstra que são os motoristas empregados as maiores vítimas da sobrejornada, isto em decorrência da exigência patronal.

O gráfico 5 traz informação sobre o tempo em que os motoristas têm de profissão: 59,64% estão há pelo menos 11 anos na profissão e 19,59% trabalham entre 6 e 10 anos como motorista. Trata-se, portanto, de uma categoria marcada por longa experiência profissional.

Gráfico 6 - Ingressou com ação trabalhista

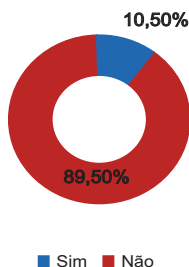
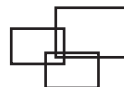
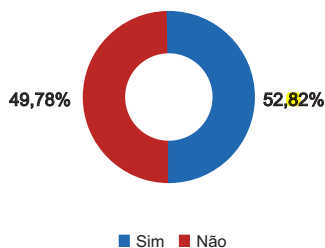
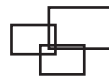


Gráfico 7 - Dificuldade de novo emprego, caso vá à justiça





Com baixo grau de escolaridade e uma população madura, 89,50% (gráfico 6) dos entrevistados, embora submetidos a longas jornadas, pagamento “por fora” e outras violências sociais e jurídicas, nunca ingressaram com ação trabalhista contra seus empregadores. Não é por outra razão que mais da metade dos entrevistados, 50,22%, declarou que se buscassem seus direitos na Justiça teriam dificuldade para conseguir novo emprego.

Por outro lado, dada a escassez de profissionais no mercado, combinada com a necessidade crescente de motoristas em razão do aquecimento econômico, 49,78% dos motoristas relataram que não teriam dificuldade para encontrar novo emprego se fossem reclamar seus direitos na Justiça.

Essas informações demonstram que, embora com pouca escolaridade, o motorista apresenta crescente consciência da sua indispensabilidade para o país, fato este que poderá resultar em importantes ganhos econômicos para a categoria advindos da efetividade da lei.

Gráfico 8 - Percentual de motoristas que recebem por comissão

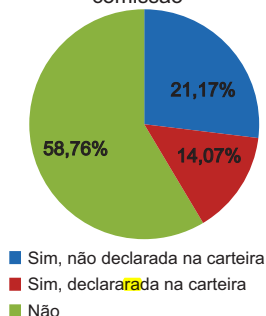
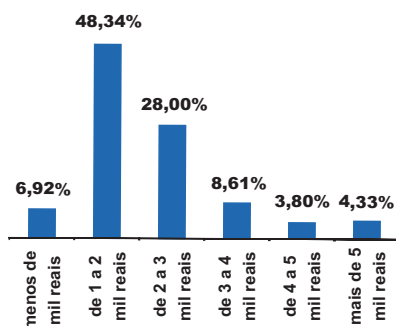
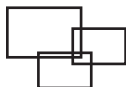
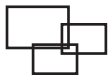


Gráfico 9 - Faixa salarial bruta



Outro importante aspecto que aumenta a vulnerabilidade dos motoristas frente aos seus empregadores é a percepção da remuneração por meio de comissões, uma vez que tal modalidade de pagamento induz este profissional à autoexploração.





Entre os motoristas pesquisados quase a metade (41,24%) recebe por comissão e, do total, 27,17% declararam que recebem a comissão “por fora”, acentuando, ainda mais, a exposição social e econômica destes trabalhadores.

O salário bruto dos entrevistados se concentra na faixa de 1 a 2 mil reais (48,34%) e na faixa de 2 a 3 mil reais (28%). Menos de 17% dos caminhoneiros que participaram da pesquisa recebem mais de 3 mil reais.

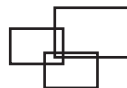
Observa-se que a remuneração média dos motoristas é notoriamente incompatível com a complexidade e relevância do trabalho. Trata-se de uma remuneração fixada em baixos patamares, o que acaba exigindo do motorista a exposição a jornadas desumanas em busca de uma remuneração digna.

Neste ponto, releva observar que vedação ao pagamento por comissão é fundamental para garantir o efeito reestruturante no setor. Neste passo cabe uma importante observação de ordem jurídica: a mudança na modalidade de pagamento não pode resultar em redução salarial, sob pena de afronta ao princípio da irredutibilidade salarial, ou seja, eventual remuneração fixa a ser adotada em razão da lei deverá corresponder ao montante atualmente percebido de forma variável.

3.3 Jornada de Trabalho

A coleta de dados realizada na operação Jornada Legal foi feita nos horários diurno e noturno, de forma proposital, para que se comparassem características dos profissionais considerado o período³ da entrevista. Também são feitas análises com base no tipo de vínculo de emprego dos caminhoneiros entrevistados.

³ Não foi possível identificar o horário de aplicação do questionário de 384 motoristas. Nesses casos eles são desconsiderados das informações separadas por horário (caso dos gráficos 11 e 12), mas não são desconsiderados das informações gerais como no gráfico 10.



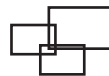
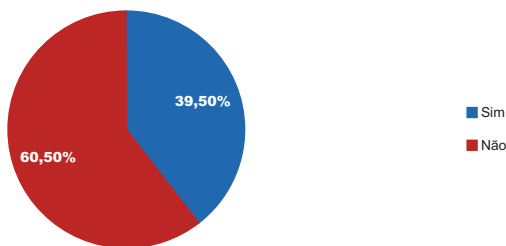
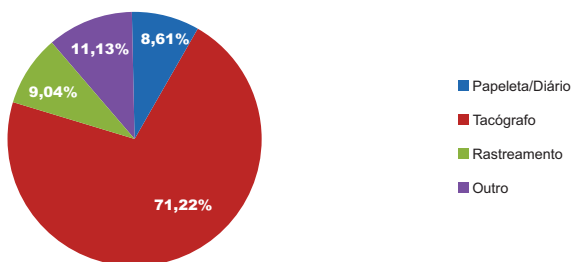


Gráfico 10 - Controla a Jornada de Trabalho



O gráfico 10 deixa claro que, não obstante a vigência da lei, a grande maioria dos motoristas ainda não tem sua jornada controlada (61,93%).

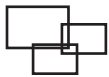
Gráfica 11- Meio de controle utilizado



Dos meios de controle empregados para monitorar o tempo de jornada ao volante, o tacógrafo representa 71,22% (gráfico 11). A papeleta/diário de bordo teve participação de 8,61% nos meios de controle e o rastreamento 9,04%. Outros meios somaram 11,13%.

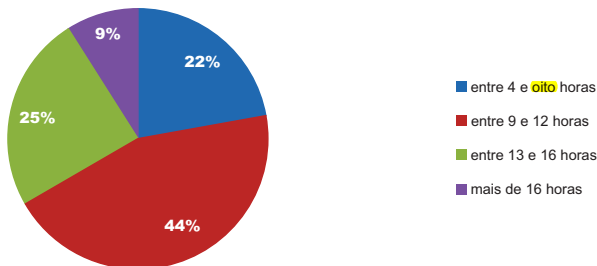
A nova lei tende a operar importantes efeitos sobre os mecanismos de controle da jornada, pois até então não interessava aos empregadores empreender tal controle, isto para não correr o risco de eventual condenação trabalhista no pagamento de horas extras. Contudo, ante a exigência de que o empregador controle a jornada dos seus motoristas, a inércia das empresas resultará no perigoso acúmulo de passivo trabalhista capaz de comprometer a saúde financeira das transportadoras. Portanto, controlar jornada passa a ser não apenas uma obrigação, mas também uma condição de sobrevivência para os próprios empregadores do setor.





3.3.1 Jornada de Trabalho - Corte por período do dia

Gráfico 12 - Horas trabalhadas por dia (geral)



Gráfica 13 - Horas trabalhadas por dia - entrevista diurna

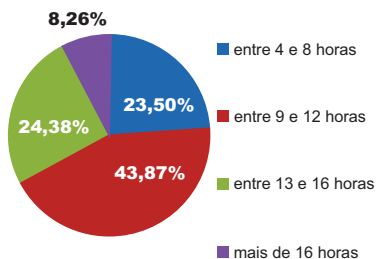
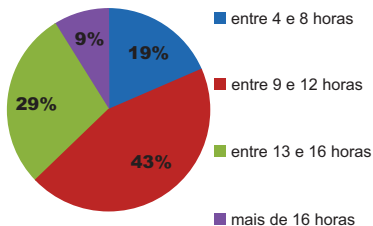
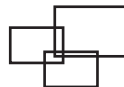


Gráfico 14 - Horas trabalhadas por dia - entrevista noturna



Conforme se observa nos gráficos acima, a jornada diária de até 8 horas estabelecida pela nova lei é respeitada por apenas 22% (gráfico 12) dos motoristas. No entanto, embora ainda em patamar muito baixo, essa informação demonstra uma aplicação espontânea da lei, demonstrando que seu conteúdo é conhecido e respeitado por uma significativa parcela dos seus destinatários.

Por outro lado, a pesquisa aponta para a necessidade de maior empenho para efetivar a lei, pois 44% dos entrevistados trabalham de 9 a 12 horas diárias. Mais de 1/3 dos motoristas que participaram da pesquisa rodam mais de 13 horas por dia.





Observou-se que os percentuais registram discreto agravamento quando analisados os dados do período noturno, cabendo observar que, como o período da madrugada não foi pesquisado, essa diferença tende a se acentuar na medida em que o horário avança.

3.3.2 Jornada de Trabalho - Corte por vínculo jurídico

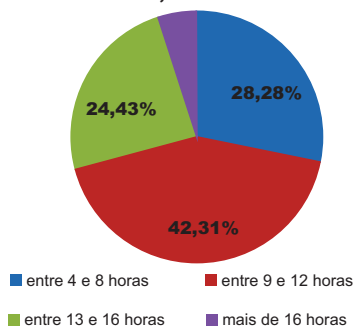
A jornada de trabalho ainda foi analisada segundo o vínculo jurídico dos motoristas profissionais entrevistados - empregado, autônomo e agregado (gráficos de 15 a 17).

Por motorista empregado entende-se aquele que se vincula de forma subordinada a uma empresa de transporte de cargas ou de passageiros, mediante vínculo de emprego.

O motorista profissional agregado, nos termos do art. 4º, § 1º da Lei nº 11.442/07, *é aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa*. Trata-se, pois, de um motorista autônomo vinculado a apenas um tomador de serviços.

Já o motorista autônomo propriamente dito, designado pelo art. 4º, § 2º da Lei nº 11.442/07 como transportador autônomo de carga independente, *é aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem*.

Gráfico 15 - Horas trabalhadas por Autônomo
4,98%






Gráfico 16 - Horas trabalhadas por Agregado

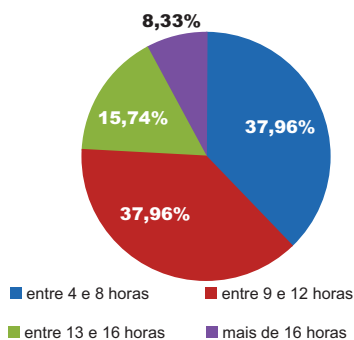
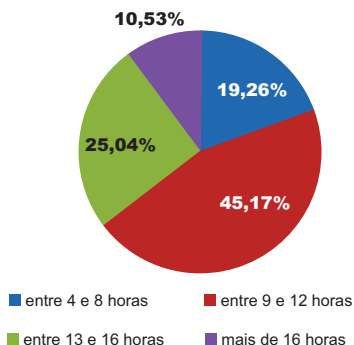


Gráfico 17 - Horas trabalhadas por Empregado

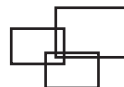


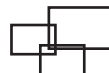
Os gráficos demonstram que os caminhoneiros com o vínculo agregado são os que apresentam maior percentual do cumprimento da jornada de trabalho de até 8 horas diárias (37,96% - gráfico 16), a seguir vêm os autônomos com 28,28% (gráfico 15) deles cumprindo mesma jornada. Já os motoristas empregados são os mais expostos a longas jornadas, com apenas 19,26% (gráfico 17) deles trabalhando dentro do limite de 8 horas por dia.

Observa-se que a superexploração é uma realidade para grande maioria dos motoristas. Contudo, os mais prejudicados são os motoristas empregados.

Enquanto 80,74% dos motoristas empregados trabalham acima do limite legal de jornada, 71,2% dos autônomos se submetem a jornadas excessivas e, quanto aos agregados, esse percentual cai para 62,04%.

Quando analisada a faixa de trabalho acima das 13 horas por dia, a conclusão não é outra: 35,57% dos motoristas empregados trabalham mais de 13 horas por dia. Quanto aos autônomos esse percentual é de 29,41% e para os agregados 24,07%.





Esta realidade que desafia o senso comum de que o motorista autônomo seria o grupo que mais rodaria nas estradas em sobrejornada pode ser explicada pela natural dinâmica da relação capital-trabalho.

Enquanto o motorista empregado, subordinado e dependente economicamente do seu patrão, é por este compelido a produzir mais e mais, o autônomo possui maior governabilidade sobre seus próprios limites físicos, preservando-se mais do que o empregado.

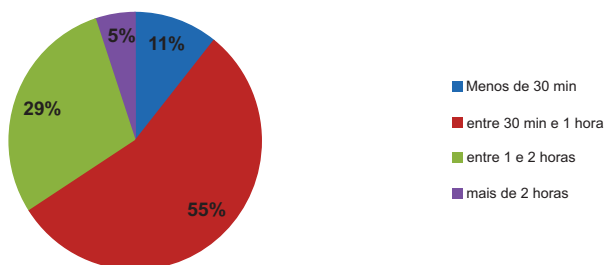
Tal quadro tende a sofrer grande inversão com a efetiva aplicação da Lei nº 12.619/12, uma vez que a limitação legal da jornada imporá aos empregadores o ônus do pagamento das horas extraordinárias eventualmente laboradas, o que inibirá os empregadores de continuarem a exigir a execução de jornadas incompatíveis com a lei e com os limites do ser humano.

3.3.3 Jornada de Trabalho - intervalo para refeições

Quanto ao intervalo mínimo de uma hora para refeição⁴, o gráfico 18 mostra como se distribuem, em percentual, os motoristas profissionais. A Lei nº 12.619/12 estabeleceu neste ponto que os motoristas têm direito a intervalo mínimo de uma hora para refeição.

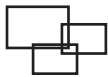
Como também pode ser visto, o intervalo para refeição entre 30 minutos e 1 hora é o mais frequente, com percentual de 55% dos entrevistados. O tempo de 1 hora ou mais, que seria o mais adequado segundo preconiza a Lei nº 12.619/12, é cumprido por apenas 34%, pouco mais de 1/3 dos motoristas que participaram da pesquisa.

Gráfico 18 - Tempo de intervalo para refeições



4 Devido ao questionário ter estabelecido o grupo de horário **entre 30 minutos e 1 hora**, não foi possível estabelecer com precisão o percentual de caminhoneiros que têm intervalo mínimo para refeição de uma hora.



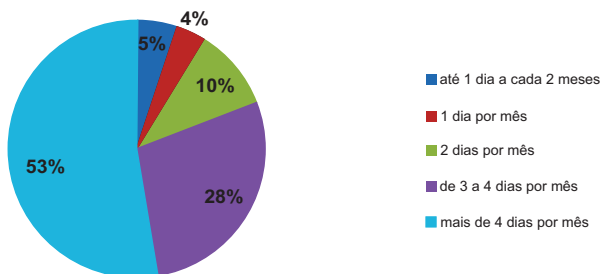


3.3.4 Jornada de Trabalho – repouso semanal

No que tange à quantidade de dias que os motoristas têm para descansar com a família, que constam do gráfico 19, mais da metade (53%) repousa no lar mais de quatro vezes por mês e 28% passam de 3 a 4 dias por mês no convívio familiar. Os caminhoneiros que se confortam duas vezes por mês em casa são 10% dos entrevistados e quem fica com a família até um dia por mês representa 9%.

Tal situação tende a ser mantida, sobretudo em razão da possibilidade de cumulação de Descansos Semanais Remunerados nas viagens de longa distância prevista na norma.

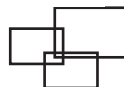
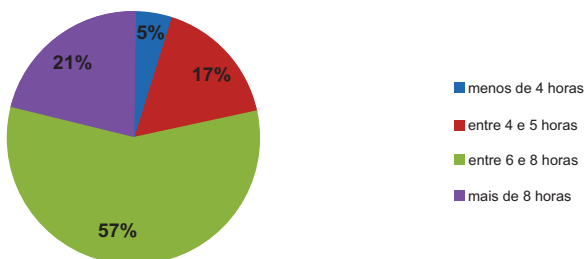
Gráfico 19 - Dias de repouso com a família



3.4 Repouso noturno

As declarações referentes às horas de repouso noturno confirmam que os empregados sofrem mais que os motoristas autônomos.

Gráfico 20 - Horas de sono



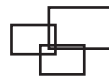


Gráfico 21 - Horas de sono
Entrevista diurna

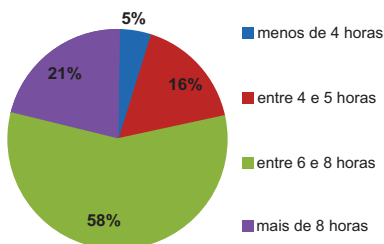
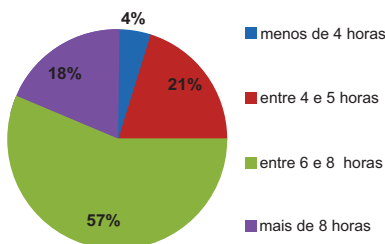


Gráfico 22 - Horas de sono
Entrevista noturna

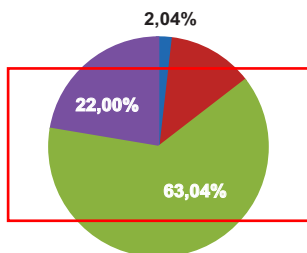


Observou-se que 57% dos motoristas amostrados afirmaram que dormem de 6 a 8 horas diárias, seguidos por 21% que dormem mais de 8 horas por dia e por percentual similar (22%) dos que dormem só 5 horas ou menos (soma de duas categorias - “entre 4h e 5h” e “menos de 4 horas”).

Na comparação segmentada pelo período em que se obtiveram os dados dos motoristas (gráficos 21 e 22), exceto na faixa entre 4 e 5 horas de sono, não há diferenças expressivas entre as percentagens de mesmas categorias de horas de sono. Contudo, conforme já destacado, a pesquisa não contemplou o período da madrugada, o que prejudicou a clara percepção do perfil dos motoristas que rodam à noite.

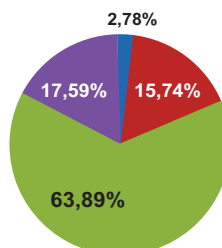
Nos gráficos de 23 a 25 vê-se o cruzamento entre horas de sono e vínculo jurídico.

Gráfico 23 - Horas de sono
Autônomo

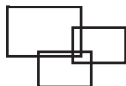


■ menos de 4 horas ■ entre 4 e 5 horas
■ entre 6 e 8 horas ■ mais de 8 horas

Gráfico 24 - Horas de sono
Agregado



■ menos de 4 horas ■ entre 4 e 5 horas
■ entre 6 e 8 horas ■ mais de 8 horas



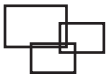
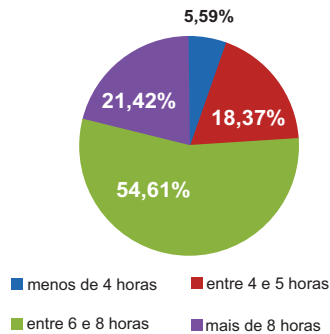


Gráfico 25 - Horas de sono
Empregado



A análise das horas de sono, sob a abordagem do vínculo jurídico, confirma as conclusões obtidas na observação das horas trabalhadas segmentadas pelo mesmo critério: os motoristas empregados são os que menos dormem.

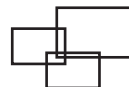
Entre os empregados, quase 1/4, 23,95%, declararam que dormem no máximo 5 horas por noite. Já entre os autônomos esse percentual cai para 14,97% e, no segmento de agregados, o resultado foi de 18,52%.

É alarmante a informação de 5,59% dos motoristas empregados dormem menos que 4 horas por noite. Trata-se de um período de repouso notoriamente insuficiente para gerar o efeito reparador do sono.

Quanto a esta gravíssima realidade, verifica-se que os empregados estão 3 vezes mais expostos que os autônomos, pois enquanto 5,59% dos empregados dormem menos que 4 horas, apenas 2,04% dos autônomos estão nesta situação.

3.4.1. Sonolência ao dirigir

Embora um expressivo percentual dos entrevistados tenha declarado que dorme mais de 8 horas por noite, quando perguntados





se sentiram sono ao dirigir em serviço, eles declararam, na maioria das vezes, que sim (gráficos 26 a 31).

Gráfico 26 - Sentiu sono ao dirigir

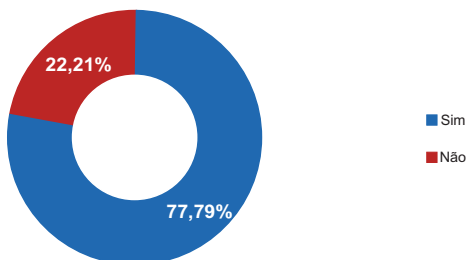


Gráfico 27 -
Sentiu sono ao dirigir
Entrevista diurna

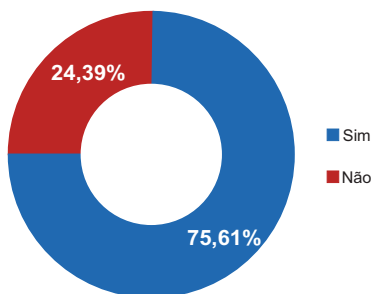
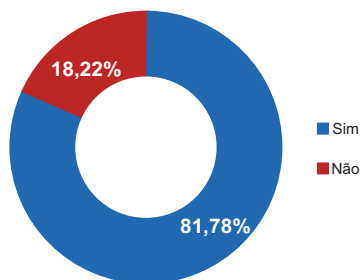


Gráfico 28 -
Sentiu sono ao dirigir
Entrevista noturna



Entre todos os pesquisados, o percentual dos que sentiram sono ao dirigir em serviço foi de 77,79%. Esse resultado, contudo, sofre pequena variação quando se separa os motoristas de acordo com o horário em que foi abordado. No período diurno, os motoristas profissionais de caminhão que declararam que sentiram sono ao dirigir em serviço são 75,61% e em meio aos caminhoneiros que responderam ao questionário à noite, 81,78% relataram o mesmo comportamento.

Segmentando a informação da sensação de sono por tipo de vínculo jurídico (empregado/autônomo/agregado), observa-se, mais uma vez, que os empregados se mostram mais fatigados que os motoristas autônomos e agregados, conforme se infere pelos gráficos a seguir.






Gráfico 29 - Sentiu sono ao dirigir
Autônomo

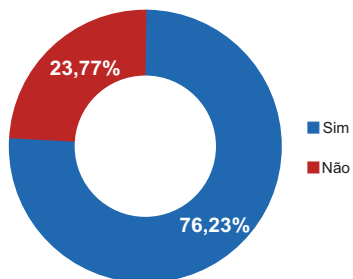


Gráfico 30 - Sentiu sono ao dirigir
Agregado

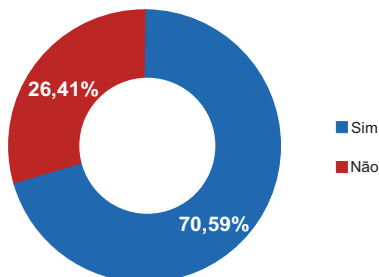
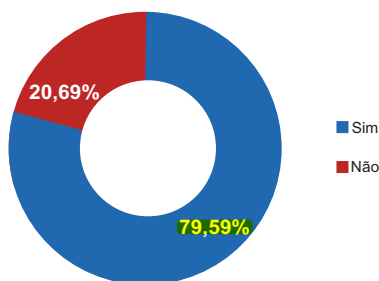


Gráfico 31 - Sentiu sono ao dirigir
Empregado

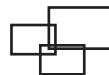


Como pode ser observado, a diferença chega a 8,72 pontos percentuais ao se comparar os agregados e empregados.

Não obstante a harmonia das respostas, apontando para um desgaste mais concentrado na população de motoristas empregados, o expressivo percentual de motoristas que alegam dormir mais que 6 horas revela uma contradição.

De fato, o número de horas de descanso noturno declarada é bastante razoável para a grande maioria dos motoristas entrevistados, contudo, paradoxalmente, 3/4 deles revelaram que sentiram sono durante o turno de trabalho ao volante, o que não deveria ter ocorrido pelo período que alegam ter dormido.



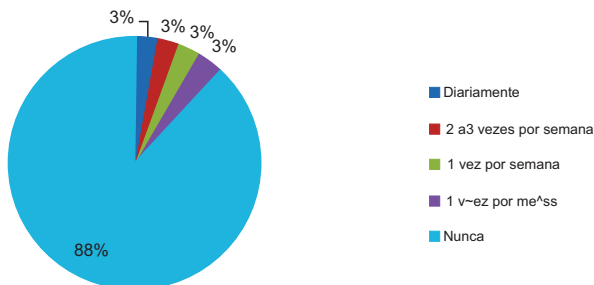


Todavia, a resposta, embora pouco verossímil neste particular, revela que os motoristas têm consciência quanto à necessidade de repousar adequadamente, fato que facilita a assimilação e aplicação da lei.

3.5 Uso de drogas

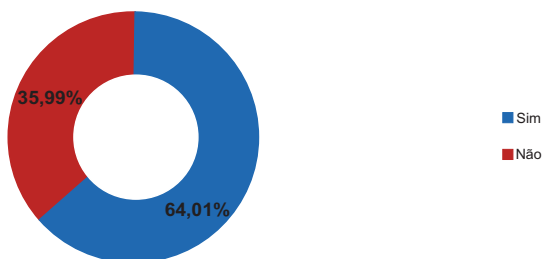
Outro ponto notoriamente controvertido (porém esperado) da pesquisa foi observado nas questões acerca do uso de substâncias químicas para controlar o sono. Elas são representadas no gráfico abaixo.

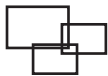
Gráfico 32 - Frequencia de utilização de substâncias químicas



Como pode ser observado, aproximadamente 12% dos entrevistados admitem o uso de drogas, contudo, outra conclusão foi obtida quando questionados se tinham conhecimento de algum colega que utilizava essas substâncias com o mesmo propósito.

Gráfico 33 - Conhece algum colega que usa substâncias químicas





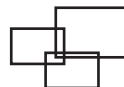
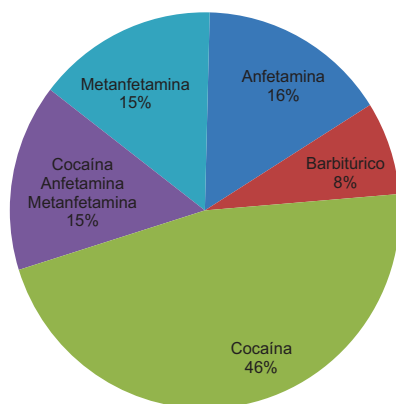
Com efeito, embora 88% dos motoristas entrevistados tenham respondido nunca terem utilizado substâncias químicas para retardar o sono, 64,01% deles informaram que conhecem colegas que fazem uso de substâncias para retardar o sono. Essa controvérsia era esperada devido ao constrangimento de se admitir o uso de droga, mas a abordagem indireta, relacionada a terceiros, demonstrou que o uso de substâncias químicas é uma realidade entre motoristas profissionais.

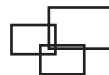
3.5.1 Testes clínicos realizados no Mato Grosso do Sul

O Instituto de Perícias Criminais da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Mato Grosso do Sul participou da operação Jornada Legal naquele estado. Sua participação centrou-se na coleta e análise consentida da urina dos motoristas entrevistados entre 18h30 e 00h do dia 25/07/2012, cujo resultado consta do relatório pericial anexo.

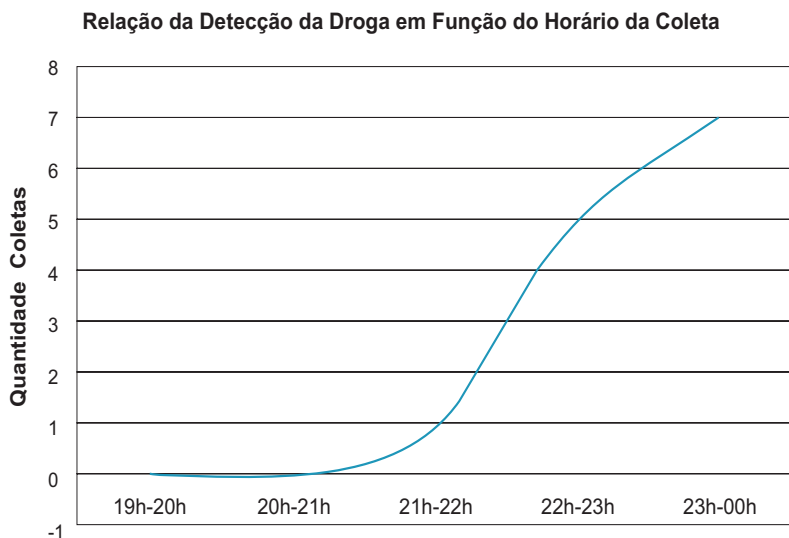
Foram realizados testes para verificar a presença de cocaína, anfetamina, metanfetamina e barbitúrico, com constatação de 13% de positividade. A cocaína foi diagnosticada em 61% do universo de amostras positivas, conforme se verifica abaixo:

Drogas Detectadas





A análise da positividade em função do tempo resultou numa curva exponencial ascendente, evidenciando a clara relação existente entre o uso de drogas e o trabalho em sobrejornada.



Conforme consta do relatório pericial, das 18h às 21h nenhuma amostra positiva foi coletada. Contudo, das 21h às 0h o índice de positividade experimentou uma progressão impressionante.

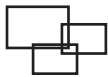
A conclusão pericial é categórica:

“Diante do estudo pode-se inferir que o uso de substâncias psicoativas está presente no cotidiano dos motoristas e as drogas detectadas interferem substancialmente no ato de dirigir, uma vez agem no Sistema Nervoso Central produzindo alterações de comportamento, humor e cognição e levam a dependência.”

A exemplo dos resultados dos testes clínicos colhidos no ano de 2007, por ocasião do ajuizamento da Ação Civil Pública que resultou na Lei nº 12.619/12, os resultados ora relatados demonstram que quanto ao uso de drogas nada mudou.

Sendo assim, sobrepõe a importância de se refrear





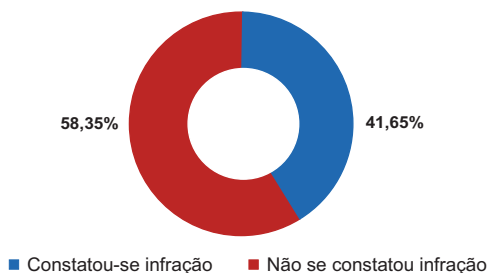
imediatamente o excesso de jornada, bem como de submeter a tratamento e recuperação essa legião de motoristas que foram lançados ao vício pela lógica até então implementada no segmento.

3.6 Irregularidades constatadas pela PRF ao longo da operação

Durante a operação Jornada Legal, Policiais Rodoviários Federais constataram infrações que foram anotadas no formulário de constatação de infração (FCI).

Foram preenchidos 459 FCIs em treze⁵ Unidades da Federação, nos quais se verificou ao menos uma das nove situações de irregularidades relativas ao cumprimento da Lei nº 12.619/12.

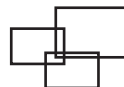
Gráfico 34 - Constatação de infração

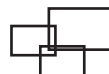


Do total de 1.102 motoristas abordados nos treze Estados considerados, constatou-se pelo menos uma infração em 41,65% deles. Trata-se de um percentual expressivo, contudo vale ressaltar que este percentual não representa a totalidade das irregularidades, pois como a natureza da operação foi pedagógica, muitas situações irregulares não foram objeto de anotação do FCI.

Sem embargos à aludida subnotificação, o universo pesquisado permite, conforme se observa no gráfico 35, traçar um perfil das irregularidades mais recorrentes no que toca à implementação da nova

⁵ Compuseram este relatório os dados de Alagoas, Bahia, Ceará, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Maranhão, Pará, Piauí, Rio de Janeiro, Roraima e do Rio Grande do Sul, uma vez que apenas estes Estados enviaram as FCIs correspondentes.





lei, colaborando sobremaneira nas futuras incursões educativas ou mesmo punitivas.

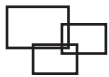
Gráfico 35 - Tipo de situação constatada no formulário de constatação de infração (FCI)



Com base nos números, constata-se que grande concentração das irregularidades diz respeito à jornada de trabalho, seja pela sua extrapolação, seja pela inobservância dos intervalos de descanso. Neste sentido cabe destacar a inobservância ao intervalo de 30 minutos de descanso a cada 4 horas de direção (30,5%), trabalho acima do limite de 8 horas (26,58%) e a inobservância ao intervalo de 11 horas de descanso a cada 24 horas de trabalho (20,04%).

Outra infração que merece especial atenção se refere à ausência





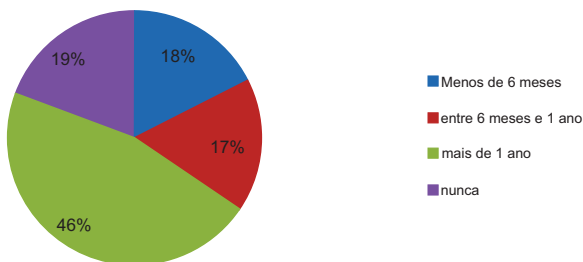
de meio de controle da jornada de trabalho/tempo de direção, que atingiu 30,94% do universo de irregularidades.

Releva esclarecer que um mesmo motorista pode, simultaneamente, cometer mais de uma irregularidade, o que justifica o fato de que o somatório dos percentuais isoladamente considerados de cada uma das infrações superar 100%.

3.7 Informações Adicionais

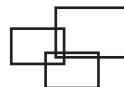
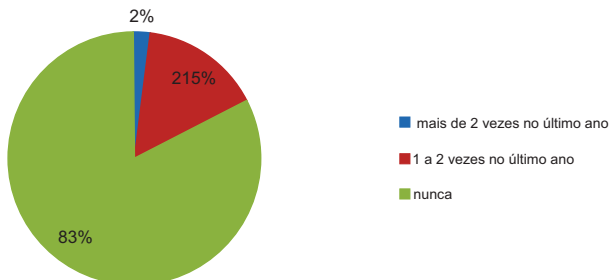
O envolvimento em acidentes rodoviários durante o serviço, o transporte de produto perigoso e o tempo do último treinamento ou curso de capacitação também foram abordados na pesquisa.

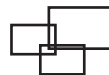
Gráfico 36 - Tempo do último treinamento



Constata-se que 46% dos motoristas não recebem treinamento há mais de 1 ano e, o mais preocupante, 19% deles nunca foram treinados ou participaram de curso de capacitação.

Gráfico 37 - Envolvimento em acidentes rodoviários em serviço



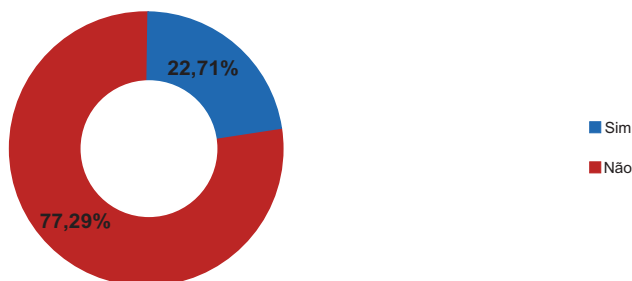


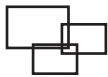
Quanto ao envolvimento em acidentes rodoviários (gráfico 37), 83% dos participantes da pesquisa responderam nunca terem se acidentado em serviço e 15% informaram que se envolveram em 1 ou 2 acidentes enquanto trafegavam pelas rodovias durante o expediente de trabalho. Apenas 2% declararam envolvimento em 3 ou mais acidentes no último ano.

Cabe aqui ressaltar que a questão fora formulada com certa atecnia, pois a resposta não permite categorizar aqueles motoristas que se envolveram em acidentes em anos anteriores ao atual, de modo que o grupo daqueles que responderam que nunca se envolveram em acidentes contempla, também, aqueles que se envolveram em acidentes antes do último ano. Ou seja, o corte de apenas um ano se mostrou insuficiente para traçar um perfil adequado quanto ao envolvimento em acidentes, fato que será objeto de correção em futuras operações.

Finalmente, foi pesquisado também o transporte de produto perigoso. Carga que é transportada por 22,71% dos motoristas, fator que pode agravar as consequências de um eventual acidente.

Gráfico 38 - Transporta produto perigoso





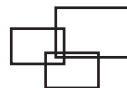
4. NOTAS CONCLUSIVAS

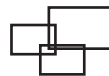
A análise dos dados coletados ao longo da operação Jornada Legal mostra com clareza que as inovações trazidas pela Lei nº 12.619/12 tocam diretamente os pontos nevrálgicos que afetam as condições de trabalho dos motoristas profissionais brasileiros, apresentando soluções, em especial, para coibir o excesso de jornada e a adoção generalizada da remuneração variável baseada em comissões.

Outro aspecto que revela a imprescindibilidade da nova lei diz respeito à urgente necessidade de especial proteção ao motorista empregado, pois, se é verdade que o motorista profissional de um modo geral se encontra em grave situação de vulnerabilidade, esta realidade é absolutamente dramática em se tratando dos motoristas empregados, que, além das circunstâncias opressoras inerentes ao segmento, tem no descontrole da jornada e na subordinação jurídica e econômica do empregador fatores que os levam a extremos de exploração absolutamente inaceitáveis.

O desafio, conforme demonstra o presente estudo, diz respeito à efetiva implementação da nova lei, na medida em que, não obstante sua vigência, a ausência do controle da jornada com suas graves consequências se mostram inabaladas.

Neste sentido, sobreleva-se a atuação articulada entre a Polícia Rodoviária Federal, a Fiscalização do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho, com vistas a exigir de modo ostensivo o cumprimento da norma, valendo destacar que as informações ora expostas serão de grande importância na definição da estratégia dessa atuação interinstitucional voltada a tornar as conquistas da lei uma realidade.

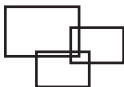




Anexo I

Procuradores do Trabalho envolvidos na operação Jornada Legal

UNIDADES DO MPT	NOME
1ª/RJ	Carina Rodrigues Bicalho
2ª e 15ª/SP	Luís Henrique Rafael
3ª/MG	Adriana Augusta de Moura Souza Fernanda Brito Pereira
4ª/RS	Luiz Alessandro Machado
5ª/BA	Luiz Felipe dos Anjos de Melo Costa
6ª/PE	Adriana Freitas Evangelista Gondim
7ª/CE	Juliana Sombra Peixoto
8ª/PA	Roberto Ruy Rutowicz Netto Allan de Miranda Bruno
8º/AP	Márcio Amazonas C. Andrade
9ª/PR	Gláucio Araújo de Oliveira
10ª/DF	Fábio Leal Cardoso Alessandro Santos de Miranda Sebastião Vieira Caixeta
10ª/TO	Alexandre Marin Ragagnin
11ª/AM	Estanislau Tallon Bozi
11ª/RR	Cesar Henrique Kluge
12ª/SC	Acir Alfredo Hack
13ª/PB	Ramon Bezerra dos Santos
14ª/RO/AC	Tiago Ranieri de Oliveira
16ª/MA	Marcos Antônio de Souza Rosa
17ª/ES	Levi Scatolin
18ª/GO	Alpiniano do Prado Lopes Antônio Carlos Cavalcante Rodrigues
19ª/AL	Virgínia de Araújo Gonçalves Ferreira
20ª/SE	Emerson Albuquerque Resende
21ª/RN	Rosivaldo da Cunha Oliveira
22ª/PI	Edno Carvalho Moura
23ª/MT	Fábio Fernando Passari
24ª/MS	Cícero Rufino Pereira



Anexo II

Policiais Rodoviários Federais envolvidos na operação Jornada Legal

UF	NOME	CARGO
DF	Júlio César de Mattos Zambon	Chefe da Divisão de Fiscalização de Trânsito
DF	Kleber de Jesus Neres	Chefe da Divisão de Fiscalização de Trânsito - Substituto
GO	Marcelo de Azevedo	Policial Rodoviário Federal
MT	Raphael Guerra Pereira	Policial Rodoviário Federal
MS	João Carlos Petuco	Chefe do Núcleo de Multas e Penalidades
MG	Alan Fabrício Duarte	Chefe de Núcleo de Policiamento
RJ	Leandro José Martins Guimarães	Policial Rodoviário Federal
SP	Edson Gomes da Rocha	Policial Rodoviário Federal
PR	Fernando Costa da Silva	Chefe de Núcleo de Policiamento - Substituto
SC	Jean Coelho	Chefe de Núcleo de Policiamento - Substituto
RS	Marcelo Dullius Saturnino	Chefe de Núcleo de Policiamento
BA	Marcus Vinicius Rodrigues	Chefe de Núcleo de Policiamento
PE	Kleber Moura da Silva	Policial Rodoviário Federal
ES	Luis Fernando de Araujo Schneider Padilla	Chefe de Delegacia
AL	Alessandro Soares Oliveira	Chefe da Seção de Policiamento e Fiscalização
PB	Esaú Bonifácio Alves Junior	Chefe de Delegacia
RN	Paulo Guto Medeiro	Chefe de Núcleo de Policiamento
CE	Carlos Rogério de Oliveira Costa	Chefe de Delegacia
PI	Raimundo José Martins Rameiro	Chefe do Núcleo de Comunicação Social
MA	Amir Bílio de Alencar	Chefe do Núcleo de Capacitação
SE	Eduardo Sousa Xavier	Policial Rodoviário Federal
RO/ AC	Jesuíno Alves Dantas	Policial Rodoviário Federal
DF	José Marcelo de Abreu Salomão	Policial Rodoviário Federal
TO	Alessandro Leite de Melo	Policial Rodoviário Federal
AM	Antônio Alves Pedrosa Neto	Policial Rodoviário Federal
AP	Paulo Afonso do Carmo e Silva	Policial Rodoviário Federal
RR	Carlos Alberto Ramos da Costa	Chefe de Núcleo de Policiamento - Substituto

Anexo III

Formulários de constatação de infração - FCI



DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

FORMULÁRIO DE CONSTATAÇÃO DE INFRAÇÃO (FCI) CONTROLE DE JORNADA/TEMPO DE DIREÇÃO DOS MOTORISTAS RODOVIÁRIOS DE CARGA (Lei n. 12.619/12)

Identificação da unidade funcional da PRF responsável pela constatação

DATA DA VERIFICAÇÃO: ____/____/____
Unidade da PRF: _____ em _____
(unidade funcional da PRF) (cidade) (UF)

Dados do condutor

Nome: _____
CPF: _____ Telefone: _____ Empregado[] Autônomo[]
Endereço (com CEP): _____
Remuneração baseada em comissão: [] Sim [] Não

Dados do empregador (Transportadora ou empresário autônomo)

Razão Social/Nome: _____
CPF/CNPJ: _____ Total de motoristas empregados: _____ RNTD-C/ANTT: _____
Endereço (com CEP): _____

Dados do veículo (unidade tratora)

Proprietário: _____
CPF/CNPJ: _____ Placa: _____ UF: _____

Tipo de situação constatada

[] não apresentar qualquer meio de controle da jornada de trabalho/tempo de direção
[] instrumento manual de controle com preenchimento incompleto ou rasurado* (indicar os elementos de cópia no verso)
[] instrumento manual de controle com preenchimento pré-assinalado (indicar os elementos de cópia no verso)
[] marcação no instrumento manual de controle em desacordo com os registros do tacógrafo ou com outro meio eletrônico de controle idôneo (indicar os elementos de cópia no verso)
[] inexistência de tacógrafo, ausência do respectivo disco ou usando disco vencido
[] tacógrafo viciado ou defeituoso ou, ainda, quaisquer outras irregularidades
[] inobservância ao intervalo de 30 minutos de descanso a cada 4 horas de direção
[] inobservância ao intervalo de 11 horas de descanso a cada 24 horas de trabalho
[] laborar acima de 8 (oito) horas de trabalho ao longo do mesmo dia
[] outra (especificar no verso)

* As situações acima não constituem, obrigatoriamente, infração à legislação de trânsito

Assinatura e matrícula do policial



Anexo IV

-Questionário para preenchimento pelos Motoristas Profissionais


MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

BR: ___ KM: ___ UF: ___ Data: ___/___/___ Horário: ___:___

1. Estado Civil

solteiro casado separado divorciado viúvo

2. Idade (anos)

até 25 de 26 a 30 de 31 a 40 de 41 a 50 mais de 50

3. Há quanto tempo trabalha como motorista (anos de profissão)?

até 2 anos de 3 a 5 de 6 a 10 de 11 a 20 mais de 20

4. Vínculo jurídico

autônomo agregado empregado

5. Recebe por comissão?

sim não

6. A comissão é declarada (na carteira de trabalho ou no recibo de pagamento)?

sim não

7. Faixa salarial bruta (em milhares de reais)

menos de 1 mil reais de 1 mil a 2 mil reais de 2 a 3 mil reais de 3 a 4 mil reais de 4 a 5 mil reais mais de 5 mil reais

8. Está controlando a jornada/tempo de direção?

sim não

9. Qual o meio de controle utilizado?

papelleta/diário tacógrafo rastreamento outro

10. Trabalha, em média, quantas horas por dia?

entre 4 e 8 entre 9 e 12 entre 13 e 16 mais de 16 horas

11. Dê quanto tempo é o intervalo para refeições?

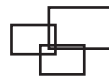
menos de 30 min. entre 30 min. e 1 h entre 1 e 2 horas mais de 2 horas

12. Dorme, em média, quantas horas por noite?

menos de 4 horas entre 4 e 5 horas entre 6 e 8 horas mais de 8 horas

13. Quantos dias, em média, pode repousar com a família?

até 1 dia a cada 2 meses 1 por mês 2 por mês de 3 a 4 por mês mais de 4 por mês




MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

14. Com que frequência utiliza substâncias químicas para retardar o sono?

<input type="checkbox"/> diariamente	<input type="checkbox"/> 2 a 3 vezes por semana	<input type="checkbox"/> 1 vez por semana	<input type="checkbox"/> 1 vez por mês	<input type="checkbox"/> nunca
--------------------------------------	---	---	--	--------------------------------

15. Tem conhecimento de algum colega que utiliza substâncias químicas para retardar o sono?

<input type="checkbox"/> sim	<input type="checkbox"/> não
------------------------------	------------------------------

16. Já se envolveu em acidentes rodoviários em serviço?

<input type="checkbox"/> mais de 2 vezes no último ano	<input type="checkbox"/> 1 a 2 vezes no último ano	<input type="checkbox"/> nunca
--	--	--------------------------------

17. Já ingressou com alguma ação trabalhista contra transportadoras?

<input type="checkbox"/> sim	<input type="checkbox"/> não
------------------------------	------------------------------

18. Se reclamasse seus direitos na Justiça, teria dificuldades para conseguir um novo emprego?

<input type="checkbox"/> sim	<input type="checkbox"/> não
------------------------------	------------------------------

19. Há quanto tempo foi o último treinamento/curso de capacitação que participou?

<input type="checkbox"/> menos de 6 meses	<input type="checkbox"/> entre 6 meses e um ano	<input type="checkbox"/> mais de 1 ano	<input type="checkbox"/> nunca
---	---	--	--------------------------------

20. Transporta produto perigoso?

<input type="checkbox"/> sim	<input type="checkbox"/> não
------------------------------	------------------------------

21. Já sentiu sono ao dirigir em serviço?

<input type="checkbox"/> sim	<input type="checkbox"/> não
------------------------------	------------------------------

22. Grau de escolaridade?

<input type="checkbox"/> fundamental	<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> médio incompleto	<input type="checkbox"/> superior	<input type="checkbox"/> superior incompleto
--------------------------------------	--------------------------------	---	-----------------------------------	--



Anexo V

Relatório da Perícia Criminal da Secretaria de Segurança Pública do Mato Grosso do Sul



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL
SECRETARIA DE JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
Coordenadoria-Geral de Perícias
Instituto de Análises Laboratoriais Forenses



RELATÓRIO DAS ANÁLISES REALIZADAS EM MATERIAL BIOLÓGICO (URINA) DE MOTORISTAS DE CAMINHÕES NA BR 163

Peritos Criminais do IALF compareceram no posto da Polícia Rodoviária Federal localizado na BR 163 no dia 25 de julho de 2012, no período das 18h30 às 00h, para acompanhamento de coleta de material biológico (urina) de motoristas de caminhões, para realização de exames qualitativos de triagem com o objetivo de detectar possíveis vestígios de substâncias ilícitas.

A doação do material biológico foi feita de forma voluntária, na presença de Peritos Criminais, previamente acompanhada de explanação sobre o objetivo da realização dos exames. Os materiais não eram identificados com nomes, apenas com números.

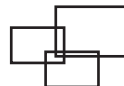
As amostras foram conservadas refrigeradas durante o período da coleta e posteriormente foram congeladas. As análises foram realizadas no período matutino do dia 27/07/2012, utilizando kit Multi-Drug para 12 drogas, da marca ABON, executado de acordo com o protocolo do fabricante.

Resultados: Aproximadamente 13 % das amostras apresentaram resultado positivo, sendo detectadas as drogas: cocaína, anfetamina, metanfetamina e barbitúrico, conforme ilustrado nos gráficos a seguir:

Gráfico 01 – Mostra o resultado das análises, em porcentagem.



1 de 3
Av. Filinto Muller, 1530 – Bairro Ipiranga – CEP: 79.074-460 – Campo Grande/MS
Fone/Fax: (67) 3345-6738



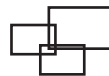
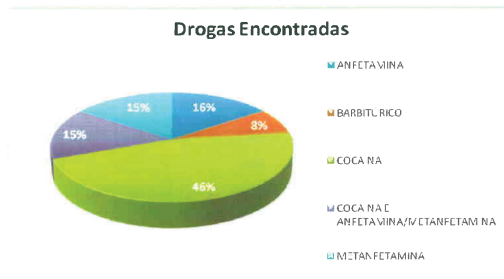


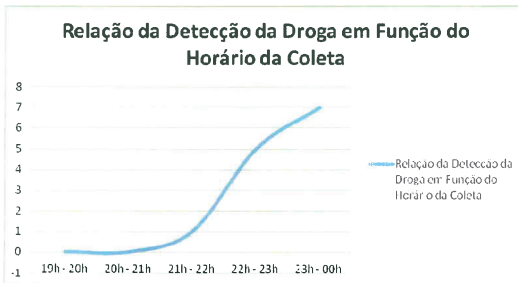
Gráfico 02 – Mostra os tipos de drogas encontradas nas análises



A cocaína, a anfetamina e a metanfetamina são drogas estimulantes do Sistema Nervoso Central (SNC) e os barbitúricos são depressores. Em aproximadamente 15 % das amostras constatou-se a presença simultânea de cocaína e anfetamina/metanfetamina.

Observou-se também que o resultado positivo foi detectado nas urinas coletadas após as 21h, sendo crescente o número após as 22h, conforme demonstra o gráfico 03.

Gráfico 03 – Mostra a relação da detecção de drogas em função do horário da coleta.






GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL
SECRETARIA DE JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
Coordenadoria-Geral de Perícias
Instituto de Análises Laboratoriais Forenses



Diante do estudo pode-se inferir que o uso de substâncias psicoativas está presente no cotidiano dos motoristas de caminhões e as drogas detectadas interferem substancialmente no ato de dirigir, uma vez agem no Sistema Nervoso Central produzindo alterações de comportamento, humor e cognição e levam a dependência.

Campo Grande, 31 de julho de 2012.


Melisa Porto Tronchini
Perita Criminal
Coordenadora de Divisão do IALF

