

Exmo. Ministro de Estado do Trabalho e Emprego
Sr. Luiz Marinho

Belo Horizonte, 25 de abril de 2023.

O setor de transporte está inserido no dia-a-dia das pessoas, na produção de bens e serviços, na educação, na saúde, na cultura, no lazer e em todos os segmentos que dependem da movimentação de materiais e pessoas. Para que ele exista e se desenvolva depende do trabalho direto de profissionais motoristas e outras categorias de trabalhadores que compõem uma parcela das classes trabalhadoras com questões, necessidades e demandas próprias e específicas.

Segundo registros, em 2021, o Brasil tinha aproximadamente um milhão setecentos e vinte mil quilômetros de malha rodoviária e uma frota de veículos em torno de 110.812.821. Desses 53,3% automóveis, 22,2% de motocicletas, 2,6% de caminhões (sendo 2.270.861 autorizados a realizar transporte de cargas) e 0,6% de ônibus (algo em torno de 664.876 veículos). O Anuário da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aponta que também em 2021 o País registrava 12.919.032 motoristas que exercem atividades remuneradas.

De acordo com dados divulgados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), em março de 2022 o transporte de cargas foi um dos destaques no PIB com um crescimento de 11,4%, o segundo melhor resultado entre os seus componentes. Estudos indicam ainda que 65% das commodities brasileiras são transportados pelas rodovias brasileiras.

Dos 5.568 municípios brasileiros, 2.703 são atendidos por serviços organizados de transporte de passageiros – sendo 1.727 municipais e 976 intermunicipal. Segundo a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – Abrati, em 2022, apesar da crise vivida nos últimos anos com a pandemia e da proliferação do transporte clandestino e intermediado por aplicativos, houve um aumento de 18% no

número de passageiros em relação ao movimento de 2019. Em 2022 foram realizadas 31,1 milhões de viagens por dia e foram gerados mais de 320.00 empregos diretos.

Os quase 90 anos do movimento sindical rodoviário no País são marcados pela mobilização e disposição de luta, por conquistas e acúmulos de direitos sindicais e trabalhistas para a categoria e para o conjunto das classes trabalhadoras do País.

Ao recriar o Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, reestabelecer o diálogo direto com o movimento sindical e nomear um ex-sindicalista para o Ministério; o Governo Lula-Alckmin abre novas perspectivas para o atendimento das necessidades e demandas das classes laborais.

É a partir dessa interpretação que entidades representativas dos rodoviários apresentam ao Ministro de Estado do Trabalho e Emprego, Exmo. Sr. Luís Marinho, uma pauta de reivindicações e sugerem a criação de um grupo de trabalho para discutir o seu atendimento e aplicação.

• **Financiamento público do transporte coletivo de passageiros, com garantia de direitos trabalhistas e sindicais** – A Emenda Constitucional nº 90, promulgada em 2015 pela presidente Dilma Rousseff, tornou o transporte de passageiros um direito social e uma obrigação do Estado.

Por todo o País, os serviços de transporte coletivo de passageiros estão em crise gerando redução na qualidade e no número de usuários, o aumento frequente das tarifas, o incentivo a migração para o transporte individual, o comprometimento das economias locais, a violação do direito constitucional, a promoção da precarização, a informalidade e o trabalho sem direitos, o fomento do desemprego, a falência de empresas e a multiplicação dos riscos para os usuários.

Mais que uma opção, o financiamento público é uma exigência para se garantir o cumprimento do preceito constitucional, o atendimento da necessidade da população, a melhoria da qualidade da mobilidade e do meio ambiente e a promoção do progresso econômico e social. Eis as razões que fazem com que um crescente número de cidades adote subsídios.

Há de se destacar que financiamento público do transporte coletivo tem que vir acompanhado de garantias trabalhistas, sindicais e previdenciário voltadas para os profissionais do setor.

• **Cumprimento integral da Lei 13.103/2015 que regulamentou a profissão de motorista no território nacional** – Sancionada pela então presidente Dilma Rousseff, a Lei de 02 de março de 2015 alterou a legislação anterior (Lei 12.619/2012) e versa sobre assuntos que afetam diretamente a vida dos profissionais do transporte, como: jornada diária de trabalho e seu controle, tempo máximo em que o motorista pode dirigir sem parar, intervalo destinado para refeição, tempo mínimo de descanso diário, tempo de espera e exames médicos. A título de exemplo, comenta-se alguns deles.

Descanso

Para a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, o período de descanso remunerado é um direito de todo trabalhador – desde que sua jornada diária tenha mais de 4 horas de duração. Dada a natureza própria do transporte rodoviário e os vários riscos que envolve (tanto para o profissional como para outrem) o descanso é ainda mais necessário.

A Lei do Motorista determina que “dentro do período de 24 horas, são asseguradas 11 horas de descanso” a todos os motoristas. Essa situação corresponde a viagens em que o condutor fica fora da base da empresa ou da própria casa por mais de 24 horas. Essas 11 horas podem ser fracionadas a partir de entendido entre as partes envolvidas. Em viagens de longa distância, a Lei prevê o repouso no próprio veículo ou em alojamentos.

Intervalo intrajornada

Os intervalos são imprescindíveis para garantir que o condutor esteja em condições para dirigir com atenção e segurança, sem colocar a própria vida e a de terceiros em risco. A lei do motorista determina que o condutor não pode ultrapassar o tempo de 5 horas e meia ininterruptas dirigindo e garante as pausas necessárias.

Para o transporte de carga, a determinação é que, dentro do período de 6 horas conduzindo, deve ser feita uma pausa de 30 minutos de duração. Essa pausa pode ser fracionada, entretanto há de impedir que ultrapassem o limite das 5 horas e meia ininterruptas.

Para o transporte de passageiros, a regra exige que o condutor cumpra 30 minutos de intervalo dentro de cada 4 horas rodadas. Já a pausa para a alimentação deve ser de, no mínimo, 1 hora.

Tempo de espera

No transporte de cargas é comum que profissionais passem um tempo aguardando o carregamento ou descarregamento do caminhão e nos processos de fiscalização, seja em barreiras fiscais ou alfandegárias, onde a mercadoria transportada passa por uma averiguação. O tempo de espera tem que ser computado como parte da jornada comum, sem afetar o recebimento do salário ou remuneração.

Tempo à disposição

A lei do motorista profissional tem que considerar todo o período em que o condutor estiver à disposição da empresa, incluindo os intervalos para refeição e descanso e o já mencionado tempo de espera.

Exames médicos e toxicológico

A Lei do Motorista versa sobre a obrigatoriedade da realização de exames toxicológicos, estabelecida pela CLT. A regra vale para condutores das categorias C, D e E, cabendo ao empregador arcar com os custos da realização do exame independentemente de quando e quantos testes sejam feitos.

Jornada de Trabalho

“A jornada de trabalho do motorista profissional deve ter até 8 horas admitindo-se a sua prorrogação por até 2 horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 horas extraordinárias.”

Isso quer dizer que a regra não difere daquilo o que a CLT indica para outros profissionais que atuam com carteira assinada. Contudo, com base na rota traçada a jornada 12x36 é permitida, sendo que o valor da hora extra é de, no mínimo, 50% da hora normal. É preciso garantir o cumprimento da Lei, nesses e em outros quesitos.

• **Atenção à saúde física e psicológica da categoria e à segurança** – As condições de trabalho da categoria são extremadas de insalubridade e periculosidade

com intensas repercussões psicofisiológicas. Os profissionais do volante são expostos a agentes externos nocivos que comprometem a saúde física, a exemplo de: ruídos, temperatura, vibrações de corpo inteiro, movimentos repetitivos, posturas forçadas, espaço limitado, excessiva carga de trabalho, má qualidade de descanso, no sono e na alimentação, privações fisiológicas, poluição, dentre outros.

Os motoristas, agentes de bordo, auxiliares e cobradores não trabalham em ambiente fixo, fechado e protegido. Exercem atividade de alta responsabilidade – conduzindo vidas humanas em ambientes urbanos extremamente estressante. Trabalham nas ruas em contato direto com a população, levando valores em dinheiro e expostos a situação de violência.

Portanto, há de se promover um arcabouço legal e políticas públicas que garantam a integridade física e mental e a segurança dos profissionais.

- **Fim da dupla função e manutenção dos agentes e auxiliares de bordo, trocadores e ajudantes no transporte público coletivo de passageiros** – Alegando a necessidade de reduzir custos, um grande número de cidades vem acabando com esses postos de trabalho, comprometendo a prestação do serviço, promovendo demissões, impondo a dupla função e aumentando a exploração dos motoristas.

Além da ausência de bem-estar no trabalho, aos motoristas vem sendo impostas outras tarefas que não aquelas de conduzir o veículo. O excesso de funções interfere na realização do trabalho, sobrecarregando as funções cognitivas e comprometendo a concentração, a atenção e os reflexos do motorista, colocando em risco a sua vida e dos transportados. Acabar com a dupla função é garantir empregos, saúde dos motoristas e segurança para os usuários.

- **Aposentadoria especial** – Todos os estudos relacionados à condição de trabalho da categoria são unânimes em afirmar que as atividades de transporte de cargas e passageiros são extremamente expostas a agentes nocivos químicos, físicos, biológicos e psíquicos prejudiciais à saúde. Como já visto, as condições de trabalho são insalubres e perigosas o que adocece e, rapidamente, impossibilita os profissionais a continuar

trabalhando no setor. Portanto, há também de se garantir aposentadoria especial para a categoria.

• **Regulamentar os aplicativos e o trabalho intermediado por aplicativo** – O desenvolvimento e o uso de novas tecnologias devem estar a serviço do bem-estar da sociedade e das classes trabalhadoras e não servir de alibi para aumentar a taxa de exploração, retirar direitos trabalhistas e previdenciários e desmontar as forças produtivas do País.

Em 2021, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea contabilizou cerca de 1,5 milhão de pessoas nos segmentos de transporte de passageiros e entrega de mercadorias. Segundo projeções atuais, este número dobrou de lá para cá. Repensar e atualizar as relações no mundo do trabalho significa regular as atividades econômicas segundo os interesses da população e recuperar, garantir e ampliar os direitos e a dignidade laboral.

Sendo assim, é bem-vinda a intenção do Governo Federal em apresentar uma proposta de regulamentação do trabalho por aplicativo até o fim deste semestre.

Porém, a regulamentação do trabalho intermediado por APP's precisa levar em conta a natureza de cada aplicativo, cabendo a cada um deles uma legislação própria. Por exemplo, aplicativos de mobilidade urbana (Buser, Uber, 99 e outros) são diferentes daqueles voltados para entregas (IFood, Rappi e congêneres).

É inadiável e urgente uma regulamentação específica para os aplicativos dirigidos ao setor de transporte de passageiros, como o Buser, o Uber e o 99, que atuam segundo uma lógica ultraliberal e burlam a legislação existente: não são submetidos a qualquer tipo de regulamento imposto aos demais agentes do setor, sequer pagam qualquer tipo de tributos, impostos ou taxas, promovem a concorrência desleal com as empresas regulares, não garantem os direitos trabalhistas e sociais para seus empregados (mal chamados de colaboradores), desarticulam os sistemas de transporte público, alimentam o caos urbano, enfraquecem o transporte intermunicipal e estadual, comprometem o serviço os pequenos e médios municípios, impõe horários e rotas, colocam em risco os usuários com uma frota debilitada. Ou seja, atuam sem qualquer regras e ou limites, agem exclusivamente de acordo com os seus próprios interesses e em prejuízo da coletividade.

Junto com direitos previdenciários (aposentadoria, pensão por morte, auxílio invalidez e outros benefícios), os motoristas e condutores que prestam serviços intermediados por aplicativos precisam ter seus direitos trabalhistas garantidos (jornada de trabalho, descanso remunerado, férias, 13º etc.), bem como direitos sindicais.

Esses são alguns pontos que merecem um posicionamento e um debate amplo e objetivo envolvendo o Governo Federal, outras esferas governamentais – como estadual e municipal, os órgãos e aparelhos do Estado afetos, os trabalhadores e as empresas do setor.

A derrota do ultraliberalismo, no Brasil e no mundo, e o reestabelecimento do diálogo entre as entidades representativas das classes trabalhadoras e o Governo Federal, além de reaquecer as esperanças exigem medidas político-práticas para a melhoria das condições de vida para nosso povo.

Certos que poderemos contar com o apoio deste Ministério do Trabalho e Emprego e com Vossa Excelência, nos despedimos e nos colocamos a disposição para o que julgarem necessário.

Saudações Sindicais.

Erivaldo Adami
*Presidente da Fettrominas
Federação dos Rodoviários de MG
Diretor da CNTTT*

Celinho Sinttrocel
*Diretor da Fettrominas e CNTTT
Dep. Estadual de Minas Gerais
Comissão de Trabalho, Previdência e
Assistência Social da ALMG*

Federação dos Rodoviários de Minas Gerais - Fettrominas

Sind. Trab. Transp. Coletivos Urbanos de Montes Claros e Norte de Minas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviário de Castanhal – PA

Sind. Trab. Transp. Rodoviários da Região Metropolitana de BH – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Alfenas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Araxá – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Arcos – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Barbacena – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Betim – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Brumadinho – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Carga de Contagem e Esmeraldas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Castanhal – PA

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Conselheiro Lafaiete – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Coronel Fabriciano – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Curvelo – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Divinópolis – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Formiga – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Governador Valadares – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Itabira – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Itaúna – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Ituiutaba – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Juiz de Fora – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Lavras – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Leopoldina – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Montes Claros – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Muriaé – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Ouro Preto – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Pará de Minas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Paracatu – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Passos – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Patos de Minas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Poços de Caldas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Ponte Nova – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de São João Del’Rei – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Sete Lagoas – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Teófilo Otoni – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Uberaba – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Uberlândia – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários de Varginha – MG

Sind. Trab. Transp. Rodoviários Urb. Intermun. Fret. e Tur. de Contagem – MG