

dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 resultou de um amplo debate da sociedade, visando solucionar grave problema social vivido pelos motoristas profissionais do segmento de transporte rodoviário de cargas que são submetidos a longas jornadas de trabalho e excessivos períodos de direção de forma ininterrupta, acabam por comprometer a própria saúde do trabalhador e colocam em risco a segurança no trânsito.

Para suportar as jornadas e tempo excessivo de direção em muitos casos os motoristas são levados a se valer do uso de anfetaminas e outras drogas, agravando ainda mais sua condição de saúde e a segurança para a sociedade.

São constantes as notícias de graves acidentes nas rodovias provocados ou envolvendo veículos pesados, sendo o Brasil país com um dos maiores índices de acidentes e em especial de mortes no trânsito, mais de 50.000 a cada ano.

Antes da nova lei inexistia qualquer regra disciplinando o tempo de direção do motorista nas rodovias, razão pela qual podia dirigir por 24,00 horas em um mesmo dia, sob o efeito de drogas para manter-se acordado, representando evidente risco para a coletividade.

A lei veio colocar um ponto final na situação vigente, criando regras de segurança no trânsito a serem observada pelos motoristas profissionais, sejam eles motoristas empregados ou motoristas autônomos, estabelecendo tempo máximo de direção de forma ininterrupta de quatro horas, com descanso de 30 minutos a cada quatro horas e ainda um intervalo de repouso diário de onze horas que pode ser fracionado em nove horas mais duas no mesmo dia.

É inquestionável que tais regras trarão mais segurança no trânsito e a preservação da saúde do motorista. Até aqui não se ouviu uma única voz contestando a oportunidade ou a necessidade premente e imperativa de regulamentação legal contemplando as regras aprovadas de proteção da sociedade, que paga as contas da insegurança e das mortes no trânsito (a conta mais pesada) ou então a conta da previdência e da saúde por todos sustentada.

Inseridas as regras de tempo de direção no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o CONTRAN editou a Resolução CONTRAN nº 405 de 12 de junho de 2012, regulamentando a fiscalização a ser efetuada pelos órgãos de trânsito em todo o País, cumprindo assim o seu dever legal de regulamentar a lei de trânsito, sua aplicação e fiscalização, estabelecendo na referida Resolução que por um período de 45 (quarenta e cinco) dias a fiscalização deveria ter caráter educativo, o que se pode considerar aceitável tendo em vista tratar-se de modificação legislativa a exigir maior divulgação e conhecimento de parte dos motoristas, divulgação e educação no trânsito que se inserem na órbita de competência dos órgãos de trânsito componentes do Sistema Nacional de Trânsito, dentre eles o próprio CONTRAN.

Ao término do prazo da fiscalização educativa prevista na Resolução CONTRAN nº 405 de 12 de junho de 2012, veio à lume a Resolução CONTRAN nº 417 de 12 de setembro de 2012, que acrescenta novos parágrafos ao artigo 6º daquela Resolução, estabelece canhestra “determinação” para que a fiscalização punitiva seja feita nas vias que tenham a possibilidade de cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012, fixando um prazo de 180 dias para os Ministérios dos Transportes e Ministério do Trabalho fazerem a publicação no Diário Oficial de Portaria Interministerial listando as rodovias abrangidas pela resolução.

Estamos diante de uma esdrúxula determinação de um órgão do segundo escalão do Poder Executivo para que outros dois órgãos do Primeiro Escalão cumpram o que foi por ele determinado, fixando-lhe prazo para isso. Há uma evidente subversão da hierarquia, como se do ordenamento jurídico em vigor houvesse a possibilidade de uma Resolução de órgão hierarquicamente inferior pudesse emanar uma ordem a ser cumprida por dos Ministros de Estado.

A resolução gera perplexidade e total insegurança jurídica aos agentes da fiscalização e principalmente ao cidadão que aguarda o cumprimento da lei editada para sua proteção. O agente fiscal não sabe se deve cumprir a lei e fiscalizar o seu cumprimento pelos motoristas ou se deve cumprir a determinação e procurar saber se a rodovia se enquadra entre as que possuem os pontos de parada que preenchem os requisitos da lei. Se o agente de trânsito não fiscaliza e não autua poderá incorrer em prevaricação. Para cumprir a “recomendação” terá primeiro de correr todos os pontos de parada existentes na rodovia e verificar se atendem o que dispõe a lei. Mas é essa tarefa da sua competência?

Causa estranheza que a Resolução contenha referência às rodovias federais e apenas a elas. Pergunta-se: vale a regra da “recomendação” para as rodovias estaduais? O CONTRAN dividiu o trânsito nas rodovias brasileiras em dois segmentos: nas rodovias federais não haverá fiscalização, nas demais haverá? E a lei, aplica-se nas rodovias estaduais, mas não se aplica nas rodovias federais? São dois “Brasis”?

É a insegurança jurídica total para o cidadão.

Na prática o que visa a resolução editada é suspender a fiscalização por 180 (cento e oitenta dias) o que é inaceitável.

O Congresso Nacional aprovou uma lei em defesa da sociedade e quer vê-la aplicada e respeitada. É inaceitável que se prorrogue por 180 (cento e oitenta dias) as mortes nas rodovias. Principalmente, é inaceitável que as perdas de vidas sejam prorrogadas exatamente pelo órgão de trânsito responsável por dar ao brasileiro um trânsito seguro, livre de acidentes e mortes.

Ao CONTRAN em primeiro lugar cabe observar o disposto no CTB: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo no âmbito das

respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”(art.1º,§2º

Assim, o Congresso Nacional não pode deixar de dar uma resposta ao povo brasileiro que anseia pela aplicação da lei aprovada em sua defesa. Não podemos admitir que por uma omissão parlamentar fique o cidadão à mercê da ilegalidade e inconstitucionalidade dos atos praticados pelo Poder Executivo.

Confiando no empenho dos Senhores Deputados na continua luta pela preservação de sua competência legislativa, em face do abuso normativo do Poder Executivo, é que oferecemos à consideração dos nobres pares o presente Projeto de Decreto Legislativo.

Por tanto é necessário promover a sustação dos dispositivos integrantes da Resolução CONTRAN nº 417, de 12 de setembro de 2012 que exorbitam do poder regulamentar.

Sala das Sessões, em 09 de setembro de 2012.

Arnaldo Faria de Sá
Deputado Federal – São Paulo