

FACULDADES INTEGRADAS SANTA CRUZ DE CURITIBA

**O IMPACTO DA LEI DO MOTORISTA – LEI N. 13.103/2015 NA
JUSTIÇA DO TRABALHO
MICHELE CRISTINE RESCHKE**

Curitiba/PR

2016

FACULDADES INTEGRADAS SANTA CRUZ DE CURITIBA

**O IMPACTO DA LEI DO MOTORISTA – LEI N. 13.103/2015 NA
JUSTIÇA DO TRABALHO**
MICHELE CRISTINE RESCHKE

Monografia apresentada como requisito parcial
de Conclusão de Curso para obtenção do Grau
de Bacharel em Direito, sob orientação da Prof.
Me Regina Elisemar Custódio Maia

Curitiba/PR

2016

**O IMPACTO DA LEI DO MOTORISTA – LEI N. 13.103/2015 NA
JUSTIÇA DO TRABALHO**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado como
requisito parcial para obtenção do Grau de
Bacharel em Direito

REGINA ELISEMAR CUSTÓDIO MAIA
Orientador

CAMILA WITCHMICHEN PENTEADO
Examinador

LAIZA PADILHA DOS SANTOS
Examinador

Curitiba/PR, 06 de Dezembro de 2016

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de conclusão de curso à minha família que me apoiou desde o início da faculdade, a fim de contribuir para minha formação profissional.

Agradeço em especial à meus pais que me concederam esta oportunidade de fazer uma faculdade que eu tinha como desejo, e também por ajudar na minha evolução profissional, através do crescimento que tive nos cinco anos.

Ao meu marido Pedro Henrique, pelo apoio emocional desde o início das aulas e por sempre acreditar no meu sonho.

Aos amigos que fiz na faculdade, mas também os amigos que mesmo não sendo da faculdade, me incentivaram em todos os momentos difíceis, entendendo minha ausência nos dias de provas e trabalhos e, ainda sim, presentes sempre que precisei.

Por fim, dedico este trabalho e todo esforço ao meu filho que nascerá em 2017, que me motivou de forma inexplicável nesses últimos meses que são desafiadores a nós graduandos.

“Sabemos mais do que devemos, e menos do que precisamos”. (PONDÉ, 2016, p.66)

RESUMO

O motorista que exerce atividade profissional ao conduzir veículo deve ter regulamentação especial, pois não pode ser equiparado aos funcionários que exercem atividade profissional externa sem controle de jornada, como por exemplo os vendedores. O motorista exerce atividade externa, porém conduz veículo da empresa com bens que são de propriedade de terceiros, o motorista retira o produto de sua origem e leva até o seu destino nas rodovias públicas, envolvendo diversas figuras nessa situação. Com isso, surgiu a necessidade de se criar regulamentação própria a este trabalhador, vez que não alcançados seus direitos e deveres pela legislação até então existente que cuida dos demais trabalhadores. Essa regulamentação veio a existir em 2012, por meio da Lei 12.619/2012 e se mostrou cuidadosa com esta profissão, ao ponto de ter como base principalmente o controle de jornada do motorista, a fim de se verificar quantas horas de fato este trabalha, e quais destas horas são destinadas ao seu descanso. Sua aplicação na prática gerou dificuldade, como primeira leitura o legislador por óbvio não conseguiu incluir todos os problemas da categoria em lei, portanto, em 2015, surge a lei 13.103/2015 a fim de renovar a legislação ao motorista. A nova lei acabou por exceder os deveres do motorista e em contrapartida diminuir vários dos seus direitos, com isto surgiu a preocupação da aplicação desta lei na Justiça do Trabalho, verificado que há grande repercussão para os trabalhadores e empregadores. Por meio de estudo da própria leitura da lei, de estudobibliográfico, jurisprudencial, e pela repercussão na mídia, é que se buscou verificar de que forma a lei 13.103/2015 vem sendo aplicada na Justiça do Trabalho e, com essa análise, verifica-se antes de mais nada o conceito dos institutos mais importantes trazidos pelas duas leis, a fim de se conhecer seu conceito e aplicação, qual foi seu impacto para os sujeitos envolvidos nessa relação, e por fim, de que forma é mais benéfico cuidar dos institutos específicos trazidos na lei, a fim de diminuir o passivo trabalhista da empresa e garantir os direitos básicos dos motoristas.

Palavras-chave: lei do motorista; motorista profissional; lei 12.619/2012; lei 13.103/2015; justiça do trabalho.

ABSTRACT

The driver who exercises that occupation while driving must have special regulation, for it can't be equated to workers that exercise external occupation without daily control, like salesmen. The driver exercises external activity, however to drive a company's vehicle with assets that belong to other's properties, the driver withdraws the product from its source and takes until its destiny on public roads, involving several figures in this situation. With that, arose the necessity to create a regulation to this worker, once we have not reached our rights and duties by legislation until today knowing that those same rights exist and care for other workers. This regulation came to exist in 2012, by the law 12.619/2012 and showed careful to this profession to the point to have the main base the control of the driver's working hours, to verify how many hours utterly he worked and which of these hours were intended to rest. The application in practice generated difficulties, at the first reading the legislator did not include all of the problems from the category in law, therefore, in 2015, arose the law, 13.103/2015, to renew the legislation to the drivers. The new law was over exceeding the duties of the driver in counterpart decrease many of his rights, with that in mind the concern of application of this law came in Labor Law*, verified that there is a big repercussion to the workers and to the employers. By means of study of the own law, of bibliographic study, jurisprudential, and by the repercussion in the media, it was sought to check how the law 13.103/2015 has been applied in Labor law and, with this analysis, it is verified, first of all concept of the institutes most important brought by the two laws, to know its concept and application, what was its impact to the subjects involved in this relationship, and finally, in what way it is more beneficial to take care of this specific institutes brought in the law, to decrease the labor liabilities of the company and ensure the basic rights to the drivers.

Key words: Drivers law; professional driver; law 12.619/2012; law 13.103/2015; Labor Laws.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 CATEGORIA MOTORISTA PROFISSIONAL	13
2.1 Conceito e características do motorista profissional	13
2.2 Necessidade regulamentação da categoria	16
2.3 Evolução histórica da legislação sobre o tema	17
2.3.1 Lei 12.619/2012	17
2.3.2 Projeto de Lei 4.246/2012	18
2.3.3 Projeto de Lei 5.943/2013	20
2.3.4 Projeto de Lei 6.686/2013	21
2.3.5 Lei 13.103/2015	22
3 ALTERAÇÕES DECORRENTES DA LEI 13.103/2015	24
3.1 A alteração legislativa:surgimento da lei 13.103/2015	24
3.2 Principais novidades na lei 13.103/2015	25
3.2.1 Controle e registro	25
3.2.2 Jornada de trabalho	27
3.2.2.1 Escala 12x36	30
3.2.3 Tempo de direção	31
3.2.4 Tempo de espera	32
3.2.5 Intervalo do motorista	35
3.2.5.1 Intervalo intrajornada	35
3.2.5.2 Intervalo interjornada	37
3.2.6 Remuneração em comissão	39
3.2.7 Seguro obrigatório do motorista empregado	40
3.2.8 Exames toxicológicos	41
4 O IMPACTO DA LEI 13.103/2015 NA JUSTIÇA DO TRABALHO	45
4.1 Aplicações práticas do controle e registro de jornada	45
4.2 Aplicações práticas dos intervalos intrajornada e interjornada	49
4.3 Aplicações práticas do pernoite no caminhão	52
4.4 Aplicações práticas do tempo de espera	53
4.5 Aplicações práticas do exame toxicológico	56
4.6 Aplicações práticas do pagamento em comissão	57

4.7 Ação direta de inconstitucionalidade nº 5322	58
5 CONCLUSÃO	60
REFERÊNCIAS	64

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso teve por objetivo analisar o desenvolvimento da profissão do motorista profissional, a fim de compreender como a Justiça do Trabalho vem aplicando a lei 13.103/2015, e por conseguinte também verificar as novidades trazidas por esta lei, comparando a forma que a lei anterior, n. 12.619/2012, aplicava alguns institutos que se mantiveram na nova lei, e por fim, analisar as dificuldades da referida lei na prática.

Ainda, trouxe a Lei 12.619/2012 como escopo para o estudo dinâmico e organizado, de forma a entender a origem de certos institutos que são aplicados à categoria em discussão.

A legislação da profissão do motorista profissional é peculiar pois não atinge somente o empregado e empregador, e sim a sociedade de modo geral. Analisar as questões relativas à jornada de trabalho e intervalo destes faz com que seja percebido o quão difícil é para manter regulada essa relação trabalhista.

Inicialmente, buscou analisar a referida categoria de forma a entender sua colocação na legislação trabalhista, com isto, o estudo prosseguiu a fim de verificar a que necessidade tem essa profissão em ter uma regulamentação especial.

Verificado no primeiro capítulo que tipo de atividade exerce de fato o motorista profissionalmente, foi exposto também suas características, e verificou-se que estas o diferenciam dos demais trabalhadores.

O motorista profissional exerce atividade externa, mas a Consolidação das Leis do Trabalho, responsável por prever a tratativa com os funcionários com carteira de trabalho assinada em regime privado, não previu em sua leitura, o controle de horário do motorista.

Ainda, não previu de que forma seria registrada sua jornada, a que tempo poderia dispor de seu intervalo intrajornada e interjornada, entre outras características que são específicas da atividade do motorista, vez que trabalha externamente.

Ainda no primeiro capítulo, verificou-se de que forma o judiciário e os sindicatos interpretaram a CLT para regular a atividade do motorista, logo, o incluiu

nas atividades externas sem possibilidade de registro e controle de jornada, mas por essa decisão, acabou por influir totalmente nos vencimentos do motorista.

Feita essa primeira análise, que já constatou a dificuldade do motorista em ter uma remuneração digna devido a sua atividade, também surge a preocupação do empregador em aplicar uma legislação que não previu sua situação em concreto. Estaria o empregador aplicando um regramento correto? E que segurança jurídica essa opção dá as empresas?

Com estes questionamentos e com a certeza que o motorista necessitava de uma regulamentação legislativa, surge então a primeira lei que trata tão somente de sua categoria profissional, a Lei n. 12. 619/2012.

Ao aplicar a lei específica ao motorista, surgiram na prática algumas dificuldades, pois o legislador não conseguiu incluir em letra de lei todas as situações decorrentes da atividade de motorista profissional.

Encerrou-se o primeiro capítulo verificando de que forma o legislativo busca renovar a lei e nesta incluir todas as disposições pertinentes a esta categoria, de forma que amparasse o trabalhador e o empregador.

Surgiu então a nova lei, n. 13.103/2015, que revogou vários dispositivos da então lei que era vigente, n. 12.619/2012, e apresentou novidades para a categoria do motorista profissional.

Tais novidades foram abordadas no segundo capítulo, foram analisadas suas maiores alterações nos temas que mais implicam na prática do motorista profissional.

Com esta análise dos institutos mais relevantes, buscou-se expor de que forma realmente o motorista profissional tem uma relação diferente dos trabalhadores urbanos. Com isto, os intervalos, tempo obrigatório de direção, a necessidade de exame toxicológico, entre outras aplicações específicas, tiveram que ser estudadas a fim de alcançar o objetivo do trabalho, que é verificar a aplicação da referida lei do motorista no âmbito judiciário.

Para verificar sua aplicação na Justiça do Trabalho, precisou verificar por meio de estudo doutrinário e amparado na legislação o que é de fato cada instituto, e esse foi o objeto do segundo capítulo.

No terceiro e último capítulo, foi verificado de forma prática e objetiva, qual é o posicionamento dos magistrados a respeito da lei do motorista, de que

forma aqueles institutos estudados no segundo capítulo conceitualmente são aplicados na prática.

Seus subtítulos buscaram expor os institutos mais buscados pelos trabalhadores na justiça trabalhista, ou seja, as aplicações destas práticas são as que mais geram dúvida nos empregadores e conseqüentemente as que mais geram o passivo trabalhista.

Justifica-se a importância desse trabalho ao fim de proporcionar aos empregadores de motoristas o conhecimento dos institutos aplicados aos seus trabalhadores, e qual a maneira que sua aplicação gera menos ônus à operação e garante direitos dignos a ambos os lados. Por outro lado, também proporcionar o conhecimento ao motorista profissional, lhe dar com este suporte ao entendimento de algumas aplicações e neste sentido buscou contribuir para este ter a certeza que há aplicação correta da legislação, no intuito de manter a boa e digna relação jurídica entre empregado e empregador.

Para elaborar este trabalho foi realizada uma análise bibliográfica, por meio de utilização do método dedutivo e pesquisas em jurisprudências e materiais virtuais.

2 CATEGORIA MOTORISTA PROFISSIONAL

O motorista profissional é aquele que exerce atividade com veículo condutor, sendo assim trabalha em local externo, em poucas situações há a figura do motorista que apenas fica no pátio da empresa. Podemos citar o motorista manobrista por exemplo, este não exerce atividade externa, no sentido de sair da sede da empresa.

Necessário e notório se faz estudar especificamente as peculiaridades do motorista profissional, pois não se aplicam todas as regras a que se aplicam a um funcionário que, como exemplo, trabalha dentro do escritório de uma empresa e que tem condições de registrar seu ponto seguindo as normas de registro de jornada de trabalho.

Por sua vez, o motorista profissional trafega nas vias nacionais e até mesmo internacionais, e conduz veículo com carga ou com pessoas em serviço de sua empresa, não bastam, portanto, as regras presentes na legislação para assegurar segurança jurídica a essa relação do empregador e empregado que se inclui nessa categoria.

2.1 Conceito e características do motorista profissional

Aduz Alexandre Agra Belmonte que “no século XX o Brasil optou pelo transporte preferencial rodoviário para a locomoção de pessoas e bens”.(2016, p.19)

A partir dessa forte concentração de transporte rodoviário de cargas e pessoas no Brasil, a figura do motorista profissional começa então a ter influencia no país, uma vez que cada vez mais necessária.

Belmonte afirma a alta demanda no transporte devido à implantação das indústrias automobilísticas, pela alteração da capital federal e pela redução dos preços dos combustíveis derivados do petróleo, o que viabilizou a expansão das estradas e a diminuição do uso das estradas férreas, em meados de 1973. (2016, p. 19)

Neste momento até a atualidade, nota-se ainda o transporte rodoviário com grande papel à sociedade, observado a grande dimensão do Brasil e o alto crescimento populacional.

Introduzida a figura do transporte rodoviária no país e conseqüentemente do motorista profissional, vez que parte do processo de transporte, importante faz-se estudar as peculiaridades da categoria, pois se destaca em vários pontos diferentes do trabalhador urbano comum.

Inicialmente, cumpre conceituar o motorista profissional, que ao entendimento da Resolução 525 do Contran, motorista profissional pode ser resumido em “o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo”. (2015, p. 2)

Belmonte afirma:

Motorista profissional é o trabalhador cujo labor consiste, mediante formação profissional e habilitação por meio do Código de Trânsito Brasileiro nas categorias A, B, C, D e E, na condução de veículos automotores para o transporte rodoviário de carga ou passageiros e na realização de verificações e manutenções básicas do veículo para efeito de alimentação de combustível e óleo, pressão de pneus e avaliação da necessidade preventiva de revisões e reparação de avarias. (2016, p. 24)

Ainda, conforme afirma o artigo 3º da CLT, “considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”. (BRASIL, 1943, s.p)

Uma vez que exerce atividade remunerada, portanto o motorista profissional está sujeito às regras da CLT, uma vez que se enquadra no artigo terceiro desta, conforme exposto acima. (BRASIL, 1943, s.p)

Logo, se o empregador deveria seguir as regras da CLT ao contrato de trabalho do motorista profissional, algumas figuras se mostram controvérsias na aplicação da referida lei à realidade da profissão.

Antes de regulamentação própria, os motoristas eram enquadrados no artigo 62, I da CLT, que dispõe a respeito dos empregados sem controle de jornada, pois exercem atividade externa, confirma Deborah Cardoso (2016, p. 78).

Porém, ao aplicar este artigo ao contrato do motorista, este ficava sujeito à ausência de pagamento dos seus direitos, tais como: o pagamento de horas extras e todas as demais verbas que decorrem do excesso de jornada, conforme demonstrado por Cardoso. (2016, p. 78)

Sandro Lunard Nicoladeli e Fabio Augusto Mello Peres expõem que “as controvérsias residiam, basicamente, no reconhecimento do tempo de trabalho do empregado aos seus tomadores de serviço”.(2015, p.23)

Diante desta situação, afirma Nicoladeli e Peres:

A solução dos conflitos individuais consolidou, em linhas gerais, duas formas de gestão do tempo dos motoristas, por vezes ratificadas, por vezes rechaçadas pelo Poder Judiciário, assim patenteadas: a) rejeição absoluta de qualquer forma de controle da atividade do motorista por conta da aplicação do artigo 62, inciso I, da CLT; b) reconhecimento de todo o tempo disponível do motorista ao empregador, aplicando-se, dependendo do caso, os artigos 4º ou 244, ambos da CLT. (2015, p. 23-24)

Em jurisprudência recente, ainda se encontra a consolidação do entendimento da época, no que diz respeito à aplicação do artigo 62, I, da CLT:

MOTORISTA CARRETEIRO. INCOMPATIBILIDADE COM O CONTROLE DE JORNADA. Enquadra-se na exceção do artigo 62, I, da CLT o motorista carreteiro que, em período anterior à Lei 12.619/2012, não se submetia ao efetivo controle de jornada, possuindo total liberdade de horário para cumprir seus compromissos. (TRTPR-ACO-23979-2016, Relator: Francisco Roberto Ermel, 6ª Turma, Data de Publicação: 12/07/2016)

Ressalta-se que na época nem todo tribunal entendia dessa maneira, explica Cardoso que “o TRT da 9º região, em sua maioria, tinha entendimento de que havia a possibilidade de controle de jornada por meio do tacógrafo, rastreamento, documentos de controle operacional [...]”. (2016, p.80)

Porém, em ampla controvérsia a esse entendimento do tribunal, foi editada a OJ nº 332 da SDI-1, que dispôs:

MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/86 DO CONTRAN (DJ 09.12.2003). O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa. (BRASIL, 2003, s.p)

Diante de tal divergência, afirma Cardoso que os empresários estavam em grande preocupação com o passivo trabalhista que criara a cada dia que passava, as diversas interpretações a respeito da jornada dos seus empregados motoristas lhe traziam uma insegurança jurídica. (2016, p.77)

2.2 Necessidade regulamentação da categoria

Conforme estudado até o presente momento, a profissão do motorista profissional estava ausente de regulamentação específica, que cuidasse das peculiaridades da categoria e por consequência, incapaz de proporcionar entendimento pacífico às empresas e aos empregados, e até mesmo aos tribunais.

Consolida sobre o assunto Narciso Figueirôa Junior, que dispõe que em decorrência das várias incertezas jurisprudenciais, o pagamento das horas extras aos motoristas profissionais sempre foi tema de discussão e insegurança aos patrões e empregados. (2013, s.p)

A respeito desse tema, alude Alexandre Euclides Rocha “indiscutivelmente há necessidade de regulamentação da profissão de motorista, estabelecendo-se regras para que referidos profissionais possam usufruir de jornada compatível e de intervalos e repousos adequados previstos em lei”. (2015, p.4)

Amaury Rodrigues Pinto Junior explica “a regulamentação da profissão do motorista era medida que há muito se impunha como necessária e seu surgimento, por si só, representa avanço no âmbito jurídico-normativo”. (2016, p.58)

Antes da regulamentação da lei, direitos básicos do empregado que exercia a função de motorista eram desrespeitados, em atenção à jornada de trabalho que era excessiva e sem pagamento de horas extras, pelo motivo dos empregadores aplicarem o artigo 62, I da CLT, menciona Junior. (2016 A, p. 44)

Aos estudos de André Franco de Oliveira Passos:

Apesar de toda a importância histórica e econômica e da complexidade jurídica do ato de dirigir, os trabalhadores do transporte terrestre realizado por veículo automotor, conhecidos popularmente como MOTORISTAS, esperaram até 2012 para ter uma regulamentação de sua atividade na modalidade profissional pelo Congresso Nacional, por meio da Lei n. 12.619/2012. (2015, p. 15)

João Marcelo Balsanelli afirma que “a situação que envolvia a jornada de trabalho do motorista de caminhão era absolutamente injusta e desproporcional”. (2016, p.146)

Ainda, Balsanelli dispõe e conclui que “não havia nenhuma dúvida que, mesmo sendo externo, era absolutamente possível o controle da jornada do motorista, o que se deu por meio da Lei nº 12.619/2012”. (2016, p.147)

2.3 Evolução histórica da legislação sobre o tema

Verificada a necessidade e a situação que se encontram amparados juridicamente os motoristas e empregadores, é de suma importância a análise histórica da legislação específica que foi criada para a categoria do motorista profissional.

Diversos direitos e garantias, também como deveres, foram sendo incluídos durante as alterações legislativas, e criaram um cenário atual que se aplica a esta categoria.

Estudar o histórico da legislação sobre o tema faz com que a percepção da evolução sobre este seja mais minuciosa e os detalhes sejam destacados para notar as vitórias e retrocessos acerca do tema deste trabalho.

2.3.1 Lei 12.619/2012

“A Lei n. 12.619/2012 dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a CLT e a Lei n. 9.503/1997, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional”, enumera Junior (2013 B, s.p).

Belmonte demonstra “a entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 30.04.2012, foi, no entanto, sucedida de intensos movimentos de protesto, com a paralisação dos motoristas em diversas rodovias do país”.(2016, p.22)

Ainda, prossegue Junior “o texto pode não ser perfeito, mas traz diretrizes básicas fundamentais para que as relações trabalhistas no segmento de transporte atinjam um novo patamar de evolução”. (2013 B, s.p)

“A lei nº 12.619/2012, portanto, teve a intenção de proteger a saúde do motorista e também a de proporcionar o seu acesso a direitos básicos, sobretudo estabelecendo limites à jornada de trabalho”, conforme afirma Balsanelli (2016, p. 147).

No mesmo sentido, Cardoso expõe:

A limitação do tempo de direção tem por objetivo participar da redução de acidentes nas rodovias brasileiras, índices de mortalidade, doenças ocupacionais físicas e mentais, tendo em vista que é no transporte que se encontra um dos maiores índices de doenças nos setores da economia, ante a inexistência de limites até a promulgação da Lei nº 12.619/2012. (2016, p. 107)

Belmonte explica que a lei não trouxe total conformismo, em destaque a dois pontos. Primeiro, a lei trouxe a ideia do descanso do motorista para diminuir o excesso de jornada, porém na realidade das rodovias brasileiras, inexistente local seguro para descanso. A segunda razão de inconformidade se dava pelo fato que com o controle de jornada efetivo, o custo da operação teve considerável alta e conseqüentemente a diminuição na remuneração. (2016, p.22)

2.3.2 Projeto de Lei 4.246/2012

Proposta pelo Deputado Jerônimo Goergen em 01 de Agosto 2012, este partidário do PP/RS, o projeto de Lei 4.246/2012 teve como objetivo principal alterar o artigo 235-C, 235-E e 235-F, ambos da CLT e artigo 67-A do CTB. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012, s.p)

Sua justificação se resume na inaplicabilidade da Lei 12.619/2012 com ênfase nesses artigos, pelo motivo de “transtorno a toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção, cujos os reflexos ainda estão sendo devidamente dimensionados”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012, p. 3)

Ainda, o deputado confirma que com a lei 12.619/2012 tanto o empregador e o empregado não conseguem efetivamente seguir a legislação vigente, e portanto necessária faz essa ser reformada e adaptada às condições da categoria. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012, p. 3)

Entre suas propostas, destaca-se a elevação das horas extras diárias, antes determinado no art. 235-C, parágrafo primeiro da CLT como possível a prorrogação da jornada em até duas horas extras diárias, passando a ser possível a prorrogação em até quatro horas diárias. Também no art. 235-C em seu parágrafo 3º, a alteração das horas de descanso semanais de 35 horas para 32 horas e o repouso diário de 11 horas para 8 horas. Destaca-se na nova redação proposta para o art. 235-C a possibilidade da compensação do descanso semanal somente quando o motorista retornar à base, quando este estiver fora, desde que ajustado entre as partes. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012, p. 1-2)

Quanto ao artigo 235-E que tratava de regras para compensação do descanso ao motorista de longa viagem, e que resumidamente tratava também do pagamento de tempo de reserva, correspondente a 30% do salário hora do motorista, quando em turno de revezamento em transporte rodoviário de passageiros, fora proposta sua total revogação. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012,p. 2)

O artigo 235-F dispunha a respeito da possibilidade da jornada de escala 12x36 ao motorista, quando aprovado por meio de Convenção Coletiva ou Acordo Coletivo, proposto este também a ser revogado em sua totalidade pelo Deputado autor do PL 4.246/2012. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2012, p. 2)

O presente projeto de lei foi remetido para apreciação do Senado em 07/05/2014, e este foi aprovado com revisão e emendas, as quais tiveram destaque em: oferecer o seguro obrigatório de vida aos motoristas, este cedido pelo empregador, estabelecer os intervalos de refeição dos motoristas em no mínimo uma hora, com opção de fracionamento em dois intervalos de no mínimo 5 minutos e que coincida com a parada obrigatória do motorista, a obrigatoriedade do exame toxicológico na emissão e renovação da CNH, a regulamentação pelo MTE dos pontos de descanso em rodovias, e por fim, a limitação de horas extras diárias de duas horas diárias. (SENADO FEDERAL, 2014, p. 1-6)

Tão logo, a Câmara dos Deputados iniciou a votação das emendas e após todo trâmite de votação, em 11 de Fevereiro de 2015 dispôs da versão a ser encaminhada para o Senado novamente e posteriormente para sanção, que fora sancionada pela Presidente e convertido na Lei nº 13.103, de 2 de Março de 2015. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, s. ano, s. p)

Será esta nova lei comentada em tópico específico, para melhor análise das novidades e das revogações da lei que trata dos motoristas profissionais.

2.3.3 Projeto de Lei 5.943/2013

Proposta em 11 de Julho de 2013, a PL 5.943/2013, sob o seguinte fundamento:

Os problemas com a aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, justificaram a criação, na Câmara dos Deputados, de uma “Comissão Especial Destinada a Debater e a Propor Modificações à Lei nº 12.619, de 30 de Abril de 2012, que Regulamenta a Profissão de Motorista.” (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, p. 9)

Trouxe novidade ao propor incluir a lei das empresas e transportadores autônomos de cargas (TAC), regulado pela Lei n. 11.442/ 2007. Buscou garantir direitos básicos aos motoristas rodoviários de cargas e passageiros, sejam estes empregados ou autônomos. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, s.p)

O PL 5.943/2013 tinha como ementa:

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no que se refere ao empregado, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) bem como a Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007 (Empresas e transportadores autônomos de carga), para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, s.p)

Devido ao seu tema tratar de objeto que já vinha sido discutido em PL 4.246/2012, foi requerido pela Mesa Diretora da Câmara dos Deputados em 19/07/2013 o apenso da PL 5.943/2013. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, s.p)

Em 29/04/2014 foi “Declarado prejudicado em face da aprovação do Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012, principal”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, s.p)

Por fim, foi requerido pela Mesa Diretora da Câmara dos Deputados a desapensação “em face da declaração de prejudicialidade deste e do seu conseqüente arquivamento”.(CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, s.p)

2.3.4 Projeto de Lei 6.686/2013

Proposta pela Deputada Jô Moraes, do Partido PCdoB/MG, a PL nº 6.686/2013 teve por objeto tratar de alterar também artigos da Lei nº 12.619/2012, a Lei nº 9.503/1997 (CTB), Lei nº 10.233/2001 e 11.079/2004, todas em seus artigos que tratavam das peculiaridades dos motoristas. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, p.1)

O projeto da deputada se restringiu em ampliar direitos aos motoristas, principalmente quanto à saúde e segurança do trabalhador. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, 1-6)

Ofereceu novas exigências para os locais de espera aos motoristas, que deviam seguir as normas regulamentadoras do MTE, cuidou das regras aos intervalos intrajornada e interjornada e do descanso semanal, a inclusão do controle por diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo para controle do tempo de direção do motorista. Tais regras aplicáveis tanto aos motoristas empregados quanto aos motoristas autônomos. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, p. 1-6)

Sua justificação se deu no fato de que pela falta de controle e limite de jornada dos motoristas, o Brasil estava tendo alto índice de acidentes e mortalidade nas estradas, o que precisava ser cuidado por meio de uma lei que cuidasse de fato tanto os motoristas quanto o resto dos cidadãos. Desta grande discussão em todos os poderes (Executivo, Legislativo, Judiciário), originou a Lei nº 12.619/2012, porém com sua aplicação, verificada que esta ainda não era suficiente, necessário era aperfeiçoar esta. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, p.7-8)

Como afirma Nicoladeli e Peres:

A Lei nº 12.619/2012 foi relativamente simples nas suas disposições, tendo como preocupação central o controle e a limitação de jornada de trabalho do motorista profissional, bem como a elevação de seu patamar

remuneratório, provocando sensível e gradativa melhoria nas condições de vida e de trabalho dos profissionais do volante. (2015, p. 24)

Em vista dessa análise, nota-se como foi importante a repaginação da Lei nº 12.619/2012 para proporcionar efetiva evolução à legislação trabalhista dos motoristas profissionais.

Por se tratar de matéria relacionada ao que se tratava o PL 4.246/2012, o presente projeto em discussão foi apensado e discutido junto com a matéria que já vinha sido tratada pelo primeiro projeto. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013, s.p)

2.3.5 Lei 13.103/2015

Diante dos projetos estudados até o presente momento, estes foram discutidos e revisados pelo Congresso Nacional e então originaram a Lei nº 13.103/2015.

A presente lei, que foi moldada desde o PL 4.246/2012, teve sua repercussão positiva e negativa quanto a alguns dispositivos que disciplinou.

Numa visão geral, afirma Passos et al que:

A Lei n. 13.103/2015, por sua vez, veio alterar profundamente o trabalho do motorista profissional, mas num sentido contrário à diretriz da norma de 2012, pois reduziu direitos e garantias, ampliando a jornada de trabalho [...]. (2015, p.19)

Em sentido contrário, aos estudos de Cardoso a nova lei “não fere a dignidade humana, não fere a isonomia, nem a razoabilidade e ainda não traz nenhuma inovação jurídica desmedida”.(2016, p.87)

Em um olhar entre as leis, Maria Angela Szpak Swiech e Paulo Ricardo Pozzolo “Embora a Lei 13.103/2015 tenha revogado a Lei 12.619/2012, não houve nenhuma alteração na garantia de liberdade do exercício da profissão do motorista, desde que atendidas às condições e qualificações necessárias a isso”. (2015, p.154)

Nota-se um avanço legislativo quando, conforme a afirmativa de Francisco Ferreira Jorge Neto e Jouberto de Quadros Pessoa Cavalcante “Ao contrário da Lei 12.619/2012, por regra, a Lei 13.103/2016 destina-se não só ao

motorista empregado, como também ao motorista na condição de trabalhador autônomo”.(2015, p.257)

3 ALTERAÇÕES DECORRENTES DA LEI 13.103/2015

Diante do estudo da categoria do motorista profissional e de sua evolução legislativa, cumpre necessário estudar a lei que vige no ordenamento jurídico brasileiro atualmente, a Lei n. 13.103/2015.

Como já visto, a lei é resultado de uma evolução histórica e legislativa que buscou introduzir direitos e deveres ao motorista que exerce atividade remunerada, tem relevante importância no âmbito trabalhista, e até mesmo no cultural, pois envolve toda a sociedade.

Portanto, será estudada esta lei em seus pontos mais relevantes e que impactam nas empresas e mudam a rotina dos empregados assistidos por essa categoria.

3.1 A alteração legislativa: surgimento da lei 13.103/2015

Assim como afirma Belmonte:

A Lei 12.619/2012, bem intencionada, terminou por se exceder em suas normas, ao não se adequar à realidade do transporte brasileiro e à falta de infraestrutura adequada nas estradas para atendimento dos seus objetivos. (2016, p. 42)

“Ocorre que a Lei 12.619/2012 teve vida curta. Transcorridos menos de três anos após o início de sua vigência, ela foi quase inteiramente revogada pela Lei 13.103/2015, publicada em 03/03/2015”, analisa Swiech e Pozzolo. (2015, p. 152-153)

Ao olhar de Passos et al, conclui-se a substituição da Lei 12.612/2012 pela então vigente Lei 13.103/2015 foi um retrocesso, por entender que esta última ampliou muitos deveres e em contra partida diminuiu os direitos e garantias dos empregados. (2015, p. 19)

3.2 Principais novidades na lei 13.103/2015

A fim de renovar a legislação à realidade brasileira, e de acordo com a dificuldade encontrada na prática com a Lei 12.619/2012, substituiu-se então a lei pela lei até hoje vigente 13.103/2015.

Com esta alteração, alguns elementos trazidos pela nova lei não acompanharam o pensamento que a primeira lei preconizava.

De fato, houve grande insatisfação por parte principalmente dos trabalhadores no momento em que a nova lei permite ações que a lei anterior não permitia e inclusive a doutrina e a prática aprovava tais limitações.

Necessário se faz estudar alguns pontos mais comuns na prática que se encontra com o motorista nas empresas, e principalmente que tanto afligem os empregadores quanto a sua aplicabilidade, pois causa receio a toda classe aplicar determinados institutos no passo de que não temos histórico jurisprudencial dessas novidades.

Ainda, relevante é entender tais institutos para verificar após sua aplicabilidade na prática jurídica, pois a Lei do Motorista nos traz novidades quanto a aplicabilidade de alguns elementos, pois não cabíveis em nenhum outro tipo de relação trabalhista.

3.2.1 Controle e registro

O controle e registro de jornada do motorista sempre foram discussão na área, conforme estudado que antes da edição da primeira lei, havia a dificuldade em registrar e controlar o horário efetivo de trabalho desta categoria profissional.

Tão logo, a lei atual prevê e preceitua a forma que será efetuado este controle e de que maneira será registrado.

Conforme dispõe o artigo 2º, alínea b, da Lei n. 13.103/2015:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador. (BRASIL, 2015, s.p)

O presente tema já era apresentado na lei 12.619/2012, conforme se vê:

Art. 2o São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal: V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se 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 nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador. (BRASIL, 2012, s.p)

“Controle e o registro da jornada de trabalho continuam sendo direitos do empregado, mas, em princípio, é ele próprio quem deverá proceder ao controle e registro de sua jornada”, afirmam Passos et al. (2015, p. 43-44)

Para Belmonte, a nova lei “vêm confirmar a nova diretriz relacionada não apenas à possibilidade de controle, mas à sua necessidade, ainda que à distância, para efeito de verificação do cumprimento da legislação trabalhista [...]”. (2016, p. 30)

Ainda, Junior verifica que “esse direito foi reiterado [...], de modo que, a partir de maio de 2012, não é mais admissível qualquer discussão a respeito do enquadramento jurídico do motorista na exceção do art. 62, I, da CLT”. (2016 A, p. 45)

Áugusto Cesar Leite de Carvalho conclui que “O art. 2º, V, b, da Lei nº 13.103/2015 positivou enfim a construção jurisprudencial que se fazia sobranceira”. (2016 B, p. 73)

Ainda, dispõe Balsanelli:

Cabe ao empregador, segundo o art. 235-C, § 14º, da CLT, a responsabilidade da guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações de bordo ou no registrador instantâneo de velocidade e tempo, ou nos rastreadores, até que o veículo seja devolvido à empresa. (2016,p. 152)

Cardoso explica que há dificuldades por parte do empregador em contratar a ferramenta correta para o registro de jornada, vez que o controle manual

pode ser objeto de fraude e por si só não se faz portanto suficiente, e o meio eletrônico ainda hoje não é eficaz, pois as empresas que criam os sistemas eletrônicos ainda buscam desenvolver um produto que atenda à legalidade. (2016, p. 91-92)

Por fim, conclui Passos et al:

As consequências do registro e do controle de jornada e tempo de direção, em última análise, redefinem a atividade profissional, pois as locuções *tempo de espera, viagens de longa distancia, sobrejornada, tempo de repouso e revezamento de motoristas* convertem-se em premissas fático-legais, enquadradas no texto legal e de observância obrigatória pelos empregadores, além da necessária fiscalização por trabalhadores, sindicatos, autoridades de trânsito e auditoria fiscal do trabalho. (2015, p. 45)

Portanto, verificado que ainda que subsistam dificuldades aos empregadores em controlar e registrar a jornada diária de seus motoristas, tal instituto é refletivo em vários outros institutos que decorrem do controle das horas, não sendo portanto uma opção dada pelo legislador, e sim uma obrigatoriedade que deve ser seguida e fiscalizada.

E conclui Balsanelli “É inegável que a nova Lei dos Motoristas, em razão da obrigatoriedade do registro da jornada de trabalho, vai facilitar a instrução processual referente aos pedidos de horas extras dos motoristas de caminhão”. (2016, p. 153)

3.2.2 Jornada de trabalho

A jornada de trabalho do motorista profissional foi disposta pela lei 13.103/2015 na seguinte leitura:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. (BRASIL, 2015, s.p)

Para Junior, estas possibilidades na nova lei “evidentemente, precarizam as condições de trabalho dos motoristas profissionais e fazem prevalecer

o interesse econômico sobre o direito à saúde e à dignidade do ser humano”. (2016 A, p. 46-47)

A Constituição Federal traz preceito controverso:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho. (BRASIL, 1988, s.p)

Carvalho aduz que a este dispositivo trazido na Lei do Motorista foi tratado como “se não houvesse esgotamento fisiológico na condução de veículos em estradas brasileiras e o tempo maior ou excessivo de viagem não fosse um fator de estímulo ou induzimento a acidentes de trânsito”. (2016 B, p. 61)

Explica Nicoladeli e Peres a periculosidade em deixar o motorista dirigir por doze horas em sua jornada efetiva, podendo causar problemas à saúde do mesmo, e ainda, destaca que a nova lei deveria seguir a interpretação dos direitos dos trabalhadores elencados pela Constituição Federal, o que não foi observado. (2015, p. 27)

Luciano Augusto de Toledo Coelho observa que “situação mais gravosa é a da jornada comum de doze horas [...], ao tratar de uma categoria que trabalha já sob a pressão de prazos de entrega e condições difíceis com relação ao meio ambiente do trabalho”. (2015, p. 40)

Observa-se entre os estudiosos da área a grande reprovação em elastecer a carga horária do motorista em mais quatro horas extras diárias. Ainda, tal dispositivo deve estar previsto em Convenção Coletiva de Trabalho, o que será analisado a seguir como foi sua aplicação ao ponto de vista dos Sindicatos da categoria.

Em Curitiba no Estado do Paraná, o sindicato responsável pela região, o Sintracarp, incluiu em sua CCT o disposto já adiantado pelo artigo 235-C da Lei do Motorista:

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - HORAS EXTRAS As horas extraordinárias serão remuneradas com acréscimo de 50% (cinquenta por cento) em dias úteis e com 100% (cem por cento) em domingos e feriados não compensados, com sua integração no cálculo de férias, 13º salário, aviso prévio, repouso remunerado e FGTS.

PARÁGRAFO ÚNICO Nos termos do Artigo 235-C, para os motoristas fica autorizada a realização de até 4 (quatro) horas extras por dia. Na hipótese do referido dispositivo legal ter sua vigência suspensa ou cancelada, por conta de decisão do Supremo Tribunal Federal, a autorização ora concedida pelo sindicato profissional ficará automaticamente cancelada. (2016, s.p)

O Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas de Joinville, tratou da seguinte forma:

CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA – JORNADA DE TRABALHO DOS MOTORISTAS A jornada diária de trabalho será de 08 (oito) horas diárias e 44 (quarenta e quatro) semanais, podendo ser compensada e revezada na forma da Lei. Parágrafo único: A jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser prorrogada por até 04 (quatro) horas extraordinárias, de conformidade com o Art. 235 C da CLT, instituído pela Lei nº. 13.103/2015. (2016, s.p)

Nota-se que o sindicato aderiu à normativa e apenas reproduziu o que o legislador já havia previsto. Diante da grande insatisfação dos estudiosos, esperava-se a reprovação pelos sindicatos, o que não ocorreu.

Passos et al acreditam ser esta norma “uma potencial precarização das relações de trabalho dos motoristas profissionais, que estarão sujeitos a uma jornada de trabalho abusiva”. (2015, p. 61)

Junior afirma que “quanto à jornada de trabalho, conclui-se que o labor de até quatro horas extras só poderá ser admitido como fato excepcional e devidamente justificado”. (2016 A, p. 57)

Para Passos, há uma esperança que Poder Judiciário reprove essa sistemática, uma vez que a jornada claramente excessiva coloca em risco o motorista e até mesmo a empresa, com sua carga em estrada, e a própria Constituição não prevê tal ampliação de jornada. (2015, p.20)

Conclui-se a análise da referida jornada de trabalho pelo entendimento que o legislador buscou incluir na jornada as horas excedentes do motorista mas não se ateve aos riscos a que esse fica exposto diariamente, causando preocupação às empresas e aos empregados se essa normativa realmente condiz com o que será julgado nas Varas de Trabalho e Tribunais do Trabalho.

3.2.2.1 Escala 12x36

A respeito da escala de 12 por 36, esta tem previsão na Súmula 444 do TST, que dispõe:

JORNADA DE TRABALHO. NORMA COLETIVA. LEI. ESCALA DE 12 POR 36. VALIDADE. - Res. 185/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012 - republicada em decorrência do despacho proferido no processo TST-PA-504.280/2012.2 - DEJT divulgado em 26.11.2012
É válida, em caráter excepcional, a jornada de doze horas de trabalho por trinta e seis de descanso, prevista em lei ou ajustada exclusivamente mediante acordo coletivo de trabalho ou convenção coletiva de trabalho, assegurada a remuneração em dobro dos feriados trabalhados. O empregado não tem direito ao pagamento de adicional referente ao labor prestado na décima primeira e décima segunda horas. (BRASIL, 2012, s.p)

A lei n. 12.619/2012 já permitia a escala 12 por 36, em seu artigo 235-F, que dispunha:

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique. (BRASIL, 2012, s.p)

Passos et al observam que neste artigo a referida escala “seria excepcional, implementada por instrumento coletivo negociado e em razão de três fundamentos: especificidade do transporte, sazonalidade ou característica que justifique a adoção dessa modalidade de jornada”. (2015, p. 96)

Já a lei 13.103/2015 determina em sua leitura:

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação. (BRASIL, 2015, s.p)

“A nova redação do artigo em referência, dada pela Lei 13103, não mais exige a existência de razão que justifique a jornada 12x36, bastando que seja fixada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho”, preconiza Célio Pereira Oliveira Neto (2015 A, p. 120)

“O empregado submetido à jornada de 12 horas de trabalho por 36 de descanso, que compreenda a totalidade do período noturno, tem direito ao adicional noturno, relativo às horas trabalhadas após as 5 horas da manhã (OJ 388, SDI-I)”, conclui Cavalcante e Neto (2015, p. 273)

Verifica-se que a nova lei simplificou a interpretação da referida escala, mas de forma que o empregador não precise mais justificar a razão do aumento da jornada, devendo então o sindicato atuar em fiscalização no cumprimento dos acordos coletivos.

3.2.3 Tempo de direção

O artigo 67-C do Código de Trânsito Brasileiro, introduzido pela Lei 13.103/2016, cuidou em tratar do tempo de direção do motorista profissional, o que dispõe que serão no máximo 5 (cinco) horas e meia. (2015, s.p)

Diante deste fato, Neto dispõe que este limite trata-se “considerando como tempo de direção ou de condução somente o período em que o motorista estiver no volante, em curso entre a origem e o destino”. (2015 A, p. 160)

Cardoso elenca que “a limitação do tempo de direção tem por objetivo participar da redução de acidentes nas rodovias brasileiras, índices de mortalidade, doenças físicas e mentais”. (2016, p. 107)

A Resolução 525/2015 do Contran determina que tempo de direção trata-se do “período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em movimento”. (2015, p.2)

Ainda, determina de que forma este será efetivamente fiscalizado:

Art. 2º A fiscalização do tempo de direção e do intervalo de descanso do motorista profissional dar-se-á por meio de:

I - Análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, na forma regulamentada pelo CONTRAN; ou

II - Verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou

III – Verificação da ficha de trabalho do autônomo. (CONTRAN, 2015, s.p)

Diante deste fato, a Resolução 525/2015 do Contran determina que o início da contagem do tempo de direção ou condução será a partir de quando o motorista efetivamente der partida no veículo a fim de chegar no seu destino. Não é necessário o pressuposto de o veículo estar com carga, vez que este pode estar retornando de uma entrega. (2015, p. 3)

3.2.4 Tempo de espera

O tempo de espera foi instituído ao motorista em razão da peculiaridade do seu serviço, afirma Belmonte que este foi criado pelo legislador para considerar o tempo que o empregado fica nos embarcadores para carga e descarga e também nos postos de fiscalização, quando é analisada a carga e sua documentação, bem como do veículo. (2016, p. 34)

“Quando o tempo de espera ultrapassava o horário normal do trabalho do motorista, ele deveria ser remunerado pelo valor da hora normal, acrescido do adicional de 30%”, aduz Junior em relação à lei anterior. (2016 A, p. 56)

Logo, na lei n. 13.103/2015 essa remuneração foi alterada, vejamos no artigo 235-C, § 9º: “As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.” (BRASIL, 2015, s.p)

Para Carvalho, “esse tempo seria extraordinário e deveria ser remunerado com o adicional mínimo de 50%, porque assim importa o art. 7º, XVI, da Constituição”. (2016 B, p. 70)

Ainda, observa Cardoso, que o tempo de espera “não é considerado trabalho efetivo e nem como horas extraordinárias, mas, sim, serão horas indenizadas (sem natureza salarial)”. (2016, p. 108)

O art. 235-D, §3º dispõe que quando o motorista empregado estiver em viagem de longa distância e for dispensado do serviço em determinado dia, caso este permaneça no veículo previamente autorizado pelo empregador, este tempo será contado como tempo de espera. (BRASIL, 2015, s.p)

Analisa Balsanelli que:

Em se tratando de tempo de espera superior a duas horas ininterruptas, havendo a necessidade de permanecer próximo ao veículo, mas com condições adequadas para o descanso, o tempo será considerado como de descanso (intervalo intrajornada ou interjornada), sem prejuízo do pagamento de 30% sobre a hora normal. No curso do tempo de espera, se houver a necessidade da movimentação do veículo, não há modificação na natureza do fato, considerando-se, mesmo nessa situação, como tempo de espera. (2016, p. 152)

Almir Antônio Fabricio de Carvalho tem seu entendimento em que:

Destaca-se que o motorista, nessa situação, não se encontra em descanso ou repouso para refeição, pois nestas hipóteses ele tem o poder de disposição para fazer o que bem entender. No tempo de espera, pelo contrário, deve fiscalizar a operação realizada. (2015 A, p. 10)

Junior compara o tempo de espera que é relativamente um tempo de prontidão por parte do empregado, vez que este não pode se deslocar, e nem ir embora, com o instituto do sobreaviso previsto no artigo 244 da CLT, que o trabalhador permanece em sua residência a espera de ser chamado ou não para comparecer ao trabalho. Visto a comparação dos institutos, não analisa como digno a remuneração prevista no tempo de espera, principalmente por esta não integrar ao salário e logo, às medias. (2016 A, p. 57)

Passos et al fazem um comparativo interessante sobre as duas leis:

Com efeito, na Lei n. 12.619/2012, uma vez alcançado o tempo máximo de jornada de trabalho (oito horas), todo o período excedente trabalhado nas condições previstas pela norma (aguardo pela carga, descarga ou fiscalização) seria considerado tempo de espera.

Com a Lei n. 13.103/2015, qualquer período que o empregado se encontre nas condições previstas no § 8º do art. 235-C será considerado como tempo de espera, **independentemente de haver ultrapassado ou não a jornada diária de oito horas**. (2015, p. 75)

“A reformulação do instituto dada pela Lei n. 13.103/2015 comprometeu de modo insanável sua finalidade, tornando-o barato para o patrão e muito caro para o motorista”, confirma Paulo Douglas Almeida de Moraes. (2015, p. 62)

Para Junior “a disciplina do “tempo de espera” não atende ao postulado fundamental que preconiza o reconhecimento do valor social do trabalho”. (2016 A, p. 58)

Ainda, Carvalho conclui que “o tempo de espera tem natureza indenizatória, são afastados reflexos em outras verbas, a exemplo de seu FGTS, 13º salário e férias”. (2015 A, p. 11)

“Prevê-se que o trabalhador, ainda que não tenha completado a integralidade das horas da sua jornada contratual, tenha, ao menos, remunerado o tempo correspondente que faltar para completar sua jornada”, observa Passos et al (2015, p. 78)

Por fim ao estudo do tempo de espera, a lei trouxe a seguinte redação no artigo 235-C:

§12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3o. (BRASIL, 2015, s.p)

Coelho questiona “Ora, qual a natureza jurídica então, do tempo em que o motorista, em suposta “espera”, está manobrando o veículo, já que a lei diz que não é tempo de trabalho”. (2015, p. 46)

Passos et al entendem que “Rigorosamente, quando o motorista profissional passa à direção do veículo, ainda que por curto espaço de tempo, ele está praticando atividade tipicamente contratual, sendo computável em sua jornada de trabalho”. (2015, p. 79)

“Não há dúvida quanto às responsabilidades do empregado nessa movimentação, sendo possível aplicação de justas causas, afinal, o empregado está em efetiva prestação de serviço e não em espera, quando em manobra”, aduz Coelho. (2015, p. 46)

Moraes diz ser “a única observação positiva, esta sim limitando minimamente o prejuízo social e biológico do trabalhador, foi a garantia de que o motorista terá o direito de repousar ao menos oito horas ininterruptas a cada dia”. (2015, p. 63)

Carvalho conclui a análise do estudo do tempo de espera com o seguinte pensamento “embora seja prematura a afirmação de que careceria de validade ou eficácia a regulamentação do tempo de espera, causam real estranheza as mudanças advindas com a Lei nº 13.103/2015”. (2016 B, p. 70)

3.2.5 Intervalo do motorista

Diante das alterações contidas na Lei n. 13.103/2015 estudadas até o presente momento, destaca-se a insatisfação dos doutrinadores da área, especializados em motoristas profissionais.

Afirma Nicoladeli e Peres que “As alterações produzidas no ritmo, extensão e intensidade do trabalho do motorista corroem os pilares constitutivos do núcleo familiar”. (2015, p.29)

É importante destacar as premissas elencadas no regulamento dos intervalos dos motoristas, pois até o momento a lei cuidou em estipular várias diretrizes para o cumprimento da jornada do motorista, e até no seu exagerado aumento de jornada de forma legalizada, porém crítica ao empregado.

3.2.5.1 Intervalo intrajornada

Mauro Mascaro do Nascimento interpreta o intervalo intrajornada que é disposto pela CLT de forma que “Na mesma jornada [...] há intervalos de 15 minutos se a duração do trabalho for de 4 a 6 horas, e de 1 a 2 horas, se a jornada tiver duração superior a 6 horas”.(2011, p. 782)

A Lei 13.103/2015 elencou, além do tradicional intervalo intrajornada disposto pela CLT, o tempo de parada obrigatória, que foi incluído no art. 67-C do CBT. (BRASIL, 2015, s.p)

Belmonte analisa a lei de forma que conclui que o “o tempo de direção para efeito de concessão de intervalo intrajornada está agora limitado a 5 horas e meia, ininterruptas”. (2016, p. 33)

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe a seguinte leitura para o entendimento desse intervalo:

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1o Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1o-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção. (2015, s.p)

Há a interpretação de Carvalho no sentido de que este intervalo “imposto pela legislação de trânsito, pode coincidir com o intervalo de no mínimo uma hora para refeição assegurado, pela CLT, aos motoristas que cumprem jornada (integral) de mais de quatro horas”. (2016 B, p. 66)

Significa dizer que, além do tempo de parada obrigatória que está descrito no CTB, haverá o intervalo para descanso e refeição disposto no art.71 da CLT. (BRASIL, 1943, s.p)

A Lei n. 13.103/2015 alterou o texto na CLT no art. 71, § 5º, a possibilidade de fracionamento ou redução, desde que esta alteração esteja contida em convenção coletiva ou acordo coletivo firmado com o sindicato da categoria. E por fim, ressalta que esta alteração no intervalo do motorista deve manter a remuneração do mesmo e inclusive ser concedidos intervalos ao final de cada viagem. (BRASIL, 2015, s.p)

Balsanelli dispõe “Essa exceção tem como fundamento a excepcionalidade do trabalho em condições especiais a que são submetidos os motoristas”. (2016, p. 149)

Neto verifica que “a redação anterior do § 5º do art. 71 da CLT permitia somente o fracionamento dos intervalos de que tratam o *caput* e o §1º do mesmo artigo”. (2015 A, p. 153)

Para Passos et al há a contrariedade de tal dispositivo a fim de reduzir ou fracionar o intervalo, com a súmula 437, item II, do TST, que dispõe ser ilegal qualquer supressão ou redução, observado que este intervalo tem função primordial de manter a boa saúde do trabalhador. (2015, p. 48)

Destaca Alberto Emiliano de Oliveira Neto “como vem sendo demonstrado nesse breve estudo, o objetivo da Lei n. 13.103/15 não é equipar o motorista profissional aos demais trabalhadores”. (2015 B, p.146)

Para Cardoso “o fracionamento ou redução do intervalo intrajornada devem ser evitados, sob pena de a jurisprudência e doutrina, em algum momento, entenderem que o intervalo não foi concedido [...]”. (2016, p. 98)

Outrossim, Neto dispõe “importante destacar o papel sindical, na medida em que importantes matérias (talvez as essenciais) ficaram atreladas à negociação coletiva”. (2015 A, p. 163)

Conclui-se diante dos estudos que o intervalo intrajornada do motorista tem forte alteração conforme os ditames previstos em lei. Desta forma para se adaptar a realidade do motorista, a nova lei buscou incluir opções aos empregadores para tornar possível tal intervalo, e para alguns doutrinadores esta alteração fere os direitos básicos dos trabalhadores, pois há muito tempo foi previsto que por exemplo, a redução do intervalo intrajornada era ilegal.

É necessário que para a interpretação da lei do motorista seja observado como o legislador elencou estas alterações e possibilidades para que, mesmo com as dificuldades desta categoria profissional, pudessem ser resguardados os direitos que estes já tinham antes de tal inovação legislativa.

3.2.5.2 Intervalo interjornada

Conceitualmente, o intervalo intrajornada consiste, segundo Mauricio Godinho Delgado:

Lapsos temporais regulares, distanciadores de uma duração diária de labor e outra imediatamente precedente e imediatamente posterior, caracterizados pela sustação da prestação de serviços e pela disponibilidade do obreiro perante o empregador. (2012, p. 960)

Diante deste conceito, entende-se que o intervalo interjornada é aquele entre uma jornada e outra, sendo assim, entre jornadas.

Para os motoristas, a lei cuidou em dispor desse intervalo no artigo 235-C, § 3º a tratar que será concedido num período de 24 horas, um intervalo mínimo de 11 horas para fins de descanso, que podem ser coincidentes com o período de parada obrigatória, e possibilita também a ideia do fracionamento. (BRASIL, 2015, s.p)

Mesmo que possam ser fracionadas o intervalo interjornada equivalente a 11 horas, a lei observa, ainda no art. 235-C, § 3º, que o primeiro

período de descanso deve seguir pelo menos 8 horas seguidas, e o saldo que lhe resta para descansar pode ser cumprido nas próximas 16 horas, essa normativa não traz exceções. (BRASIL, 2015, s.p)

Não consta na legislação a respeito dessa tratativa a condição da referida norma à convenção ou acordo coletivo, sendo assim, pode se tornar habitual por parte do empregador, aduz Neto. (2015 B, p. 154)

Moraes explica que com essa falta de previsão na limitação do fracionamento do intervalo interjornada, este acaba por permitir que sempre o empregador só se preocupe com as primeiras oito horas, inclusive por estas poderem ser ao mesmo tempo de parada obrigatória, isso será argumentação do empregador para a real diminuição do intervalo do motorista. (2015, p. 59)

Prosseguindo na interpretação da lei, o artigo 235-C, § 4º traz a questão do motorista que faz viagens de longa distância, previu o legislador que será considerado de longa distância quando o motorista permanecer por mais de 24 horas fora de sua residência e da sede a que presta serviço, neste caso o motorista poderá efetuar seu intervalo interjornada no próprio caminhão caso este seja preparado para tal, ou em alojamento do embarcador ou do próprio empregador. (BRASIL, 2015, s.p)

Neto aduz que o conceito de viagem de longa viagem permaneceu conforme a legislação anterior já previa, porém na nova lei surgiu o regulamento sob uma nova situação, as viagens superiores a 7 dias. Nesta modalidade de viagem, é comenta o autor que é permitido o fracionamento em dois períodos, correspondendo pelo menos um por 30h, e este será gozado quando do retorno de viagem, em sua residência. (2015 B, p. 123)

O art. 235-D, §5º da lei 13.103/2015 traz a figura de dois motoristas em uma mesma viagem, neste caso será adotado o repouso com o veículo em movimento, observando algumas regras: a) repouso mínimo de 6 horas seguidas em alojamento externo; b) caso o veículo contenha leito adequado para descanso, a cada 72 horas o veículo deverá ser estacionado para os motoristas usufruírem do repouso. (BRASIL, 2015, s.p)

Quanto a esta disposição, conclui Neto que “o repouso dentro de um veículo em movimento não é capaz de permitir o necessário descanso que o corpo do trabalhador demanda”. (2015 B , p.148)

Diante dos artigos estudados da nova lei, se percebeu grandes peculiaridades quanto aos fracionamentos do intervalo interjornada. São vários detalhes que, como com o intervalo intrajornada, tentam adaptar a realidade do motorista.

Devido cuidado o empregador deve ter, ao interpretar o intervalo interjornada e sua correta aplicação.

3.2.6 Remuneração em comissão

A remuneração por comissão do motorista profissional é novo dispositivo elencado pela lei 13.103/2015.

Dispõe, em inteiro teor, o artigo da referida lei:

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei. (BRASIL, 2015, s.p)

Destaca-se que tal possibilidade era proibida na lei 12.619/2012, em seu artigo 235-G, por entender em comprometer a segurança viária (BRASIL, 2012, s.p)

Para tanto, Passos et al analisam que “o comprometimento da segurança viária e da coletividade ocorre quando o trabalhador está em sobrejornada ou pressionado pelo recebimento de comissões vinculadas ao tempo de trajeto”. (2015, p. 97)

Ao olhar de Moraes “o pagamento por comissionamento se mostra incompatível com a lógica de preservação e proteção do motorista, bem como com a lógica de garantia de segurança no trânsito”. (2015, p. 68)

Para Neto “a semântica utilizada acaba por representar um estímulo ao uso da premiação”. (2015 B, p. 125)

O incentivo em pagar o valor a mais para o motorista em forma de comissão, mas observadas a segurança viária e de toda a coletividade, é atitude de

grande benefício, pois ao tempo que propõe pagamento maior ao motorista, assegura a segurança de forma geral. (NETO; CAVALCANTE, 2015, p.274)

Moraes aduz que o motorista “usa as drogas que o sistema lhe obriga, [...] trabalha desafiando os limites do seu organismo porque o pagamento por comissionamento lhe impõe tal condição para que aufera uma renda digna”. (2015, p. 77)

Conclui-se, portanto, que a nova lei mudou o formato de interpretação a respeito do pagamento de comissão, a exemplo de que a lei anterior sequer permitia a questão de premiação, e somente permitia a comissão em casos excepcionais. Ao passo que a nova lei permite tanto a premiação, quanto o pagamento em comissão, é então um incentivo a esse modelo de pagamento e a todas suas consequências. (NETO, 2015 B, p. 149)

3.2.7 Seguro obrigatório do motorista empregado

Elencam-se entre os direitos do motorista, na nova lei:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

V - se empregados:

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho. (BRASIL, 2015, s.p)

Passos et al analisam que “Nesse ponto, a lei de 2015 avançou em comparação com a de 2012, uma vez que especificou os infortúnios que devem ser objeto de seguro contratado pelo empregador”. (2015, p. 46)

“Nessa seara, assume ainda maior importância o controle da jornada de trabalho [...] tendo em vista o não retrocesso, a melhoria das condições sociais do trabalhador e a redução dos riscos inerentes à saúde”, analisa Coelho conforme a alteração no seguro obrigatório e o impacto positivo deste para o empregador. (2015, p. 44)

Antes, a Lei n. 12.619/2012 em seu artigo 2º parágrafo único, elencava tão somente o valor mínimo de 10 vezes o piso salarial e a cobertura a riscos pessoais inerentes às suas atividades, com isso a sua interpretação era subjetiva e confusa. (BRASIL, 2012, s.p)

3.2.8 Exames toxicológicos

Os exames toxicológicos são o grande destaque elencado na nova lei dos motoristas.

Para Nicoladeli e Peres a nova lei trouxe um risco à vida dos motoristas “pois o histórico da atividade profissional, agora agravado pelo aprofundamento da precarização, propiciará, em verdade, o aumento dos índices de acidentes nas vias”. (2015, p. 29)

Foi verificado o seguinte estudo a respeito da segurança viária:

No Brasil, a cada hora, cinco pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito e 59 ficam inválidas. [...] Nas estradas federais, os veículos pesados, que respondem por apenas 4% da frota nacional, estão envolvidos em 51% dos acidentes fatais, dos quais 43% envolvem caminhões e 8% ônibus.

O estudo comprovou que estes números elevados são consequência de uma combinação fatal: fadiga, jornadas excessivas e uso de drogas por parte dos motoristas profissionais. (AGÊNCIA BRASIL, 2015, s.p)

O uso de substâncias psicoativas é determinante no aumento dos acidentes que envolvem os motoristas profissionais, porém aduz que devido à nova redação da lei, que aumentar a jornada em larga escala e, ao mesmo tempo diminui seu tempo de descanso, implica com que ele fique mais propenso ao uso de substâncias ilícitas que o mantenham para prosseguir na viagem. (MORAES, 2015, p. 70)

Com isso, a Lei 13.103/2015 se preocupou em dispor regulamento para dirimir o uso de drogas, conforme o breve estudo de Oliveira “sua adoção foi a primeira medida para combater o uso de drogas por condutores, desde que o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor, em janeiro de 1998”. (BRASIL, 2015, s.p)

O legislador incluiu nos deveres do motorista profissional, elencados no art. 235-B, no inciso VII da lei 13.103/2015, a obrigatoriedade em realizar os exames toxicológicos que notem o uso de substâncias ilícitas pelo período anterior de 90 dias, devendo estes serem refeitos num prazo de 2 anos e 6 meses. Ainda, caso este se recuse em se submeter ao exame, será passível de infração disciplinar. (BRASIL, 2015, s.p)

Passos et al aduzem que perante a nova lei “referida obrigação deve ser analisada na perspectiva dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade e na ponderação entre o direito de o empregador adentrar na individualidade do empregado”. (2015, p. 49)

A lei exige o exame toxicológico nas situações de admissão, demissão e exames periódicos, caso estes resultem o uso de alguma substância, o motorista terá direito a refazer o teste em um novo período de tempo a fim de demonstrar que não é usuário habitual. Observam os autores que essa novidade se torna eficaz quando há um envolvimento de uma política pública em prol desse movimento. (NICOLADELI; PERES, 2015, p. 26)

Ainda, para Moraes, a lei não foi eficaz no sentido de prever este regulamento “vez que o novo diploma legalizou todos os fatores que levam o motorista às drogas: excesso de jornada, pagamento por comissão e ínfima remuneração”. (2015, p. 71)

“O poder fiscalizatório traduzido na exigência de exames toxicológicos estaria legitimado pela própria Constituição da República, porquanto a saúde do trabalhador e o bem estar de toda a coletividade justificariam tal procedimento”, confirma Felipe Augusto de Magalhães Calvet e Luana Popoliski VilácioPinto (2015, p. 84)

Júlio Ricardo de Paula Amaral ainda afirma que a questão do controle de uso de drogas e álcool “Sempre foi disciplinada por meio de regulamentos empresariais, o que era fonte de controvérsia quanto à sua validade [...] o que seguramente era capaz de gerar a insegurança jurídica para os envolvidos”. (2015, p. 90)

Em uma campanha publicitária sobre o uso das drogas pelos motoristas, conclui-se:

Com maior controle e usando um exame preventivo que obriga a busca de tratamento dos dependentes, teremos estradas mais seguras e vamos combater o aumento do uso de drogas e sua distribuição no país. Além disso, teremos um mercado mais saudável, sem a concorrência desleal que existe hoje, em que motoristas que usam drogas para se manterem acordados aceitam transportar em condições absurdas de tempo e preço, prejudicando todos que resistem ao uso de drogas e colocando em risco a vida de quem circula nas rodovias. (SOS ESTRADAS, 2015, s.p)

Aduz Carvalho “o tipo de exame toxicológico, previsto assim na lei, é aquele que se denomina de *larga janela*, porque permite detectar, normalmente com uma amostra de fio de cabelo, o uso de drogas nos últimos 90 dias”. (2015 A, p.75)

E ainda conclui Carvalho, que com esse tipo de exame a fim de colher informações de três meses, faz com que os motoristas se obriguem a não usar drogas, para então conseguir um emprego ou até mesmo mantê-lo. (2015 A, p. 75)

Neto expõe que “o resultado do exame toxicológico somente poderá ser divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins diversos do que validar a habilitação”. (2015 B, p. 151)

Em sua aplicação prática, o exame toxicológico trouxe o resultado no seguinte teor: “O estado do Paraná, que realiza o exame toxicológico desde março, quando começou a exigência, registrou queda de 23% no número de acidentes envolvendo caminhões nas rodovias federais”. (O GLOBO, 2016, s.p)

Ainda, a respeito do uso de drogas ao volante:

Estima-se que 1/3 dos motoristas profissionais faça uso de alguma droga. Em uma fiscalização realizada em 2015 pelo Ministério Público do Trabalho em parceria com a PRF, um em cada três caminhoneiros submetidos a exames toxicológicos tinha usado drogas. (O GLOBO, 2016, s.p)

Com isto, percebe-se a necessidade do exame e sua implicação na sociedade, e ainda, como analisa Lúcia Helena de Souza Doniak e Silvana Souza Netto Mandalozzo o referido exame “tem por finalidade a proteção desses profissionais e não a sua punição, e não haverá punição se não houver prática ilícita”. (2015, p.139)

Por fim, em análise recente, nota-se o resultado da aplicação do exame pela Agência Brasil:

A obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais, implantada há apenas seis meses, já conseguiu reduzir em mais de 38% o número de acidentes nas estradas federais de todo o país. A medida

também fez com que mais de 230 mil motoristas profissionais mudassem de categoria ou não renovassem sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH). (2016, s.p)

Em conclusão ao tema de exame toxicológico e de acordo com o estudado, há de fato de se analisar que tal exame foi de grande valia para a categoria do transporte.

Existe o consumo alto de substâncias ilícitas por essa categoria, e devido a este fato, a sociedade de forma geral, fica propensa a sofrer as consequências.

Tão logo, destaca-se tal obrigatoriedade e real aplicação na lei 13.103/2015 como uma grande inovação para mudar a rotina dos motoristas profissionais.

4 O IMPACTO DA LEI 13.103/2015 NA JUSTIÇA DO TRABALHO

Diante dos estudos apresentados até o momento, verificou o surgimento no ordenamento jurídico brasileiro de uma lei que cuida especificamente dos motoristas profissionais no Brasil.

Além de analisado seu surgimento e sua necessidade, foram também vistos os aspectos mais importantes contidos na legislação que hoje é vigente.

Sendo assim, será verificada a aplicação desses institutos legais trazidos pela lei 12.619/2012 e então adaptados ou alterados na lei 13.103/2015.

A fim de se concluir um estudo sobre referida categoria, é de suma importância verificar como os juízes e desembargadores vêm interpretando a lei em sua aplicação cotidiana.

4.1 Aplicações práticas do controle e registro de jornada

Primeiramente para esclarecer a quem a lei se destina, importante o entendimento em recurso ordinário pelo Tribunal Superior do Trabalho, a que dispõe que a lei 13.103/2015 não é aplicável aos motoristas rurais, vez que a própria normativa não prevê tal possibilidade, sendo portanto, permitida sua aplicação somente aos motoristas urbanos assegurados pela CLT. (TST-RO: 103476420155030000, Relator: Maria de Assis Calsing, Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Data de Publicação: DEJT 18/12/2015)

Reitera em outro caso, a situação de não enquadramento a legislação específica:

[...]embora tenha sido contratado como motorista, o reclamante não se enquadrava como motorista profissional nos termos do parágrafo único do art. 1º da Lei 13.103/2015, vez que não atuava no transporte rodoviário de passageiros ou cargas, apenas conduzindo caminhão que fazia o abastecimento das máquinas nas lavouras. [...] (TRT18-RO 00106201720165180121, Relator: ROSA NAIR DA SILVA NOGUEIRA REIS, 3º Turma, Data de Publicação: 27/10/2016)

Afirma-se em julgamento de Recurso Ordinário perante ao Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região que “Os diários de bordo carreados aos autos

constituem em meio de prova natural da jornada de trabalho do reclamante”. Portanto, no que tange ao controle de jornada, é conclusivo que os diários de bordo têm como papel controlar o registro de jornada do motorista empregado. (TRT2-00007125120145020411 Relator: Maria da Conceição Batista, 5ª Turma, Data de Publicação: 18/12/2015)

Com isto afirmou o Tribunal Superior do Trabalho quando o empregado “fazia uso decelular e que o caminhão era rastreado via satélite - o que confirma a possibilidade de fiscalização da jornada”. (TST- AIRR 10304-36.2013.5.18.0015, Relator: Delaíde Miranda Arantes, 2ª Turma, Data de Publicação: 08/11/2016)

No mesmo posicionamento, afirmou outra turma do Tribunal Superior do Trabalho:

RECURSO DE REVISTA – MOTORISTA - TRABALHO EXTERNO – CONTROLE DE JORNADA – POSSIBILIDADE – RASTREAMENTO DO VEÍCULO POR SATÉLITE – ART. 62, I, DA CLT. Extrai-se da decisão recorrida que embora o reclamante desempenhasse externamente a função de motorista, existia rastreamento via satélite no caminhão por ele conduzido e a reclamada tinha ciência da quantidade de horas trabalhadas diariamente. Do quadro fático delineado pela Corte regional conclui-se que, embora não exercesse, a reclamada possuía meios de controlar a jornada de trabalho do autor por meio do rastreador via satélite. A atual jurisprudência desta Corte é no sentido de que, diferentemente do tacógrafo, o rastreamento via satélite consiste em meio efetivo para controle da jornada de trabalho do empregado motorista, haja vista demonstrar a localização exata do veículo, o tempo de parada e, ainda, a velocidade desenvolvida. (TST RR 617-11.2011.5.03.0019, Relator: Vieira de Mello a Turma, Filho, Data de Publicação: 06/06/2014)

Portanto, a empresa não pode se eximir da responsabilidade de controlar a jornada do motorista, quando detém de meio eletrônico que seja capaz de fiscalizar a jornada.

Nesta mesma seara, analisa-se a seguinte ementa proferida pelo Tribunal Regional do Trabalho da 18ª Região:

MOTORISTA. JORNADA DE TRABALHO. AUSÊNCIA DE CONTROLE. Consoante o artigo 2º, inciso V, alínea b, da Lei 13.103/2015, o motorista profissional, se empregado, tem direito à jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna, mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador. Assim, competia à reclamada controlar a jornada de trabalho do autor e exibir, em Juízo, os respectivos documentos. (TRT18, ROPS - 0011098-13.2015.5.18.0104, Relator: Gentil Pio De Oliveira, 4ª Turma, Data de Publicação: 04/12/2015)

Como denota-se, o controle de jornada do motorista é direito garantido e este deve ser assegurado, a empregadora tem responsabilidade na guarda desses documentos e deve mantê-los guardados, pois estes constituem prova perante o Juízo.

Nota-se a necessidade do motorista provar quando alegar não serem verdadeiros os horários contidos nos diários de bordo, diante de tal afirmativa, houve um julgamento perante o Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região, que dispôs que os horários eram verdadeiros, pois não seguiam nenhuma habitualidade a ponto de não parecerem fiéis a jornada de motorista, e ainda, ao momento que a empresa mantinha arquivado todos os diários de bordo para comprovação do controle de jornada e quitava os horários ali marcados de acordo com a legalidade, não tem a obrigação de manter algum meio eletrônico para comprovar também essa situação, ou seja, o diário de bordo por si só serve de prova, vez que espelhava a realidade. (TRT-24, RO 00260290220145240003, Relator: Francisco das Chagas Lima Filho, 2ª Turma, Data de Publicação: 21/10/2016)

Embora tal normativa imponha ao empregador a guarda dos documentos que comprovem a jornada de trabalho do profissional, isto também não significa que na ausência destes, o motorista possa pleitear por horas que não foram trabalhadas, ou seja, horas inventadas e desproporcionais à realidade da categoria, a fim de ganhar por valor não laborado. Diante desta situação, verifica-se ementa em sentença do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região:

MOTORISTA PROFISSIONAL. TRABALHO EXTERNO. CONTROLE DE JORNADA. HORAS EXTRAS. NÃO CONFIGURAÇÃO NO CASO CONCRETO. [...] Embora a Lei nº 12.619/12 tenha implementado significativas modificações ao regramento do trabalho do motorista profissional, com os acréscimos posteriores da Lei n. 13.103/2015, impondo ao empregador o ônus de controlar e registrar a jornada de trabalho, por diversos meios, os elementos dos autos não autorizam a tese da inicial, visto que nem mesmo o próprio autor conseguiu delimitar a jornada efetivamente laborada, limitando-se afirmar que trabalhava 24 horas por dia, durante vinte dias consecutivos, o que foge da razoabilidade, desautorizando a verossimilhança de sua versão. [...] (TRT-13 01303832320155130012 0130383-23.2015.5.13.0012, Relator: Ana Paula Azevedo Sa Campos Porto, 2ª Turma, Data de Julgamento: 27/10/2015)

Ainda, quando se trata de jornada, remete-se a nova permissão da lei em quatro horas extras, que refletem em uma jornada de doze horas, com isso, decidiu recentemente o Tribunal Superior do Trabalho no sentido de que é inválida a

cláusula de convenção ou acordo coletivo que permite o uso da jornada de doze horas para dispor de jornada 4x2, o motorista pleiteou suas horas extraordinárias excedentes à oitava diária e entendeu o TST pelo provimento do pedido, vez que anulou a disposição do sindicato e ainda, condenou a empresa ao pagamento de danos morais pela jornada excessiva do motorista. (TST, RR 254300-90.2009.5.02.0046, Relator: Marcelo Lamego Pertence, 1ª Turma, Data de Publicação: 11/03/2016)

Também em relação à jornada excessiva, em um caso que o reclamante pediu danos morais pela falta de lazer com sua família, mas a empresa tinha sistema de bloqueio no caminhão para que o motorista não trabalhasse em jornadas extremamente excessivas e respeitasse os intervalos, e inclusive, continha todos os controles por meio de rastreador instalado no caminhão, entenderam assim os desembargadores “Havia, sim, labor extraordinário, mas que implica a condenação da reclamada ao pagamento correspondente. Não sendo o caso de retratar uma situação de dano existencial diante de uma jornada extenuante”. Portanto para ser caracterizado o dano moral, de fato deve causar dano à vida e à moral do reclamante. (TRT12 - SC 0001548-36.2015.5.12.0047, Relator: Ubiratan Alberto Pereira, Secretaria da 2ª Turma, Data de Publicação: 08/11/2016)

Com isto, a ideia do controle e registro de jornada do motorista em documento fiel e que tenha validade perante o juízo se caracteriza essencial para garantir segurança jurídica ao empregador. É um risco desnecessário este optar por não controlar e registrar a jornada de seu empregado.

Também deve o empregador ter cautela no total de jornada do motorista, a fim de caracterizar jornadas excessivas e respectivo dano moral ao trabalhador.

4.2 Aplicações práticas dos intervalos intrajornada e interjornada

A respeito do que se trata do intervalo do motorista, a grande discussão, já analisada em capítulo anterior, é a possibilidade de fracionamento do intervalo do motorista, seja intrajornada ou interjornada.

Deve atentar-se no judiciário, que conforme disposto no julgamento perante o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, a respeito da norma disposta de fracionamento e redução de intervalo do motorista não é cabível nas situações anteriores à sua vigência, vez que a lei somente disponibilizou tal situação a partir de 2015. Não resta dúvida portanto que não há que pleitear a respeito da validade destes institutos antes da lei hoje vigente, n. 13.103/2015. (TRT-2, RO 00002071520135020211, Relator: Meirelwai Sakata, 10ª Turma, Data de Publicação: 18/10/2016)

Para tanto, na aplicação deste dispositivo, pode-se citar a seguinte ementa do Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região que demonstra dúvida da categoria em interpretar a transição das leis, vez que a lei 12.619/2012 não permitia tal fracionamento:

MOTORISTA - INTERVALO MÍNIMO ENTRE DUAS JORNADAS - FRACIONAMENTO MEDIANTE NEGOCIAÇÃO COLETIVA NO PERÍODO DE VIGÊNCIA DA LEI 12.619/2012, ANTERIOR ÀS ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELA LEI 13.103/2015. O ordenamento jurídico trabalhista anterior às alterações introduzidas pela Lei 13.103/2015 não previa o fracionamento do intervalo interjornada, pelo que, independentemente do entendimento acerca da validade das alterações havidas, não há dúvida da inadmissibilidade da norma coletiva prevendo tal fracionamento no período que as antecede. (TRT-24 00241796420155240006, Relator: Nicanor De Araujo Lima, 1ª Turma, Data de Publicação: 26/10/2016)

Para tanto, não é válida a convenção ou acordo coletivo que disponha sobre fracionamento de intervalos, com isso, a empregadora deve manter-se atenta na interpretação de convenções e na elaboração de acordos coletivos, pois perante o judiciário a interpretação que se dá é que estes são inválidos quando confrontam a lei.

Ainda, atentos pela segurança viária, o Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região deteve da seguinte interpretação quanto aos fracionamentos de intervalo:

Intervalo intrajornada fracionado do rodoviário. Está pacificado nesta Turma -- presente a preocupação de respeito às normas protetivas do Direito do Trabalho --, que a possibilidade de se implementar o fracionamento do intervalo nos termos da Lei nº 12.629, de 30 de abril de 2012 (já alterada pela Lei nº 13.103/2015), que introduziu o § 5º ao art. 71 da CLT, fica condicionada à não realização de horas extras por parte do rodoviário[...] justamente pela natureza dos serviços e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos os trabalhadores desse segmento. (TRT-1- RO: 00111691920135010052, Relator: Jorge Fernando Gonçalves da Fonte, Terceira Turma, Data de Publicação: 08/03/2016)

Com isto, há a possibilidade da recusa do judiciário no fracionamento do intervalo em excesso, vez que como disposto acima, há de desproteger o motorista.

Ainda a respeito do fracionamento intervalo do motorista profissional, o judiciário tem entendido que perante esta opção é coerente para aplicação na prática “desde que seja rigorosamente observada a jornada de trabalho estabelecida em norma coletiva, sem qualquer prorrogação e respeitados os intervalos mínimos entre as viagens”. (TRT-1 - RO: 00109589520145010068, Relator: Mery Bucker Caminha, Primeira Turma, Data de Publicação: 21/03/2016)

No mesmo sentido, a possibilidade elencada pela Lei 13.103/2015 de fracionar ou reduzir o intervalo intrajornada, deve estar ainda autorizada em convenção coletiva ou acordo coletivo, o que houve no caso a seguir é que a empresa praticava os fracionamentos, porém não dispunha de documento do sindicato que autorizasse tal disposição, sendo assim foi condenada ao pagamento das horas do intervalo não concedidas, a título de horas extras. (TRT15- RO 0000772-25.2013.5.15.0014, Relator: José Antônio Gomes de Oliveira, 4ª Turma, Data de Publicação: 05/02/2016)

Há um caso em concreto que a empresa pré assinalava o horário de intervalo intrajornada do colaborador, e neste sentido, foi julgada como inválida essa anotação, pois estava autorizada por meio de Convenção Coletiva do sindicato, entretanto não prevista na lei 13.103/2015. Pelo contrário, requer o art. 71, § 5º da CLT (alterado pela lei 13.103/2015) que as anotações devem ser condizentes à realidade do intervalo concedido, inclusive pela variação do intervalo dos motoristas. (TRT-7 RO 00000763720165070036, Relator: Jose Antonio Parente da Silva, 3ª Turma, Data de Publicação: 24/10/2016)

No mesmo contexto, o julgamento de um recurso ordinário que trata de norma coletiva que “autoriza o fracionamento em dois períodos, de nove horas e duas horas, do intervalo interjornada mínimo de onze horas, especificamente para os motoristas de longa distância” (TST, 2015, s.p) foi entendido que não tem validade, vez que a norma coletiva não exercia nenhuma rigorosidade sob os fracionamentos e ainda permite gozar os saldos de intervalo com outros tipos de intervalo, o que acabaria por suprimir totalmente o descanso do empregado, deixando de observar sua função primordial de manter a boa saúde do empregado. (TST-RO 204581720145040000, Relator: Walmir Oliveira da Costa, Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Data de Publicação: DEJT 13/03/2015)

A respeito da observação de trabalho no horário de intervalo interjornada, entende o judiciário que mesmo que haja norma coletiva prevendo o fracionamento de intervalo interjornada, e reconhece sua validade, porém fora provado que neste tempo o motorista permaneceu trabalhando na limpeza do veículo, logo, configurou-se que nestes dias não haverá a contagem do intervalo e sim de horas extraordinárias ao empregado. (TRT-2 - RO: 00026422520125020072, Relator: Valdir Florindo, 6ª Turma, Data de Publicação:15/07/2015)

Ainda, a respeito do fracionamento do intervalo intrajornada:

RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA. INTERVALO INTRAJORNADA. TEMPO À DISPOSIÇÃO. O TRT registrou que o reclamante usufruía de três intervalos diários que, somados chegavam a 6 horas e 50 minutos . **O fato de o reclamante exercer a função de motorista, por si só, não é suficiente para descaracterizar como tempo à disposição do empregador os intervalos fracionados durante a jornada diária de trabalho**, ainda mais quando não há previsão em acordo ou convenção coletiva. [...] (TST- RR: 4427220115090658, Relator: Aloysio Corrêa da Veiga, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 14/06/2013) (grifo nosso)

Conclui-se pela importância do empregador observar previamente com seu jurídico se há validade no que dispõe a norma coletiva, sem abusos aos empregados quanto ao seu tempo de descanso entre jornadas, e ainda na mesma esfera, respeitar para que estes descansos sejam efetivamente gozados.

4.3 Aplicações práticas do pernoite no caminhão

Ao que se refere a horas descansadas no caminhão, que permite a lei 13.103/2015 em seu artigo 235-C, § 4º ao motorista de longa viagem, buscou entendimento a respeito do tema e observou que o Tribunal Superior do Trabalho entende não ser considerado como horas à disposição ou horas que devam ser indenizadas a título de sobreaviso, e expõe que “o mero pernoite de empregado motorista de caminhão, no próprio veículo, não caracteriza, por si só, o sobreaviso durante o período de descanso”. (TST - RR: 10429820125040205, Relator: João Oreste Dalazen, 4ª Turma, Data de Publicação: DEJT 30/04/2015)

Ainda, há entendimento de que não é devida a indenização em danos morais pela empresa que não dá o auxílio pernoite ao motorista para este dormir em hotel ou pensão, mas sim peça que este pernoite no caminhão. Neste caso em concreto, o motorista alega que teve dano moral por dormir quatro vezes ao mês no baú do caminhão e isto fere sua dignidade pessoal, ao que se contrapõe pela turma recursal no argumento de que a atividade de motorista detém dessa prática, inclusive permitida por lei. Portanto, neste caso em tela, não foi pleiteado o pagamento de danos morais. (TRT-3 - RO: 01009201412903005 0001009-04.2014.5.03.0129, Relator: Lucilde D'Ajuda Lyra de Almeida, Quarta Turma, Data de Publicação: 13/10/2015)

Em contrapartida, há o julgamento pela 2ª turma do TST que estabeleceu a indenização em danos morais pela empresa que não fornecia ajuda de custo para pagamento do pernoite do motorista e o mesmo tinha que repousar no próprio caminhão. Em vista da situação fática, os magistrados entenderam que a empresa acabou por expor o seu colaborador fazendo-o pernoitar somente no caminhão, sem condições mínimas para manter a higiene e saúde do mesmo. (TST - RR: 639004520085170141, Relator: Delaíde Miranda Arantes, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/06/2015)

No mesmo sentido, entendeu o Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, em sua fundamentação, que mesmo havendo o sofá cama no caminhão, este não é confortável a fim de proporcionar o devido descanso ao motorista ao fim de um longo dia de trabalho, e comprovado perante perícia, que o caminhão que este conduzia não tinha seus confortos adequados. Reiteram ainda que há muitos

caminhões adequados para cumprir tal função, mas este em discussão, não cabia e portanto o motorista devia ter sido encaminhado a pensão ou hotel para descansar de forma digna, logo, o empregador foi condenado em danos morais. (TRT-3 - RO: 01117201403803000, Relator: Convocado Hitler Eustasio Machado Oliveira, Turma Recursal de Juiz de Fora, Data de Publicação: 01/09/2015)

Neste pensamento da ausência de pagamento de diárias ou ajuda de custo para pernoite do motorista, surge a ideia de quando o motorista é reembolsado por tal despesa, mas por decisão própria, pernoita no caminhão, nesse sentido entende-se que:

DANOS MORAIS - PERNOITE NO CAMINHÃO - Se o reclamante, por sua própria vontade, preferia dormir no caminhão onde trabalhava, apesar de receber valores para custear os gastos com alimentação e hospedagem, tudo para economizar a quantia e gastá-la em outras situações, certamente que não poderá alegar a presença de danos morais para fins de concessão de uma indenização correlata.(TRT-3 - RO: 01274201003103008, Relator: Convocado Helder Vasconcelos Guimaraes, Quinta Turma, Data de Publicação: 19/09/2011)

Verifica-se portanto que este assunto segue um padrão nos tribunais, ficando para ser condenado ao pagamento de danos morais quando não oferece condições dignas ao descanso do trabalhador, e também não lhe concede o pagamento de ajuda de custo para pernoite.

4.4 Aplicações práticas do tempo de espera

O Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região tem como fundamento em relação ao tempo de espera, que antes da vigência da lei 12.619/2012 que fora substituída pela então lei vigente 13.103/2015, as horas dispostas pelo motorista em rota, no momento em que ele repousava e outro motorista dava sequência na viagem, eram consideradas horas à disposição e pagas como horas extraordinárias com todos os seus reflexos. Porém a partir da vigência da lei que trata especificamente da categoria dos motoristas, não há mais o que se discutir em relação a esse tempo de espera, que hoje tem sua natureza indenizatória e a lei preconiza os momentos a que é cabível. (TRT-10 - RO: 00941201381210007,

Relator: Mário Macedo Fernandes Caron, 2ª Turma, Data de Publicação: 30/03/2015 no DEJT)

Em julgamento que trata de pedido pelo reclamante em integração do tempo de espera na contribuição previdenciária e fiscal, entendeu o Tribunal Regional da 4ª Região em sua 2ª turma "considerando que a lei considera o pagamento do tempo de espera como uma "indenização", não haverá a incidência de contribuições previdenciárias e fiscais sobre o valor acordado". (TRT-4 – RO:0020322-88.2014.5.04.0333, Relator: Tânia Rosa Maciel de Oliveira, 2ª Turma, Data de Publicação: 26/10/2015)

A respeito do mesmo tema:

TEMPO DE ESPERA - MOTORISTA CARRETEIRO - Conforme o art. 235-C, §§ 2º, 8º e 9º da CLT, o tempo de espera de carga e descarga do caminhão não é considerado tempo à disposição para fins de jornada de trabalho e pagamento de horas extras, mas sim pago como indenização com base no salário-hora acrescido de 30%.(TRT-PR-01074-2015-242-09-00-7-ACO-35542-2016 ,Relator: Sérgio Murilo Rodrigues Lemos, 6ª Turma, Data de Publicação: 21/10/2016)

Em relação à apuração das horas de espera, trata o Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região no sentido de que caso estas não consigam ser apuradas de forma que reflitam a realidade na jornada do motorista, mesmo que o veículo não esteja em movimento, serão computadas à sua jornada. Logo, o dever de provar que estas horas foram de espera e não da jornada normal do motorista, é a empregadora.(TRT-13 - RO: 01585001920145130025, Relator: Edvaldo de Andrade Data de Julgamento: 16/11/2015, 2ª Turma)

Ainda, observada a interpretação da legislação a respeito do tempo de espera e seu objetivo:

JORNADA DE TRABALHO. MOTORISTA CARRETEIRO. TEMPO DE ESPERA PREVISTO NO ARTIGO 235-C, § 8º, DA CLT. 1. A lei pressupõe que o motorista fique simplesmente aguardando os procedimentos de carregamento/d Descarregamento do veículo, período em que estaria livre para qualquer outra atividade. **2.** Comprovado que o carregamento/d Descarregamento deveria ser acompanhado e pelo motorista, que vigiava o caminhão, fiscalizava a mercadoria e ajudava nas referidas atividades, o período deve ser considerado como tempo de trabalho efetivo.(TRT-15 RO 00127167320145150051, Relator: João Batista Martins Cesar, 11ª Câmara, Data de Publicação: 26/10/2016)

Em contraposição ao instituto do tempo de espera, decidiu o Juiz relator José Antônio Ribeiro de Oliveira Silva na inconstitucionalidade acerca da interpretação do pagamento do tempo de espera. Ele aduz que:

As incongruências da lei saltam aos olhos: 1ª) se é tempo que excede a jornada normal, só pode ser hora extra; 2ª) se é hora extra, não pode ser indenizada; 3ª) o adicional das horas extras não pode, jamais, ser inferior ao de 50%; 4ª) a própria lei previu que o tempo de reserva (§ 6º do art. 235-E) terá caráter salarial, pois será "remunerado" - e não indenizado - à razão de 30% da hora normal; 5ª) o tempo de reserva não é considerado tempo de trabalho ou à disposição do empregador.

Portanto, o que se tem, com esse "tempo de espera", é uma dupla inconstitucionalidade, diante da violação manifesta do art. 7º, incisos XIII e XVI, da CR/88. (grifo original)

O primeiro destes dispositivos fixa um limite intransponível de 44 horas semanais, ainda que em cômputo anual (banco de horas), pois de todos conhecidos os efeitos deletérios do excesso de trabalho no organismo humano. O segundo, um adicional mínimo de 50% para as horas extras, uma das causas de tantos acidentes do trabalho e, sobretudo, de adoecimentos ocupacionais. (TRT15-RO 0001701-11.2013.5.15.0062, Relator: José Antônio Ribeiro de Oliveira Silva, 2ª Turma, Data de Publicação: 31/07/2016)

Com esta leitura acerca das características do tempo de espera, percebe-se o quão abusivo é o pagamento de tal instituto, como já foi estudado no capítulo anterior, e ainda agravado pela decisão acima, percebe-se a indignação pela disposição do tempo de espera ter somente natureza indenizatória, bem como corresponder a 30% do salário hora do empregado.

Prossegue na interpretação de tal artigo no mesmo julgado, e na conclusão acerca do tema:

O motorista profissional está inteiramente à disposição do empregador, principalmente no descarregamento da carga e durante a fiscalização da mercadoria, pois continua sendo o responsável pela guarda do veículo. É, portanto, mais do que tempo à disposição, é tempo de trabalho efetivo, para os padrões da normativa brasileira. (TRT15-RO 0001701-11.2013.5.15.0062, Relator: José Antônio Ribeiro de Oliveira Silva, Data de Publicação: 31/07/2015, 2ª Turma)

Importante salientar a tratativa nos julgados anteriores a 2012, quando não havia a legislação aos motoristas "Nos contratos anteriores à vigência da lei [...], é cabível o reconhecimento do regime de sobreaviso, por interpretação extensiva analógica do art. 244 da CLT, remunerando-se este tempo em 1/3 da hora normal." (TRT-4 – RO 00007910720125040003, Relator: Marcelo José Ferlin D Ambroso, 2ª Turma, Data de Julgamento: 27/03/2014)

Evidenciado que, o entendimento que domina é que o tempo de espera não tem natureza salarial, e sim indenizatória. Ainda, esse tempo é especificado na própria legislação, e cabe tão somente à categoria dos motoristas.

Entretanto, finaliza-se a análise da prática analisando que tal dispositivo veio na nova legislação de maneira que sua interpretação diminuiu consideravelmente sua remuneração, devido a seu caráter indenizatório, o que há discussão doutrinária e jurisprudencial.

4.5 Aplicações práticas do exame toxicológico

Ao exame toxicológico, entendeu o TRT da 5º Região:

EXAMES TOXICOLÓGICOS. AUSÊNCIA DE CONSENTIMENTO EXPRESSO DO TRABALHADOR. VIOLAÇÃO À INTIMIDADE. Exame toxicológico realizado sem o expresso consentimento do empregado viola a sua intimidade, à exceção do motorista profissional, para quem há determinação expressa no art. 168, III, b, § 6º, da CLT. (TRT-5 RecOrd 00004094120145050221 BA 0000409-41.2014.5.05.0221, Relator: Luiz Roberto Mattos, 1ª Turma, Data de Publicação: 22/07/2016)

Com este entendimento, estabelecido fica que o exame toxicológico obrigatório cabe tão somente aos motoristas, não podendo o empregador aplicar o exame a todos os seus funcionários.

Em outro julgamento, o reclamante aduzia que era ilegal a prática pela empresa quando conduzia seus motoristas ao exame toxicológico, tanto o juiz de primeiro grau quanto a turma em segundo grau, mantiveram a decisão de que não fere a legislação a conduta da empresa. A lei, desde 2012, só não permite como obriga as empresas contratantes de motoristas a manterem no prazo legal, como estudado anteriormente, os exames toxicológicos de seus obreiros. Com isso fundamentou que “a medida praticada pela ré encontra apoio na legislação atual, que combate o uso de substâncias psicoativas por motoristas profissionais, tudo com o objetivo de evitar acidentes e mortes nas estradas.” (TRT-24 RO 00249931920145240101, Relator: André Luis Moraes de Oliveira, 1ª Turma, Data de Publicação: 14/03/2016)

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, dispôs:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. OBRIGAÇÃO DE FAZER. INDEFERIMENTO DE TUTELA DE URGÊNCIA. 1. [...] Vigora a lei nº 13.103, sancionada em 02.03.2015 que determina que os exames toxicológicos de caráter sigiloso devem ser realizados previamente à admissão e por ocasião do desligamento do motorista, válidos por 60 dias, a partir da data da coleta da amostra.

De fato, o juízo primevo também ressaltou que o procedimento imposto aos motoristas profissionais visa conferir maior segurança no trânsito, sem que importe em tratamento discriminatório, considerando a finalidade de impedir que os condutores profissionais que façam uso de drogas exerçam atividade profissional que por sua natureza envolve alto risco. [...] (TJ RJ, AI 00278125620168190000, Relator: Carlos Azeredo De Araújo, Nona Câmara Cível, Data de Publicação: 26/10/2016)

Com isto, o exame toxicológico tem papel fundamental na relação de trabalho do motorista, pois confere segurança as rodovias brasileiras.

Verifica-se também que o exame toxicológico ainda não tem grande repercussão na justiça trabalhista, eis que é novidade legislativa, mas conclui-se pelos casos concretos que a empresa está respaldada na legislação para a devida exigência do exame, desde que seja aplicado aos motoristas, portanto não tem interpretação extensiva.

4.6 Aplicações práticas do pagamento em comissão

O pagamento em comissão foi permitido a partir da lei 13.103/2015, conforme estudado no capítulo anterior.

Em um caso concreto, o motorista pleiteou pela nulidade do seu contrato de trabalho por dispor que sua remuneração era por comissão, este autorizado pelo acordo coletivo também que era aplicável a sua relação de trabalho. Aduz que suas horas extras foram prejudicadas por este regime de pagamento e portanto requer que este seja considerado inaplicável. Porém, entendeu tanto o juízo em primeiro grau quanto no tribunal, que tal disposição de contrato é prevista na lei 13.103/2015 e portanto permitida. Não houve a reforma da sentença e manteve o posicionamento integral do juiz de primeiro grau. (TRT-15, RO 0010526-34.2015.5.15.0074, Relator: Adriene Sidnei de Moura David Diamantino, 5ª Câmara, Data de Publicação:14/10/2016)

Com relação também a comissão, foi verificado em um processo que o sindicato previu cláusula em acordo coletivo que substitua o pagamento das horas

extras quando o empregador optava pelo pagamento de comissão, confundindo os institutos que não tem relação um com o outro. Entendeu o juiz que não há relação de pagar comissão para deixar de fazer hora extra, e vice versa. Tão logo, foi reconhecida a possibilidade do contrato de comissionista, porém a empresa foi condenada a pagar as horas extras feitas pelo trabalhador. (TRT15- RO 0011009-71.2015.5.15.0104, Relator: Evandro Eduardo Maglio, 2ª Câmara, Data de Publicação: 27/10/2016)

Portanto, em relação ao pagamento de comissão ao motorista, verifica-se que a permissão da lei 13.103/2015 se tornou válida perante o juízo, mas não pode ser interpretada em sentido diverso, assim como exemplificado no segundo caso.

É um instituto que também não traz ainda grande repercussão no âmbito judiciário, percebida a data da nova lei e a data atual, e considerando a morosidade do judiciário, ainda não há entendimento consolidado a respeito de tal assunto.

Mas por hora, interessante é perceber que pelo que foi apresentado, a comissão é permitida, a fim de fazer parte do contrato do motorista, mas esta deve ser cautelosa na inclusão em cláusula coletiva de trabalho, para não contorcer sua real intenção.

4.7 Ação direta de inconstitucionalidade nº 5322

Segundo Passos “O movimento sindical que, durante todos esses anos, se organizou pararegulamentação da profissão, agora se mobilizapara discutir a constitucionalidade da nova lei e as consequências da precarização”. (2015, p. 19)

Para tanto, tramita perante o Supremo Tribunal Federal a ADI nº 5322, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, que tem por objeto discutir a inconstitucionalidade dos preceitos trazidos pela lei 13.103/2015, que acabou por expor os trabalhadores a condições indignas de trabalho e retirou-lhes direitos básicos constitucionais e trabalhistas, e principalmente por ferir sua saúde, higiene e intimidade. (STF, 2015, s.p)

Também reitera a falta de aplicação do direito básico de isonomia e de igualdade no momento em que é exigido o exame toxicológico, vez que discrimina o motorista e retira este do mercado de trabalho. (STF, 2015, s.p)

A ADI está em tramite desde 20/05/2015 e ainda não foi julgada.

5 CONCLUSÃO

Pelo presente trabalho de conclusão de trabalho, dada às análises acerca da Lei 13.103/2015 que instituiu a respeito do regulamento do motorista profissional, foram abordadas as questões mais relevantes e impactantes a quem está envolvido na relação e na aplicação da referida lei.

Inicialmente, com o estudo do conceito do motorista profissional para a legislação e aos doutrinadores, concluiu-se que este exerce atividade remunerada ao conduzir veículo e para tanto, precisa de habilitação correspondente ao tipo de veículo que exercerá sua atividade.

Este trabalho tem grande importância para toda a sociedade, vez que o motorista profissional está incluído no mesmo ambiente que demais pessoas estão trafegando, seja a passeio, seja a trabalho.

Tem características peculiares que os diferem dos demais trabalhadores, pois está constantemente fora do ambiente da empresa, e inclusive, está com um bem material desta, logo nota-se sua grande responsabilidade ao conduzir este veículo.

Com esta responsabilidade, adveio direitos e deveres que devem ser observados, e por isto a CLT por si só não conseguiu prever na sua interpretação junto aos demais trabalhadores, uma narrativa que alcançasse estes critérios.

Para tanto, o legislativo criou uma lei específica para o motorista e tentou prever todas as suas particularidades, a fim de buscar uma relação trabalhista digna, que honrasse com a categoria do motorista profissional e ao mesmo tempo exigisse destes as responsabilidades possíveis.

Porém, ao aplicar a lei 12.619/2012, houve grande insatisfação por parte dos estudiosos e dos envolvidos na relação, pois exige ações de ambos os lados que não podem ser fielmente cumpridas.

O controle e registro de horário é o grande ponto de dificuldade da lei do motorista, pois ainda era de grande dificuldade o empregador se adaptar por meios eletrônicos ou por diários de bordo a fim de controlar a jornada do seu motorista.

Porém tal controle é necessário, o motorista necessita que sua jornada tenha as devidas anotações até mesmo para controlar seus intervalos, outro tema de grande dificuldade na prática.

Analisado durante todo o trabalho esta dificuldade, verificou-se que o próprio legislativo estava preocupado com a aplicação da lei 12.619/2012, e portanto, logo após sua criação, começou a estudar para renovar alguns dispositivos.

Depois de alguns anos de estudos e projetos de lei que foram abordados no presente trabalho, surge então a lei 13.103/2015, hoje sendo a lei vigente que trata dos motoristas profissionais, e com esta renovação, mais uma vez vieram as críticas.

A lei 13.103/2015 não seguiu o mesmo critério cuidadoso da lei 12.619/2012, como percebido, ampliou as jornadas de trabalho e diminuiu as horas de descanso, para tanto, o grande problema que há em nosso país, não foi resolvido.

Os motoristas trafegam nas mais variadas rodovias brasileiras, desde asfaltadas e sinalizadas até as de chão batido, não é preciso ser estudioso da área para saber que o Brasil tem rodovias inseguras e despreparadas para o tráfego de veículos.

Com isto, o ramo do transporte no Brasil sofre grandes prejuízos, o empregador tem de cuidar de um profissional que se arrisca diariamente país a fora, e também o motorista acaba por estar desprotegido de segurança jurídica.

Na continuidade do trabalho, foi verificado cada conceito dos mais variados institutos que cuidam da legislação do motorista, ou seja, o motorista tem horas diferenciadas, intervalos diferenciados, e até mesmo a exigência do exame toxicológico, que não é exigido dos demais trabalhadores.

Com estes institutos diferenciados, é importante entende-los a fim de cumprir o objetivo do trabalho, foi verificado cada ponto que se destaca na prática do exercício da profissão do motorista, e em grande parte destes, foi percebido que suas características acabam por não proteger o motorista.

Não há que só criticar a referida lei, por exemplo, o exame toxicológico foi abordado de forma prática e constatou que foi de grande valia à categoria. Ainda que sabemos que não é seguido 100% por todas as empresas, com a fiscalização

efetiva dos órgãos envolvidos, a longo prazo teremos grande redução nos acidentes rodoviários.

A lei 13.103/2015 veio para inovar no ordenamento jurídico, se excedeu nas possibilidades de fracionamento e redução de intervalo, bem como na possibilidade de vários institutos serem cuidados nas convenções coletivas e acordos coletivos, acabando por dar poder exagerado aos sindicatos e empregadores.

Para entender de forma dinâmica e compreender a legislação do motorista na Justiça do Trabalho, foram trazidos vários julgados acerca dos institutos estudados no segundo capítulo.

Verificou-se que ainda não há entendimento consolidado a respeito de alguns temas, dada a novidade legislativa, e considerando a morosidade processual no Brasil, ainda não temos de fato muitos entendimentos por exemplo do exame toxicológico e pagamento em comissão.

Com a justificativa de apresentar ao motorista e ao empregador a realidade da lei do motorista e sua devida aplicação, os julgados foram de suma importância e eram necessários, pois muitas vezes é desconhecido dos sujeitos envolvidos nesta relação o que vem de fato a ser julgado pelo juiz.

Com alguns institutos destorcidos nas convenções coletivas e acordos coletivos nos sindicatos, as empresas acabam por falhar e causar passivos trabalhistas enormes, sendo necessário tão somente estudar a legislação com olhar neutro, a fim de ter segurança jurídica na relação trabalhista e oferecer condições dignas ao trabalho do seu empregado.

A própria sociedade, que acaba por se envolver também na relação, verificando que o motorista trafega em vias públicas, desconhece de tais aplicações, portanto o trabalho de forma geral atende a todos e é interessante para o conhecimento e preparo de quem vai lidar com esta categoria.

Compreendeu-se com o estudo do presente trabalho, que a legislação ainda é novidade no ordenamento jurídico brasileiro e necessita de grandes reparos, não se pode parar de alterá-la até chegar ao ponto que garante a relação digna aos motoristas e empregadores.

Foi verificada sua evolução desde antes de seu surgimento, e constatou que de fato houve grande evolução para a categoria em questão, é o ponto de partida que era necessário desde que a profissão surgiu.

A fim de se verificar seu impacto na justiça do trabalho, conclui-se que os juízes estão conscientes das aplicações da lei que ferem os direitos básicos dos motoristas, e em sua grande maioria, vem moldando um entendimento no judiciário que visa proteger o motorista de relações despreparadas e uma remuneração injusta.

Também apoiam cumprir a lei no que é possível, destacando a responsabilidade do empregador em manter os controles de horário, em conceder os intervalos e remunerar o tempo de espera, bem como exigir o exame toxicológico.

Por fim, conclui-se que os doutrinadores da área estão em grande insatisfação pelas novidades elencadas pela lei 13.103/2015 e esperam que a justiça do trabalho possa diminuir esse retrocesso, assim mencionado por grande maioria.

E também, conclui-se que os empregadores devem ser cautelosos na aplicação da referida lei, no que se refere principalmente ao disposto em convenções e acordos coletivos, é aconselhável que todas as empresas tenham um advogado especializado na área para diminuir o passivo trabalhista, por falta de conhecimento da lei e de sua correta aplicação.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL: **Obrigatoriedade de exame para caminhoneiros reduz em 38% acidentes nas estradas**. Brasília, 20 out. 2016. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-10/exame-toxicologico-para-caminhoneiros-reduz-em-38-acidentes-nas-estradas>>. Acesso em: 20 out. 2016.

AMARAL, Júlio Ricardo de Paula. **Testes de drogas e álcool na renovada lei do motorista profissional (LEI 13.103/2015) – Tensão entre o direito à intimidade e o dever de vigilância pelo empregador**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45. Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016

BALSANELLI, João Marcelo. **O motorista de caminhão, a jornada de trabalho e a instrução processual**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, Brasília – Ano 82 – nº 1 – p. 143-154. jan/mar, 2016.

BELMONTE, Alexandre Agra. **A novel lei dos motoristas profissionais (Nº 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, Brasília – Ano 82 – nº 1 p. 19-42. – jan/mar, 2016.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 4.246/12. **Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista**. 2012. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=552295>>. Acesso em: 28 set. 2016.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 5.943/13. **Revoga a Lei nº 12.619, de 2012**. 2013. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=584824>>. Acesso em: 28 set. 2016.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 6.686/13. **Altera a Lei 12.619/2012, a CLT, as Leis nº 9.503/97, nº 10.233/2001 e nº 11.079/2004**. 2013. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=599376>>. Acesso em: 28 set. 2016.

_____. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

_____. Senado Federal. Ofício 832/2014. **Emendas do Senado a Projeto de Lei da Câmara**. Brasília, 2014. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=81AB59E0EA710708DE82F041805187A3.proposicoesWebExterno2?codteor=1259731&filename=Tramitacao-PL+4246/2012>. Acesso em: 14 Nov. 2016.

_____. Decreto-Lei nº 5452, de 1º de Maio de 1943. **Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm#art2> Acesso em 02 Jun. 2016.,

_____. Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 16. Nov. 2016.

_____. Lei 12.619, de 30 de Abril de 2012. **Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Lei 13.103, de 2 de Março de 2015. **Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, p. 1, seção 1, 03 Março 2015. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13103-2-marco-2015-780193-publicacaooriginal-146213-pl.html>>. Acesso em 28 Set. 2016

_____. Supremo Tribunal Federal. **Ação de inconstitucionalidade nº 5322**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?numero=5322&classe=ADI&origem=AP&recurso=0&tipoJulgamento=M>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal de Justiça. Nº 00278125620168190000, Relator: Carlos Azeredo De Araújo, 26 Out. 2016. Disponível em: <http://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400223123/agravo-de-instrumento-ai-278125620168190000-rio-de-janeiro-campos-dos-goytacazes-4-vara-civel>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. Nº 0011009-71.2015.5.15.0104, Relator: Evandro Eduardo Maglio, 27 Out. 2016. Disponível em: <<http://trt-15.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400016392/recurso-ordinario-trabalhista-ro-110097120155150104-0011009-7120155150104>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. Nº 0010526-34.2015.5.15.0074, Relator: Adriene Sidnei de Moura David Diamantino, 14 Out. 2016. Disponível em: <http://trt-15.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/393310263/recurso-ordinario-trabalhista-ro-105263420155150074-0010526-3420155150074>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. Nº 00260290220145240003. Relator: Francisco das Chagas Lima Filho, 21 Out. 2016. Disponível em: <http://trt-24.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/397870486/260290220145240003>. Acesso em 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. Nº 0001548-36.2015.5.12.0047, Relator: Ubiratan Alberto Pereira, 08 Nov. 2016. Disponível em: <http://trt-12.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/403705054/recurso-ordinario-trabalhista-ro-15483620155120047-sc-0001548-3620155120047/inteiro-teor-403705105>. Acesso em 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho, Nº 00002071520135020211, Relator: Meire Iwai Sakata, 18 Out. 2016. Disponível em: <http://trt-2.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/396095149/recurso-ordinario-ro-2071520135020211-sp>. Acesso em: 16 nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho, Nº 0000772-25.2013.5.15.0014, Relator: José Antônio Gomes de Oliveira, 05 Fev. 2016. Disponível em: http://busca.trt15.jus.br/search?q=cache:B1dQv-kS9cIJ:www.trt15.jus.br/voto/patr/2016/001/00163616.rtf+inmeta:DATA_PUBLICACAO_VOTO_INTE_RNET:daterange:2016-02-05..2016-02-05+motorista+inmeta:DS_NOME_PESSOA%3DJOS%C3%89%2520ANT%C3%94NIO%2520GOME

[S%2520DE%2520OLIVEIRA&site=jurisp&client=dev_index&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=dev_index&ie=UTF-8&lr=lang_pt&access=p&oe=UTF-8](http://busca.trt15.jus.br/search?q=cache:XBQLdXSSJW8J:www.trt15.jus.br/voto/patr/2015/041/04123015.rtf+motorista+tempo+de+espera&site=jurisp&client=dev_index&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=dev_index&ie=UTF-8&lr=lang_pt&access=p&oe=UTF-8). Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. Nº 0001701-11.2013.5.15.0062, Relator: José Antônio Ribeiro de Oliveira Silva, 31 Jul. 2015. Disponível em: http://busca.trt15.jus.br/search?q=cache:XBQLdXSSJW8J:www.trt15.jus.br/voto/patr/2015/041/04123015.rtf+motorista+tempo+de+espera&site=jurisp&client=dev_index&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=dev_index&ie=UTF-8&lr=lang_pt&access=p&oe=UTF-8. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Apuração da Jornada**. Nº01585001920145130025, Relator: Edvaldo De Andrade, 16 Nov. 2015. Disponível em: <http://trt-13.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/258940004/recurso-ordinario-ro-1585001920145130025-0158500-1920145130025/inteiro-teor-258940034>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Ausência de controle**. Nº0011098-13.2015.5.18.0104. Relator: Gentil Pio De Oliveira, 04 Dez. 2015. Disponível em: <http://trt-18.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/265814689/rops-110981320155180104-go-0011098-1320155180104/inteiro-teor-265814699>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Controle de Jornada**. Nº 0000712-51.2014.5.02.0411. Relator: Maria da Conceição Batista, 18 Dez. 2015. Disponível em: <http://trt-2.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/312373290/recurso-ordinario-ro-7125120145020411-sp-00007125120145020411-a28/inteiro-teor-312373328>. Acesso em 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Danos Morais**. Nº 01117201403803000, Relator: Hitler Eustasio Machado Oliveira, 01 Set. 2015. Disponível em: <http://trt-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/228498658/recurso-ordinario-trabalhista-ro-1117201403803000-0001117-1520145030038>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Definição pela atividade preponderante da empresa**. Nº 00106201720165180121, Relator: Rosa Nair da Silva Nogueira Reis, 27 Dez. 2016. Disponível em: <http://trt-18.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400748068/recurso-ordinario-trabalhista-ro-106201720165180121-go-0010620-1720165180121/inteiro-teor-400748085>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Empregado motorista**. Nº 00026422520125020072, Relator: Valdir Florindo, 15 Jul. 2016. Disponível em: <http://trt-2.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/311975013/recurso-ordinario-ro-26422520125020072-sp-00026422520125020072-a28>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Exames toxicológicos**. Nº0000409-41.2014.5.05.0221, Relator: Luiz Roberto Mattos, 22 Jul. 2016. Disponível em: <http://trt-5.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/211649495/recurso-ordinario-record-4094120145050221-ba-0000409-4120145050221/inteiro-teor-211649511>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Fracionamento do intervalo intrajornada**. Nº: 00109589520145010068. Relator: Mery Bucker Caminha, 21 Mar. 2016. Disponível em: https://consultapie.trt1.jus.br/consultaprocessual/pages/consultas/DetalhaProcesso.seam?p_num_pje=82884&p_grau_pje=2&p_seq=10958&p_vara=68&dt_autuacao=02%2F12%2F2015&cid=168890. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Indenização por tempo de espera**. Nº 0020322-88.2014.5.04.0333, Relator: Tânia Rosa Maciel de Oliveira, 26 Out. 2015. Disponível em: <http://trt-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/248709877/recurso-ordinario-ro-203228820145040333-rs-0020322-8820145040333>. Acesso em: 16 Nov. 2016

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Intervalo intrajornada**. Nº00007910720125040003, Relator: Marcelo José Ferlin D Ambroso, 27 Mar. 2014. Disponível em: <http://trt-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1290741117/recurso-ordinario-ro-7910720125040003-rs-0000791-0720125040003>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Intervalo intrajornada fracionado do rodoviário**. Nº 00111691920135010052, Relator: Jorge Fernando Gonçalves da Fonte, 08 mar. 2016. Disponível em: <http://trt-1.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/321787954/recurso-ordinario-ro-111691920135010052-rj>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Intervalo mínimo entre duas jornadas**. Nº 00241796420155240006, Relator: Nicanor De Araujo Lima, 26 Out. 2016. Disponível em: < <http://trt-24.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/399102627/241796420155240006>. >. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Motorista Carreteiro**. Nº 23979. Relator: Francisco Roberto Ermel. Dejt. Maringá, 12 jul. 2016. Disponível em: <http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=7349107>. Acesso em: 16 Nov. 2016

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Motorista carreteiro**. Nº 00941201381210007, Relator: Mário Macedo Fernandes Caron, 30 Mar. 2015. Disponível em: < <http://trt-10.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/178313480/recurso-ordinario-ro-941201381210007-df-00941-2013-812-10-00-7/relatorio-e-voto-178313527>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Pernoite no caminhão**. Nº 0001009-04.2014.5.03.0129, Relator: Lucilde D'Ajuda Lyra de Almeida, 13 Out. 2015. Disponível em: <http://trt-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/243861652/recurso-ordinario-trabalhista-ro-1009201412903005-0001009-0420145030129/inteiro-teor-243861664>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Pernoite no caminhão**. Nº 01274201003103008, Relator: Convocado Helder Vasconcelos Guimaraes, 19 Set. 2016. Disponível em: <http://trt-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/124304972/recurso-ordinario-trabalhista-ro-1274201003103008-0001274-4820105030031>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Submissão a exame toxicológico**. Nº 00249931920145240101, Relator: André Luis Moraes de Oliveira, 14 Mar. 2016. Disponível em: <<http://trt-24.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/381480959/249931920145240101>> Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Redução e Fracionamento de intervalo**. Nº 00000763720165070036, Relator: Jose Antonio Parente da Silva, 24 Out. 2016. Disponível em: <http://trt-7.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/400239542/recurso-ordinario-ro-763720165070036/inteiro-teor-400239551?ref=uris-tabs>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Tempo de espera**. Nº 01074-2015-242-09-00-7-ACO-35542-2016, Relator: Sérgio Murilo Rodrigues Lemos, 21 Out. 2016. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=7586173. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Tempo de espera previsto no artigo 235-C, § 8º, da CLT**. Nº 00127167320145150051, Relator: João Batista Martins Cesar, 26 Out. 2016. Disponível em: <http://trt-15.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/399118550/recurso-ordinario-trabalhista-ro-127167320145150051-0012716-7320145150051>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho. **Trabalho externo**. Nº 0130383-23.2015.5.13.0012, Relator: Ana Paula Azevedo Sa Campos Porto, 27 Out. 2015. Disponível em: <<http://trt-13.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/250556052/1303832320155130012-0130383-2320155130012>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. Nº 10304-36.2013.5.18.0015. Relator: Delaíde Miranda Arantes, 08 Nov. 2016. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/403072946/agravo-de-instrumento-em-recurso-de-revista-airr-103043620135180015/inteiro-teor-403072961?ref=juris-tabs>. Acesso em: 16 Nov. 2016

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Categoria diferenciada dos motoristas**. Nº 103476420155030000. Relator: Maria de Assis Calsing. 18 dez. 2015. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/270186624/recurso-ordinario-trabalhista-ro-103476420155030000/inteiro-teor-270186662>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Controle de jornada**. Nº 617-11.2011.5.03.0019. Relator: Vieira de Mello a Turma, 06 Jun. 2014. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/122797585/recurso-de-revista-rr-6171120115030019/inteiro-teor-122797605>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Horas extras**. Nº 254300-90.2009.5.02.0046. Relator: Marcelo Lamego Pertence, 11 Mar. 2016. Disponível em: <<http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/321817256/recurso-de-revista-rr-2543009020095020046/inteiro-teor-321817310>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Intervalo mínimo entre duas jornadas**. Nº 204581720145040000, Relator: Walmir Oliveira da Costa, 13 Mar. 2015. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/173820036/recurso-ordinario-trabalhista-ro-204581720145040000/inteiro-teor-173820049>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Motorista de caminhão**. Nº 10429820125040205, Relator: João Oreste Dalazen, 30 Abril, 2015. Disponível em: <<http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/184846313/recurso-de-revista-rr-10429820125040205>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Pernoite dentro da cabine do veículo**. Nº 639004520085170141, Relator: Delaíde Miranda Arantes, 26 Jun. 2015. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/202440842/recurso-de-revista-rr-639004520085170141/inteiro-teor-202440863>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Tempo à disposição**. Nº 4427220115090658, Relator: Aloysio Corrêa da Veiga, 14 Jun. 2013. Disponível em: <http://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23532877/recurso-de-revista-rr-4427220115090658-442-7220115090658-tst>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula nº 444. Dejt. Brasília, 26 nov. 2012. Disponível em: <http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_401_450.html#SUM-444> . Acesso em: 16. Nov. 2016

_____, Tribunal Superior do Trabalho: Sessão de Dissídios Individuais, nº. 1. Orientação Jurisprudencial nº. 332. Disponível em: <http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ_SDI_1/n_s1_321.htm>. Acesso em: 28 Set. 2016.

CALVET, Felipe Augusto de Magalhães; PINTO Luana Popoliski Vilácio Pinto. **Constitucionalidade do exame de álcool e drogas – intimidade do trabalhador**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 80-87, Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>> Acesso em: 16 Nov. 2016

CARDOSO, Deborah. **Uma nova perspectiva sobre o transporte rodoviário de carga no Brasil: Jornada de trabalho do motorista profissional à luz da Lei nº 13.103/2015**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, Brasília – Ano 82 – nº 1 – p. 77-113, jan/mar, 2016.

CARVALHO, Almir Antônio Fabricio. **Tempo de espera na nova lei do motorista (Lei N. 13.103/2015) – Anomalia jurídica do tempo de trabalho que não é considerado como tempo de trabalho**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45 p. 8-13, Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>> Acesso em: 16 Nov. 2016 A.

CARVALHO, Augusto César Leite de. **Trabalho rodoviário: Reflexões sobre a reforma legal de 2015**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, Brasília – Ano 82 – nº 1 p. 60-76, jan/mar, 2016 B.

CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa; NETO, Francisco Ferreira Jorge;. **Comentários à legislação do motorista. Análise do ordenamento jurídico (Leis 12.619/2012 e 13.103/2015)**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 256-276, Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016

CONTRAN. Resolução Nº 525, DE 29 DE ABRIL DE 2015. **Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os artigos 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Transito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, e dá outras providências**. Disponível em:<<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. **As leis 12619/2012 e 13103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 35-49, Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2012, 11ª Edição.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza; MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. **Exigência de exame toxicológico para motoristas profissionais empregados**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 129-141, Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

JUNIOR, Amaury Rodrigues Pinto. **Considerações sobre a Lei N° 13.103/2015 e o exercício da atividade de motorista profissional**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, Brasília, Ano 82 – nº 1 –, p. 43-59, jan/mar, 2016 A.

JUNIOR, Narciso Figueirôa. **A Lei n. 12.619, de 30.4.2012, e a regulamentação da profissão de motorista**. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, São Paulo, nº 43, 2013. Disponível em: <http://portal.trt15.jus.br/documents/124965/1488681/Rev.43_art.2/4279309b-a08a-42b0-a5e9-f365631bd6ea>. Acesso em: 14 Nov. 2016 B.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Impactos da lei n. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 50-79, Outubro, 2015. Disponível em <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

NETO, Célio Pereira Oliveira. **A jornada do motorista profissional diante da lei 13103**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 119-128, Outubro, 2015. Disponível em: <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016 A.

NETO, Alberto Emiliano de Oliveira. **Tutela jurídica dos motoristas profissionais aspectos precarizantes da lei n. 13.103/15**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45. Outubro, 2015. Disponível em: <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016 B.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro do. **Curso de direito do trabalho: História e teoria geral do direito do trabalho - relações individuais e coletivas do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2011, 26ª Edição.

PASSOS, André Franco de Oliveira. Et al. **Motorista profissional**. São Paulo: LTr, 2015. 2ª Ed.

NICOLADELI, Sandro Lunard; PERES, Fabio Augusto Mello. **Inovações precarizadoras da Lei N. 13.103/2015: O Estado legislando na contramão da via constitucional**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 14-21, Outubro, 2015. Disponível em: <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

O GLOBO: **Mais de 33% dos motoristas profissionais fogem do exame toxicológico**. S.l, 25 out. 2016. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/mais-de-33-dos-motoristas-profissionais-fogem-do-exame-toxicologico-20348124>>. Acesso em: 25 out. 2016.

PASSOS, André Franco de Oliveira. **Lei do motorista: História de uma longa espera, um breve avanço e agora um grande retrocesso**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 14-21, Outubro, 2015. Disponível em: <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em: 16 nov. 2016.

PONDÉ, Luiz Felipe. **Filosofia para corajosos**. São Paulo: Planeta do brasil, 2016, 1ª Ed.

POZZOLO, Paulo Ricardo; SWIECH, Maria Angela Szpak. **A regulamentação do trabalho do motorista profissional empregado: Leis 12.619/12 e 13.103/2015**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região, Paraná. V. 5, n. 45, p. 151-220. Outubro, 2015. Disponível em: <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>>. Acesso em 16 Nov. 2016.

ROCHA, Alexandre Euclides. **O motorista profissional em face da nova lei que regulamentou a profissão**. Cadernos Jurídicos OAB Paraná, Curitiba – N° 36, p. 1-4, Dezembro,2012. Disponível em: <<http://admin.oabpr.org.br/imagens/caderno/artigos/102.pdf>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS DE JOINVILLE. **Convenção coletiva de trabalho 2016/2017**.

Joinville, 2016. Disponível em:

<http://www.setcesc.com.br/_upl/file/CONVEN%C3%87%C3%83O%20COLETIVA%20JARAGU%C3%81%20DO%20SUL%202016-2017%20Valida.pdf> Acesso em: 16 Nov. 2016.

SINTRACARP. **Convenção coletiva de trabalho 2016/2018**. Curitiba, 2016. Disponível em: <<http://fetropar.org.br/wp-content/uploads/2016/07/CCT-2016-2018.pdf>>. Acesso em: 16 Nov. 2016.

SOS ESTRADAS: **As drogas e os motoristas profissionais - Dimensionando o problema e apresentando soluções**. S.I, 14 jan. 2015. Disponível em: <<http://estradas.com.br/sos-estradas-lanca-estudo-sobre-o-uso-de-drogas-por-motoristas-profissionais/>>. Acesso em: 14 jan. 2015.