CURSO DE DIREITO

Ricardo Konzen

A NOVA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL REGULAMENTADA PELA LEI N. 13.103 DE 02 DE MARÇO DE 2015 E SUAS PARTICULARIDADES

Santa Cruz do Sul
2017

Ricardo Konzen

A NOVA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL REGULAMENTADA PELA LEI N. 13.103 DE 02 DE MARÇO DE 2015 E SUAS PARTICULARIDADES

Projeto de modalidade monografia, apresentado ao Curso de Direito da Universidade de Santa Cruz do Sul, UNISC, como requisito para aprovação na disciplina Trabalho de Curso I.

Profª Dra. Suzéte da Silva Reis
Orientadora

Santa Cruz do Sul

2017

TERMO DE ACEITE DO PROJETO DE TC

Com o objetivo de atender o disposto nos Regulamentos do Curso de Direito da Universidade de Santa Cruz do Sul, UNISC, vêm, os infra-assinados, apresentar o Projeto de Trabalho de Curso, modalidade monografia, para fins de aprovação na disciplina de Trabalho de Curso I, do Curso de Direito.

Santa Cruz do Sul/RS,___ de _____de 2017.

Acad. Ricardo Konzen

Profª Dra. Suzéte da Silva Reis
Orientadora

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO.....04

2 PROBLEMA DE PESQUISA.....05

3 OBJETIVO.....06
3.1 Objetivo geral.....06
3.2 Objetivos específicos.....06

4 JUSTIFICATIVA.....07

5 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....08
5.1 O surgimento da Lei n. 12.619/2012 e suas particularidades.....08
5.2 Análises da Lei n. 13.103/2015.....10
5.2.1 Direitos do motorista empregado.....13
5.2.2 Alterações na Consolidação das Leis do Trabalho promovidas pela Lei n. 13.103/2015.....14

6 METODOLOGIA.....29
6.1 Método de abordagem.....29
6.2 Método de procedimento.....29
6.2.1Técnica de coleta de dados.....29

7 CRONOGRAMA.....30

REFERÊNCIAS.....31

1 APRESENTAÇÃO

A presente pesquisa pretende fazer uma análise das particularidades entre duas leis que tutelam os interesses do exercício da profissão de motorista profissional, de empregados e autônomos no Brasil.

Neste sentido, será analisada a Lei nº 12.619/2012, que é uma grande conquista dos trabalhadores rodoviários frente à nova lei nº 13.103/2015, que revogou aquela e, é objeto de ação direta de inconstitucionalidade, ADIN N. 5.322.

Além disso, serão abordados direitos constitucionais garantidos pela Constituição Federal de 1988, no qual são afrontados por alterações normativas que diminuem direitos protetivos ao trabalhador e, ao mesmo tempo, beneficiam ainda mais o empregador e o empresário, que infelizmente manipula e condiciona as relações jurídicas diante de seu poder econômico.

Ainda, serão apontados os perigos e os prejuízos que a Lei nº 13.103/2015 traz, tanto para o motorista profissional quanto para a sociedade brasileira que acaba sendo vítima da insegurança nas estradas, causada pelas longas jornadas extenuantes permitidas pela referida Lei.

Também serão apontados os reflexos que a nova Lei traz em seu texto, em relação ao controle e tempo de direção dos motoristas. Além disso, será feita uma análise do papel do Ministério Público do Trabalho no enfrentamento e na solução destes problemas trazidos pela nova Lei, e demonstrar como esta instituição, constitucionalmente criada, atua na defesa de pessoas que buscam por sua assistência para a garantia de direitos constitucionais, conferidos pela Constituição Federal de 1988 e pelas Leis Infraconstitucionais.

2 PROBLEMA DE PESQUISA

Levando em consideração o panorama social em que vivemos e as tamanhas perdas que enfrentamos em nosso cotidiano, diante do poder econômico que envolve todo nosso ordenamento jurídico e observando o caráter democrático e igualitário da nossa Carta Maior garantidora dos direitos individuais e coletivos, investigar-se-á a seguinte pergunta:

Quais os avanços e retrocessos trazidos pela Lei nº 13.103/2015, em face da realidade fática do motorista profissional?

3 OBJETIVOS

3.1 Objetivo geral

Analisar a Lei nº 13.103/2015, frente ao contexto social e econômico brasileiro, apontando elementos positivos e negativos da nova Lei do motorista profissional.

3.2 Objetivos específicos

- Analisar a Lei nº 12.619/2012 que fora um marco introdutório na normatização do trabalho do motorista profissional e uma grande conquista da referida classe, trazendo o controle e o regulamento da jornada do motorista.

- Analisar na sua totalidade a jornada de trabalho dentro dos aspectos de controle e de tempo de direção dos motoristas.

- Demonstrar as vantagens e desvantagens causadas pela referida Lei nº 13.103/2015, bem como as possíveis afrontas à legislação pertinente, no caso a Consolidação das Leis Trabalhistas e a Constituição Federal.

4 JUSTIFICATIVAS

Historicamente, verifica-se uma constante luta entre as forças regentes da sociedade. Esta luta acontece nos setores de mercado, economia, relação empregatícia e social. No presente trabalho de monografia, busca-se analisar as forças de trabalho e os donos de capitais. Tal relação é permeada por conflitos, uma vez que os interesses são colidentes.

Na presente pesquisa, busca-se analisar a nova Lei do motorista profissional, Lei nº 13.103/2015. Além disso, serão demonstradas possíveis inconstitucionalidades da Lei que afrontam os princípios constitucionais da valorização do trabalho, da promoção do mesmo e da dignidade da pessoa humana. Logo, abordar-se-á a forma legal da Lei em relação ao tempo de trabalho, do não trabalho e seus reflexos remuneratórios.

Por conseguinte, busca-se na presente monografia demonstrar os problemas causados pela referida Lei na jornada do motorista profissional, abordar fatores que levaram a revogação da Lei anterior e demonstrar as controvérsias entre trabalhador, empregador e sindicato, assim como orientações jurisprudenciais editadas pelo Tribunal Superior do Trabalho.

Por fim, a nova Lei trouxe benefícios ao motorista, como programas de melhoria no ambiente de trabalho, no setor de cargas e também o reconhecimento como direito fundamental social, benefícios estes que serão abordados na presente pesquisa.

5 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

5.1 O surgimento da Lei n. 12.619/2012 e suas particularidades

A busca por uma tutela regulamentadora da jornada de trabalho dos rodoviários sempre fora uma luta reivindicada por movimentos sindicais. No entanto, a Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012, regulava somente os motoristas com vínculo empregatício, trazendo assim em seu texto soluções para os conflitos entre empregados e empregadores, ou seja, esta surgiu diante de um consenso entre classes com interesses em conflito, invocando, assim, uma ação civil pública na Justiça do Trabalho de Rondonópolis/MS, realizada pelo Ministério Público do Trabalho.

Ocorre que tal lei, ao alterar artigos no texto da lei (aplicável aos empregados), também alterou o código nacional de trânsito brasileiro, código este aplicável a todos os motoristas profissionais, neste caso, aplicável também aos motoristas autônomos. O artigo 1º da Lei n. 12.619/2012 em seu parágrafo único dispõe:

> Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:
> I – de transporte rodoviário de passageiros;
> II – de transporte rodoviário de cargas.

Portanto, tal lei não regula, tão somente, o trabalho dos empregados, pois tal Lei ao dispor sobre os motoristas profissionais impõe normas de conduta a todos, incluindo os autônomos e todos aqueles que guiam veículos automotores, tanto no transporte rodoviário dos passageiros como no de cargas, não se enquadrando aqui os motoristas urbanos e rurais.

A lei do descanso, assim denominada a Lei n. 12.619/2012, regulamentou a jornada de trânsito dos motoristas, promovendo grandes inovações, dentre as quais podemos citar a inclusão da Seção IV- A no Capítulo I do título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, que trata do serviço do motorista profissional, assim como alterações no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Também, há de destacar, os direitos que a referida lei estabeleceu ao motorista, conforme cita Gomes (2012), isto é, cabe ao empregador controlar a

jornada externa ou não, do motorista empregado, escolhendo o meio necessário para o exercício, ao seu critério. A lei determinou, também, o intervalo mínimo de 01:00 hora para refeição, o descanso diário de 11:00 horas, a cada 24:00 horas, assim como 35:00 horas de descanso semanal. Além desses direitos, são garantidos de forma gratuita programas de formação e aperfeiçoamento em sua capacitação profissional, bem como atendimento de saúde. Em caso de prejuízos patrimoniais causados por terceiros, não havendo dolo e desídia, será o motorista eximido desta responsabilidade, além de contar com a segurança estatal em caso de ações criminosas. A lei também traz em seu texto, deveres que obrigam o motorista a dirigir com cautela, perícia, prudência e zelo, respeitando os intervalos de descanso. O empregador poderá instituir programas de controle de uso de bebidas alcoólicas e drogas para os profissionais, sem que isso cause discussão sobre possíveis danos.

Conforme Passos, Passos e Nicoladeli (2012), o tempo de espera é considerado período excedente na jornada de trabalho, que será computado e indenizado em 30% do salário-hora base, assim como a permanência do motorista junto ao veículo, ao permanecerem fora da empresa. Os intervalos de descanso e alimentação poderão ser fracionados entre o fim da primeira hora trabalhada e o início da última hora de labor. Possibilidade do regime 12 x 36, previsto em convenção ou acordos coletivos de trabalho, e também o revezamento de 30% da hora normal no que exceder a jornada normal, assim como repouso diário mínimo de 06:00 horas ininterruptas em caso de revezamento. Em caso de viagens de longa distância, terá intervalo de 30 minutos de descanso a cada 04:00 horas de direção, podendo tal período ser fracionado, e intervalo de 01:00 hora para refeição. Nas viagens que ultrapassarem uma semana, o motorista descansará 36:00 horas semanais, permitindo o fracionamento. Será considerada viagem de longa distância quando o motorista permanecer fora da empresa ou de seu domicílio por mais de 24:00 horas.

Foi proibida, com a publicação da Lei n. 12.619/2012, a remuneração por comissão ou outro tipo de vantagem, redação dada ao artigo 235 - G da CLT pela lei, estabelecendo que:

> É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a

> segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

No entanto, tal forma de remuneração por comissionamento, somente será admitida em hipótese excepcional, que preservem e protejam o motorista e garantam a segurança rodoviária ou da coletividade.

Mesmo que a lei fora um grande marco na conquista dos motoristas, por uma tutela regulamentadora, a mesma também trouxe uma série de polêmicas e discussões quanto á sua aplicabilidade, conforme explica Grassano (2012, p. 3):

> é de conhecimento notório que a falta de estrutura do país impossibilita consubstancialmente o seu cumprimento imediato ou até mesmo em longo prazo. Existem diversas problemáticas para encontrar locais que sejam seguros e adequados para repouso dos motoristas, dificuldades na adequação das formas de controle de jornada, forma de pagamento da remuneração de gratificação, dentre outros.

Infelizmente no Brasil criar uma lei sempre gera uma série de problemas em relação ao seu cumprimento, a insatisfação por parte das categorias envolvidas, a pouca estrutura e planejamento para o seu cumprimento, as possíveis especificidades trazidas pela lei quanto a sua constitucionalidade ou não, e os retrocessos sociais que a mesma apresenta.

5.2 Análises da Lei n. 13.103/2015

A nova lei do motorista profissional, Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015, foi sancionada no dia 2 de março de 2015 e regulamentada em 16 de abril, lei esta que revogou a Lei anterior n. 12.619/2012 e surgiu dos interesses do agronegócio, em sua maioria, e também devido à paralisação nas rodovias pelos motoristas autônomos que reivindicavam melhores condições de trabalho e elevação remuneratória nos fretes. Assim sendo, esta lei dispõe em seu primeiro artigo:

> Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:
> I – de transporte rodoviário de passageiros;
> II – de transporte rodoviário de cargas.

Observa-se, então, que a lei nova retira da lei anterior em seu artigo primeiro, a alusão ao vínculo de emprego, normatizando assim todos os trabalhadores profissionais que conduzam veículos, trabalhadores empregados ou autônomos que desenvolvem seus trabalhos em vias de área rural e urbana.

A nova lei trouxe, em seu artigo 2º, nos incisos I a IV, direitos para os motoristas empregados e autônomos, o que não ocorria na Lei n. 12.619/2012, que concedia apenas ao empregado. O referido artigo da Lei n. 13.103/2015, assim dispõe: “São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas”.

Entretanto, ao compararmos com o mesmo artigo da lei anterior (Lei 12.619/2012), observa-se que a nova lei não menciona os capítulos II do título II (direitos sociais) e o capítulo II do título VIII (seguridade social) da Constituição Federal de 1988, que abordam sobre os direitos sociais da Seguridade Social. A lei anterior assim dispõe: “São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal”.

Direitos previstos constitucionalmente, não podem ser retirados por Lei específica, nesse sentido, Passos et al (2015, p. 32), ensinam que:

> é evidente que tal exclusão no novo texto não tem o condão de afastar a aplicação das referidas normas jurídicas aos motoristas profissionais, sejam empregados ou autônomos, pois a art. 7° da Constituição Federal preceitua que os direitos previstos neste artigo destinam-se aos “trabalhadores urbanos e rurais”, e ainda afirma que este rol de direitos fundamentais não exclui outros direitos que tenham como objetivo a melhoria da condição social dos trabalhadores. Quanto à seguridade social, o art. 195 da Constituição da República prevê, expressamente, o financiamento da seguridade social por empregados e trabalhadores.

Desta forma, cabe a observação dada pela Constituição Federal no exercício das garantias sociais dadas pelo Estado de Direito ao trabalhador, para que todos vivam em condições dignas de conviver em sociedade. Portanto, dentro dessas garantias dadas ao trabalhador, fica vedada a flexibilização desses direitos para não ocorrer um retrocesso nos avanços sociais.

No inciso I do artigo 2º da Lei n. 13.103/2015, no que diz respeito a:

> Ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

> 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público.

Fica evidente que o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) terão que promover esses programas, uma vez que tais órgãos têm como responsabilidade tais objetivos em seus fundamentos. O que não fica claro é a forma de como se dará essa cooperação dos Poder Público em relação aos programas citados.

No inciso II do artigo 2º da Lei n. 13.103/2015, que assim dispõe: “Contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam”. A nova lei, assim como a lei anterior, não regulamenta esse direito, apesar dos motoristas terem direitos aos serviços especializados oferecidos por entes públicos ou privados em relação a tais doenças.

Outro direito comum a empregados e autônomos é o citado no inciso III do artigo 2º da Lei n. 13.103/2015, que diz: “Receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão”. A proteção ao motorista é de forma integral, ou seja, no efetivo trabalho, intervalo de repouso, tempo de espera e quando o veículo estiver estacionado, sendo que na lei anterior a proteção em relação ao efetivo exercício da profissão, isto é, proteção somente quando estiver trabalhando. Contudo, acontece que esse direito é um direito social de todas as pessoas que merecem a devida proteção estatal contra atos criminosos, é um exagero a lei repetir esse direito ao motorista profissional.

Outra novidade é a do inciso IV do artigo 2º da Lei n. 13.103/2015, em que o motorista profissional tem o direito de: “Contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha”. O problema é quem custeará este direito, seria o ente público ou o privado, e quais seriam as diretrizes, a regulamentação, enfim, falta a clareza na efetividade da norma.

Também foi instituído o artigo 3º na Lei n. 13.103/2015, estabelecendo que:

> Os motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Tal previsão não era disposta na Lei anterior n. 12.619/2012. Podemos ver que a nova lei conferiu um novo benefício para o motorista profissional dependente de substâncias psicoativas, mostrando assim, a preocupação do legislador em tutelar o dependente assim como todos os usuários das rodovias.

Tratando dos locais de parada do motorista profissional, em relação às condições de segurança e de conforto, segundo Passos et al (2015), a lei anterior já dispunha norma para efetivar tais direitos, entretanto, o problema era de competência para exercer a regulamentação dos locais de parada, se era competente o Ministério do Trabalho e Emprego ou o Ministério dos Transportes. Assim sendo, com a Lei n. 13.103/2015, em seus artigos 9º a 11, ficou estabelecido que todos os entes da federação ficassem responsáveis por suas vias, informando aos trabalhadores autônomos e empregados os locais de parada para descanso. O uso desses lugares deve ser gratuito e nunca oneroso. Entretanto, a implantação desses locais será de livre iniciativa, podendo ou não ser ofertados ao trabalhador, no caso de rodoviárias, em lugares de parada e apoio, alojamentos, hotéis ou pousadas, refeitórios de empresas, postos de combustíveis, entre outros.

Para ofertar maior número de locais de descanso e parada aos motoristas, o Poder Público adotou uma série de medidas dispostas no artigo 10 da Lei n. 13.103/2015, para incentivar a implementação desses locais pela iniciativa privada. Além disso, os estabelecimentos que estão nas vias concedendo local para repouso e paradas aos motoristas poderão solicitar junto á autoridade competente o reconhecimento como um “ponto de parada de descanso”.

5.2.1 Direitos do motorista empregado

O artigo 2º, inciso V, alínea “a” da Lei n. 13.103/2015, afirma que o empregado: “Não responde perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções”. Portanto, em caso de dano resultante da conduta irresponsável de terceiro, não obriga a responsabilidade ao motorista empregado, no entanto, deve o mesmo, na condução do veículo, agir com cautela e zelo, pois em caso de dolo ou desídia do motorista devidamente comprovado, o mesmo poderá responder ao dano causado por sua

responsabilidade e configurar uma justa causa. Ensina Delgado (2009), citando Passos et al (2015, p. 42), que deve ser analisada a presença de uma série de requisitos. Dessa forma, dentre os requisitos objetivos, temos a tipicidade e a gravidade; nos subjetivos, a autoria, o dolo ou a culpa do empregado; e por último requisito temos os chamados circunstanciais. Presentes todos esses requisitos, temos a possibilidade de extinção de contrato de trabalho.

O artigo 2º, inciso V, alínea “b” da Lei n. 13.103/2015 traz em seu texto sobre o controle da jornada de trabalho do motorista empregado, que assim dispõe:

> Ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou fixa de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Já o artigo 2º, inciso V da Lei n. 12.619/2012, dispõe:

> Jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Observa-se uma alteração bem justa ao empregado em relação à lei anterior, uma vez que a nova lei retira a referência em relação ao tempo de direção e o controle fidedigno pelo empregador e passa, também, o controle e registro (papeleta, diário de bordo ou ficha de trabalho) da jornada para o empregado, desse modo, o controle passa a ser feito por ambos, empregado e empregador.

Outra grande inovação trazida pela Lei 13.103/2015, em seu artigo 2º, inciso V, alínea “c”, foi em relação ao seguro obrigatório, que obriga a contratação e custeio do seguro pelo empregador, detalhando a cobertura que envolve: morte natural; morte por acidente; invalidez total ou parcial decorrente de acidente; translado e auxílio para funeral. Nesse sentido, observamos a responsabilidade objetiva do empregador, no caso de acidente de trabalho, uma vez que o empregado se expõe a um grau maior de risco.

5.2.2 Alterações na Consolidação das Leis do Trabalho promovidas pela Lei n. 13.103/2015

Esta nova lei trouxe profundas alterações na CLT, ocasionando assim, profundos debates em relação à flexibilização e ao retrocesso social configurado pela instituição da norma. Para um melhor entendimento acerca das alterações, passamos a analisar tais modificações.

Dentre os direitos do motorista profissional empregado, a Lei n. 13.103/2015 também traz os deveres gerais deste (artigo 235-B, CLT) nos incisos I, II, IV e V do artigo 235-B. Com isso, cabe ao motorista checar o veículo antes de iniciar a jornada a respeito das condições de trafegabilidade do mesmo, caso encontre alguma situação irregular, o mesmo deve comunicar de imediato o empregador, para que o problema seja solucionado, podendo, ainda, o empregado se recusar a trabalhar em situação de insegurança do veículo. O motorista tem o dever de respeitar a legislação de trânsito, assim como se submeter ao poder da polícia, em caso de fiscalização por parte da autoridade competente. Além disso, deve zelar pelo veículo e carga transportada, assim como no caso do transporte de passageiros.

Quanto ao controle de jornada do motorista, o mesmo deve ser feito como descreve o artigo 235-B, III da CLT em remissão ao artigo 67-E do código de trânsito e instituído no artigo 2º, V, B da Lei n. 13.103/2015. Portanto, conforme cita Passos et al (2015, p. 58), em que:

> esse dilema é resolvido se o art. 2° da Lei n. 13.103/2015, que trata dos direitos, for lido em conjunto com o art. 235-B da CLT, que trata dos deveres. Conjugando os dois dispositivos, chegamos à seguinte fórmula: é direito do motorista profissional empregado ter jornada de trabalho controlada por instrumentos determinados pelo empregador e é dever do mesmo profissional utilizar os instrumentos de controle postos à sua disposição.

Assim sendo, o empregado tem o direito de computar, realizar, informar o controle de sua jornada de trabalho e o dever de ser correto e digno nas informações que descrever no controle, instituído por instrumentos fidedignos pelo empregador.

No tempo de jornada do motorista profissional, houve dolosa afronta à Constituição Federal, na alteração do texto da lei. Para elencarmos tal afronta,

destacamos o artigo 235-C da CLT, redação determinada pela Lei n. 12.619/2012, que assim dispõe:

> A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.
> § 1° Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.
> § 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver a disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

Já a Lei n. 13.103/2015, no mesmo artigo, dispõe:

> 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.
> § 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver a disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

A nova Lei n. 13.103/2015, ao permitir em seu texto a prorrogação da jornada de trabalho por quatro horas diárias por convenção ou acordo coletivo, retira o direito do trabalhador em recuperar as suas energias, assim como exercer atividades de seus interesses, fora da jornada de trabalho, e, principalmente, tal permissão põe em risco todos os usuários de vias, pelo fato do trabalhador se encontrar em estado de fadiga pela prolongada jornada de trabalho. Ademais, cabe destacar que tal lei, fruto de interesses econômicos, beneficia ainda mais o empregador no fato de o mesmo não precisar contratar mais empregados para o cumprimento das funções empresariais.

Em se tratando dos intervalos do motorista empregado para descanso e alimentação, assim sendo o repouso dentro da jornada (intervalo intrajornada), o repouso entre duas jornadas (intervalo intrajornada) e o repouso semanal. A Lei n. 13.103/2015 revogou e flexibilizou vários direitos garantidos pela lei anterior (Lei n. 12.619/2012) em seu texto.

Em relação ao intervalo intrajornada (intervalo dentro da mesma jornada) há de ser destacado o disposto no artigo 235-C, parágrafo 2º da Lei n. 13.103/2015, o qual permitiu que o intervalo mínimo de uma hora para refeição poderá coincidir com

o tempo de parada obrigatória na condução do veículo, instituído pelo artigo 67-C código de trânsito brasileiro (CTB), qual seja:

> 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.

Também a lei permitiu o fracionamento do intervalo intrajornada (parágrafo 5º, artigo 71, CLT), no que diz respeito a repouso ou alimentação. Oliveira Neto (2015) explica que a lei também permitiu a redução do intervalo em seu texto, ou seja, o fracionamento ou redução do intervalo intrajornada será permitido em jornada superior a 06:00 horas. Quando inferior a 06:00 horas, será apenas permitido o fracionamento, não a redução. Dessa maneira, tal permissão só pode ser estabelecida em acordo ou convenção coletiva de trabalho. Ademais, cumpre destacar aqui, um dos retrocessos instituídos pela nova lei, no qual o empregado cumprindo intervalo intrajornada fracionado terá descontado o tempo de jornada laboral, ou seja, o justo repouso não passará a integrar como período de trabalho. Na lei anterior (Lei n. 12.619/2012) o intervalo intrajornada fracionado era incluído no horário regular de trabalho.

Por conseguinte, observa-se uma precarização imposta pela nova lei (Lei n. 13.103/2015), em relação ao intervalo interjornada (intervalo entre uma jornada e outra). Importante destacar o artigo 235-C, parágrafo 3º da Lei 13.103/2015, que assim dispõe:

> § 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

O artigo 67-C do Código de Trânsito Brasileiro, em seu parágrafo 3º, assim dispõe:

> § 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser

> fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

Assim, diante dessa legislação precarizadora para o motorista, Morais (2015, p. 59), explica que:

> no que toca ao intervalo interjornada, apresenta-se falaciosa a manutenção de referência a um período de onze horas, uma vez que ao permitir o fracionamento ilimitado, o repouso no veículo e, ainda assim, a coincidência com outros intervalos obrigatórios, o que houve foi redução pura e simples do intervalo de onze para apenas oito horas.

Aqui encontramos séria violação aos direitos dos trabalhadores, que durante décadas de batalhas, reivindicaram condições dignas de trabalho, portanto como tal lei se contradiz em seu próprio texto, onde assegura um direito de 11:00 horas de descanso, e na mesma frase permite o fracionamento de tal período para até 08:00 horas de intervalo interjornada.

Tal permissão pela lei, não só afronta a Constituição Federal e a Consolidação das Leis Trabalhistas como permitem condições inóspitas de trabalho ao motorista, observando que a redução do descanso prejudica a integridade psíquica e física do profissional acometido de extenuantes jornadas de trabalho.

No Brasil, por ser um país de enorme espaço territorial e temporal, e conseqüência disso se exige uma logística de transporte de viagens de longa distância.

O artigo 235-C, parágrafo 4º da Lei n. 13.103/2015, assim como o artigo 235-D da Lei n. 12.619/2012, tem a mesma definição acerca da definição de viagens de longa distância, neste sentido:

> § 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

Tal normatização não gera maiores problemas acerca da jornada, inferior a sete dias. No entanto, para as viagens de longa duração (superior a sete dias) a nova lei (Lei n. 13.103/2015), também manteve em relação à lei anterior (Lei n. 12.619/2012), a duração da distância superior a uma semana, assim como o descanso semanal de 24:00 horas ou fração trabalhada e repouso diário de 11:00

horas , perfazendo o total de 35:00 horas. Estes períodos de descanso são usufruídos no retorno do trabalhador á sede da base da empresa (matriz ou filial), em locais com condições adequadas para o repouso, no caso oferecido pela empresa ou ao seu domicílio. Também se manteve a mesma regra em relação ao descanso de 35:00 horas, que permite o seu fracionamento em 2 (dois) períodos, um destes deve ser no mínimo de 30:00 horas ininterruptas, cumpridos na mesma semana e o outro no retorno da viagem, de acordo com o artigo 235-D, parágrafo 1º da Lei n. 13.103/2015.

Outra grande afronta constitucional é a disposta no artigo 235- D, parágrafo 2º da nova lei (Lei n. 13.103/2015) que diz: “A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos”. Neste sentido, Jorge Neto e Cavalcante (2015, p. 270), são explícitos em afirmar que:

> a Lei 13.103 é explícita ao permitir a cumulatividades dos descansos nas viagens de longa distância à base de três descansos consecutivos (art. 235-D, § 2º). Trata-se de um, retrocesso, visto que o trabalhador poderá ficar três semanas sem um descanso.

Dessa forma, cabe a todos no sentido coletivo e ao poder público assegurar que o trabalhador, dentro de sua jornada laboral, tenha uma vida digna, e que suas garantias fundamentais sejam preservadas diante dos esforços inerentes da atividade laboral, no caso em questão, o merecido descanso semanal usufruindo sem a cumulatividade.

Por fim, em relação às viagens de longa distância, o parágrafo 3º do artigo 235-D (Lei n. 13.103/2015), menciona assim:

> § 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o comprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

Conforme o parágrafo supracitado, a grande maioria dos motoristas após cumprir a jornada de trabalho, encontra-se em permanência de vigilância junto ao veículo, assim como o utilizam como local de dormitório. Assim sendo, é óbvio que o motorista, em viagens de longa distância, tem como regra a permanência no veículo,

bem como a empresa também necessita de tal atitude por parte do empregado, portanto o tempo que o empregado ficar a disposição do empregador, passado o cumprimento da jornada normal e as horas extraordinárias, será considerado tempo de espera e remunerado em 30% do valor do salário hora normal (artigo 235-C, parágrafo 9º).

Analisando a parte final do parágrafo 3º do artigo 235-D, seria mais justo para o trabalhador ter o cômputo excedente do tempo, como sobrejornada (artigo 4º da CLT), ou ainda a possibilidade de ser como sobreaviso, no caso o tempo a disposição. Neste sentido, analisa-se a ementa proferida pelo tribunal regional do trabalho da 9º região:

> TRT-PR-12-06-2015 SOBREAVISO. MOTORISTA QUE PERNOITA NO CAMINHÃO. OBRIGAÇÃO IMPOSTA PELO EMPREGADOR. TEMPO A DISPOSIÇÃO. Restou comprovado nos autos que o reclamante pernoitava no caminhão por imposição da reclamada, caracterizando-se, assim, tempo à disposição do empregador, na modalidade sobreaviso, por aplicação análoga do art. 244, § 2º, da CLT. Recurso da ré a que se nega provimento. (TRT-PR-01128-2013-567-09-00-3-ACO-18958-2015 – 3ª Turma; Relator: Thereza Cristina Gosdal; Publicado no DEJT em 12.6.2015).(Grifado no original).

Tal decisão há de ser bem justa ao motorista empregado, uma vez que o mesmo permanecendo junto ao veículo, não por vontade sua, mas pelo dever imposto pelo contrato de trabalho nas viagens de longa distância, estaria ele a disposição do empregador, qual seja, na moralidade de sobreaviso. O artigo 8º, 5, inserido na convenção n. 153 da OIT é direto ao preceituar que:

> Durante o descanso diário não deverá obrigar-se o motorista a permanecer no veículo ou a proximidade deste, sempre que tenha tomado as precauções necessárias para garantir a segurança do veículo e de sua carga.

Sendo assim o motorista estaria usufruindo de suas liberalidades e garantias e não mais locado às obrigações do contrato de trabalho.

Outro fator de descaso com o empregado é o resultante em relação ao tempo de espera. O artigo 235-C, parágrafos 8º e 9º da Lei n.12.619/2012, estabelecia que:

> § 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização de mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

> § 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Já o artigo 235-C, parágrafos 8º e 9º da Lei 13.103/2015, estabelece que:

> § 8º São considerado tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.
> § 9º As horas relativas aio tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

Aqui nos deparamos com um claro dispositivo inconstitucional, em que uma lei retira da outra o benefício remuneratório da relação empregatícia, onde o motorista ao aguardar carga ou descarga, fiscalização do veículo não tem computadas as horas de espera na jornada de trabalho e tampouco as horas extraordinárias. Nesse sentido Melo (2015. p. 4), explica que:

> pelos parágrafos supra citados, observa-se que o legislador ordinário foi além do poder constituinte, o qual consigna que a jornada diária será de 8 (oito) horas, artigo 7º, inciso XIII, da Constituição federal, além de estar transmitindo para o trabalhador os riscos do negócio. Portanto, este tempo de espera com percentual inferior a 50% (cinquenta por cento), no meu ponto de vista, é inconstitucional, uma vez que o motorista neste caso terá que ficar á disposição do empregador, além do fato destes parágrafos irem de encontro com o dispositivo no artigo 4º da CLT.

Desta forma, o empregado, mesmo que ultrapasse ou não a jornada de 08:00 horas diárias, e estando ele nas condições consideradas como tempo de espera, não será computada as horas na jornada de trabalho. Difícil de imaginar tal absurdo, uma vez que na lei anterior (Lei n. 12.619/2012) só o que ultrapassasse o período de 08:00 horas diárias (tempo da jornada de trabalho), era considerado tempo de espera. Nesse caso, o fato é que o empregado permanece junto ao veículo, aguardando e fiscalizando uma operação realizada (carga, descarga, fiscalização do veículo), não se tratando assim de tempo de lazer e descanso, mas de efetivo trabalho, conforme estabelece o artigo 4º da CLT, que diz: “Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja á disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada”.

Também em relação ao tempo de espera, a Lei n. 13.103/2015, prevê garantias ao motorista empregado. No artigo 235-C, parágrafo 10º, o legislador garantiu o recebimento do salário-base diário, mesmo sem completar a jornada contratual (08:00 horas) e permanecendo o restante do tempo em espera. Nesse caso, será remunerado o tempo que faltar para concluir a sua jornada de trabalho dentro do tempo de espera, se o trabalhador, por exemplo, terminar a jornada antes da integralidade das horas (08:00 horas).

Ainda acerca do tempo de espera, podemos ver no artigo 235-C, parágrafo 11 (Lei 13.103/2015), possível afronta à Constituição Federal, tendo em seu texto a seguinte redação:

> § 11 Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e se for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

Diante de tal disposição, em que o motorista permanece junto ao veículo, Passos et al (2015, p. 78) ao analisar a norma, registram que:

> contudo, a norma jurídica é inconstitucional, tendo em vista que obriga o empregado a permanecer junto ao veículo, ou seja, viola a disposição constitucional do inciso XV do art. 5º da Constituição da República, porquanto impõe a permanência do empregado em seu meio ambiente de trabalho. A lei n. 13.103/2015, pois, trouxe regra que não permite ao trabalhador ter sua liberdade de ir e vir, ficando obrigado a permanecer junto ao veículo.

Considerando a lei ditar que, a permanência do motorista no veículo é tempo de repouso, não pode ser exigido do mesmo a permanência para fins de vigilância e fiscalização, sendo que o motorista estando em tempo destinado ao repouso, descanso e alimentação não tem a obrigação de permanecer junto ao veículo.

Por fim, em relação ao tempo de espera, elenca-se a redação do artigo 235-C, parágrafo 12 da Lei n. 13.103/2015:

> § 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.

Observa-se claramente na redação do artigo, que o legislador não observou um dos princípios basilares do direito do trabalho, o da irrenunciabilidade de direitos. Neste sentido, Coelho (2015), aduz: “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”. Se o motorista põe em movimento a sua ferramenta de trabalho sem ao menos poder afastar-se do veículo, obvio seria agregar esse tempo como parte da sua jornada de trabalho. Neste caso, nos deparamos outra vez com um retrocesso aplicado pela norma, com tamanha inconstitucionalidade, onde nota-se claramente que o legislador atendeu os interesses do empresariado, ao alterar a legislação que regula as atividades do motorista empregado.

Já o artigo 235-C da Lei n. 13.103/2015, traz em seu parágrafo 5º que:

> § 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do artigo 59 desta consolidação”.

A primeira parte do parágrafo faz menção ao adicional de 50% por tempo trabalhado sob sobrejornada previsto pelo artigo 7º, inciso XVI da Constituição Federal. Já, o parágrafo 2º do artigo 59 da Consolidação das Leis Trabalhistas, trata sobre o banco de horas, em que o trabalhador diante de um acordo de compensação utiliza as horas excedentes de um dia, para compensar na diminuição da jornada de outro dia.

A adoção do banco de horas é um grande retrocesso para o trabalhador empregado, pois permite a flexibilização da jornada em benefício do empregador, neste sentido Delgado (2006, p. 863) explica que:

> a pactuação de horas complementares à jornada regular, que extenue o trabalhador ao longo de um grande período de tempo, gera riscos à saúde e à segurança do mesmo. Desse modo o regime de compensação anual, também conhecido como Banco de horas, obscurece o sentido favorável ao trabalhador de que a Constituição de 1988 e os direitos trabalhistas são dotados.

Observa-se, então, que, além de tornar exaustiva a jornada do trabalhador privando-o das suas atividades particulares, o banco de horas não protege o trabalhador, tendo em vista que somente beneficia o empregador, ao permitir mais

horas de trabalho na jornada, e aumentando assim seus rendimentos mensais. Estamos diante um poder diretivo do empregador, sendo que o empregado na maioria das vezes se vê obrigado a aceitar, para preservar seu emprego.

Quanto à jornada noturna, a Lei n. 13.103/2015 manteve a mesma sistemática aplicada pela Lei n. 12.619/2012. Tais leis aplicam o disposto no artigo 73 da Consolidação das Leis do Trabalho, que tem o adicional noturno à base de 20% sobre o valor do salário-hora com o acréscimo dos aditivos salariais habituais, a jornada noturna das 22:00 horas às 05:00 horas, a duração da jornada noturna como sendo de 52 (cinqüenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos, e quando é cumprida integralmente a jornada no período noturno e prorrogada esta, devido é também o adicional quanto às horas prorrogadas, e por fim, o adicional noturno integra a base de cálculo das horas extras prestadas no período noturno.

Outra disposição inédita de alto risco foi à introduzida pelo § 13 do artigo 235-C da Lei n. 13.103/2015, que assim dispõe: “Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos”. Aqui podemos ver, mais uma vez, que a nova lei modifica direitos protetivos ao trabalhador, introduzindo em seu texto, alterações benéficas ao empregador e dissonantes em relação à Constituição. Oliveira Neto ao analisar tal prejuízo ao trabalhador, conclui que:

> esse sistema sem sombra de dúvidas se apresenta mais prejudicial ao trabalhador do que os turnos ininterruptos de revezamento, hipótese na qual o legislador Constitucional estipulou o limite diário da jornada de trabalho em 6 horas (CF, 7º, XIV). A ausência de jornada fixa subverte a estrutura protetiva elaborada pelo Direito do Trabalho, ao passo que submete a vida do trabalhador integralmente aos interesses do empregador, cujo poder disciplinar (CLT, artigo 2º) define a forma de prestação de serviços.

Diante de tal afirmação, podemos verificar o poder diretivo conferido ao empregador pela lei, implicando que o trabalhador fique a disposição em qualquer momento do dia ou da noite para o cumprimento das atividades laborais. Cabe observar, que a Consolidação das Leis Trabalhistas e a Constituição Federal não permitem jornadas móveis variáveis, prejudiciais ao emprego, confirmados pelo princípio da inalterabilidade contratual lesiva.

Devido ao enorme espaço territorial brasileiro percorrido pelos motoristas, a lei possibilitou o revezamento de dois motoristas no mesmo veículo. A Lei n.

12.619/2012 já previa esta hipótese em seu artigo 235-E e parágrafos, dispondo assim:

> § 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.
> § 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.
> § 12º Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Já o artigo 235-D, §5º da Lei n. 13.103/2015, assim dispõe:

> § 5° Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

Segundo Narciso e Mello (2017), entre as leis em questão (Leis 12.619/2012 e 13.103/2015), o tempo de condução aumentou de 04:00 horas para 05:00 horas e 30 minutos, causando assim enorme cansaço e fadiga desses trabalhadores em relação ao excesso de horas de trabalho. Quanto à questão do revezamento de motoristas durante a viagem, a lei antiga assegurava o repouso dos motoristas com o veículo estacionado, no entanto a nova lei permite que os motoristas possam dormir com o veículo em movimento. Sem dúvida, a legislação vigente desconsidera a necessidade biológica do motorista de ter uma boa qualidade de descanso, sem fragmentar o sono e em seu ambiente livre de perturbações.

Também, quanto ao revezamento de motorista, a parte final do parágrafo 5º do artigo 235-D da nova lei (Lei n. 13.103/2015) assegura o repouso em alojamento fora do veículo ou dentro do veículo, em cabine leito, estacionado. Ocorre que o legislador esqueceu que no caso do repouso em uma cabine leito, com o veículo estacionado, não existe possibilidade da dupla de motoristas usufruírem ao mesmo tempo do descanso merecido.

Quanto à jornada de trabalho em escala 12 x 36, o tribunal superior do trabalho editou a súmula 444, que dispõe:

> JORNADA DE TRABALHO. NORMA COLETIVA. LEI. ESCALA DE 12 POR 36. VALIDADE.- Res. 185/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 29.09.2012-

> 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). (Grifado no original).

Também com relação a este instituto a Lei n. 12.619/2012 em seu artigo 235-F, já previa que:

> 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.

Entretanto, com a revogação da lei anterior, a nova lei em seu artigo 235-F, passou a ter a seguinte redação:

> 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.

Percebemos então, que a Lei n. 13.103/2015 não mais exige a justificativa da jornada 12 x 36 da qualidade do transporte, da periodicidade ou de característica que o justifique, somente sua validade pode ser instituída por meio de acordo ou convenção trabalhista. Sendo assim, percebemos a existência de outro benefício dado ao empregador, que não mais é obrigado a justificar o porquê da implementação da jornada 12 x 36.

Drástica mudança ocorreu em relação à remuneração adicional condicionada do motorista profissional empregado, na Lei 12.619/2012 sua permissão só era admitida em hipótese excepcional, ficando proibida a comissão vinculada com o rendimento de trabalho do motorista. Com a Lei n. 13.103/2015, essa espécie de remuneração foi permitida em seu artigo 235-G, que passou a ter a seguinte redação:

> 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.

Situação grave esta criada pela lei ao permitir o comissionamento e prêmios. Neste sentido, Chico da Boleia (2015, p.2) ao abordar os prejuízos causados ao trabalhador, explica que:

> tal medida impacta na demanda de mão de obra, na autonomização dos motoristas empregados, na redução da indenização da espera e gera descontrole de jornada, já que muitos motoristas buscarão trabalhar mais para ganhar mais comissão.

Observa-se então, que o maior beneficiado nesta relação contratual novamente é o empregador que poderá reduzir o número de empregados e também de indenizações ao ofertar comissões e vantagens ao labor de regime de sobrejornada.

Ainda, em relação a remuneração por comissão, Jorge Neto e Cavalcante (2015, p.274) ratifica o prejuízo causado ao trabalhador e a coletividade, registrando que:

> louvável a atitude do legislador em vedar a adoção de sistemática de remuneração vinculada à comissão ou qualquer outro meio de vantagem, a qual possa colocar em risco não só o motorista, como a carga ou os passageiros transportados, como a coletividade.

Portanto, esta forma de remuneração não só prejudica a saúde e a segurança do empregado, como também extrapola os direitos adquiridos em relação à jornada de trabalho, assim como ao ofertar ao empregado maior vantagem salarial, não observando, porém, as condições físicas e mentais do ser humano.

Outra alteração, bem significativa em questão, é quanto ao exame toxicológico (artigos 168 e 235-B, CLT), que passa a ser obrigação no contrato de trabalho, na admissão e no desligamento do empregado. Diante de tal obrigação, conduzida pelo empregado, para tornar apto o emprego á condição laboral, nos deparamos com uma violação ao direito fundamental à intimidade do trabalhador, ou seja, o controle patronal se adentrando na individualidade do trabalhador. No entanto, Passos et al (2015, p. 50), ensinam que:

> a finalidade da norma e a eventual colisão entre o direito à intimidade do empregado e o direito do empresário transcendem a contratualidade laboral, pois envolvem fatores e regulação de ordem pública, respeito à legislação de trânsito, responsabilidade civil do empregado e do empregador, segurança de bens e da incolumidade física de pessoas, sejam transportadas, sejam demais usuárias das vias.

Importante ressaltar, que a atividade de motorista profissional ultrapassa os arredores da empresa, colocando o trabalhador em contato direto com os usuários das vias. Desse modo, a norma visa garantir maior segurança aos usuários das vias e redução nos números de acidentes causados dependentes de substâncias psicoativas.

Também, segundo Jorge Neto e Cavalcante (2015), são assegurados ao motorista profissional o direito a contraprova ao exame anteriormente realizado, em caso de resultados positivos e também ter preservada a confidencialidade dos resultados de tais exames. Para configurar uma recusa por parte do empregador, deve o empregado estar na condição de dependente de tal substância, causando comprometimento na capacidade de dirigir, comprovadamente. Assim sendo, o empregador deve implementar programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, uma vez a cada trinta meses.

Em suma, tais alterações introduzidas pela Lei n. 13.103/2015 na Consolidação das Leis do Trabalho mudam, significativamente, a jornada do motorista empregado, com poucos avanços e muitos retrocessos, beneficiando mais os interesses patronais, detentores do poder econômico e, flexibilizando a jornada do empregado, contrariando as diretrizes constitucionais, internacionais e tutelares do trabalho.

6 METODOLOGIA

No trabalho a ser desenvolvido, o método de abordagem utilizado será o dedutivo, onde partirá do geral para o particular, para chegar a uma conclusão resultante da análise da normatização da jornada do motorista profissional, autônomo e empregado, partindo dos direitos gerais conferidos a ele pela Constituição Federal, e chegando aos direitos particulares da categoria em questão, instituídos pela Consolidação das Leis Trabalhistas e pela Lei n. 13.103 de 2 de março de 2015.

O método de procedimento a ser utilizado é o monográfico, cuja finalidade é examinar as normas que envolvem a categoria dos motoristas profissionais, observando todos os fatores que as instituíram, em todos os aspectos, evitando a dissociação prematura dos seus elementos.

Além disso, foi adotada como técnica de investigação, a pesquisa bibliográfica sobre o tema jornada do motorista profissional, apresentando dados da norma anterior (Lei n. 12.619/2012), identificando a norma vigente (Lei n. 13.103/2015), assim como apontando as divergências com a Constituição Federal. Estes dados serão obtidos em fontes bibliográficas específicas, como livros, artigos, revistas, legislação, jurisprudência e materiais virtuais, que contribuem para o estudo e na seleção do que é mais importante para o presente trabalho.

7 CRONOGRAMA

2017-2

TAREFAS	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Redação dos Capítulos 3	**X**				
Redação do Capítulo 4		**X**			
Revisão da Monografia			**X**		
Considerações Finais			**X**		
Introdução				**X**	
BANCA					**X**

REFERÊNCIAS

BOLEIA, Chico da. *Quais os problemas da nova regulamentação da profissão de motorista.* Disponível em:<https://www.chicodaboleia.com.br/quais-os-problemas-da-nova-regulamentacao-da-profissao-de-motorista/>. Acesso em: 5 jun. 2017.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 7 maio 2017.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. *Processo n. 01273/2013-659-09-00.8. Rel*. Thereza Cristina Gosdal. Terceira Turma, julgado em 11/06/2015. Publicado no DEJT em: 11/06/2015, p. 169. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/93723176/trt-9-judiciario-11-06-2015-pg-169?ref=next_button>. Acesso em: 26 maio 2017.

_____. Decreto Lei n. 5.452 de 1º de maio de 1943. *Consolidação das Leis de Trabalho.* Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452compilado.htm>. Acesso em: 7 maio 2017.

_____. 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: 7 maio 2017.

_____. 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: 7 maio 2017.

.

_____. 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: 7 maio 2017.

_____. 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: 26 maio 2017.

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)*. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89397/2015_jorgeneto_francisco_comentarios_legislacao.pdf?sequence=1>. Acesso em: 15 maio 2017.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho.* 6ª ed. São Paulo: LTr, 2006.

GOMES, Emerson Souza. *Controle de jornada do motorista profissional*. Disponível em: <http://www.targetamericas.com/tag/emerson-souza-gomes/>>. Acesso em: 20 abril 2017.

MELO, Cláudio. *Nova regra da jornada de trabalho dos motoristas*. Disponível em: <http://www.nagliatemelo.com.br/artigos-detalhe.asp?cod_artigo=20>. Acesso em 13 maio 2017.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de*. Impactos da lei n. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional.* Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89346/2015_moraes_paulo_impactos_lei.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 17 maio 2017.

NARCISO, Fernanda Veruska; MELLO, Marco Túlio de. *Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil.* Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v51/pt_0034-8910-rsp-S1518-87872016050006761.pdf>. Acesso em: 27 maio 2017.

NETO, Alberto Emiliano de Oliveira. *Tutela jurídica dos motoristas profissionais aspectos precarizantes da Lei N. 13.103/15.* Disponível em : <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89345/2015_oliveiraneto_alberto_tutela_juridica.pdf?sequence=1> . Acesso em: 27 maio 2017.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. C153- *Convenio sobre duración Del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (n. 153).* Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153>. Acesso em: 27 maio 2017.

PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (Org.). *Motorista Profissional: Aspectos da Lei 12.619/2012: Elementos da legislação trabalhista e de trânsito*. 1ª ed. São Paulo: LTr, 2013.

PASSOS, André Franco de Oliveira. et al. *Motorista Profissional: Aspectos críticos à Lei n.13.103/2015: Análise no novo referencial normativo, com remissões à Lei n. 12.619/2012*. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015.

PEDALINO, Glória Grassano; FILHO, João Araújo Silva. A *Nova Lei dos Motoristas.* Disponível em: <http://www.grassano.com.br/publicacao.php?lang=pt-br&id=296&id_categoria=8#.WOYqKvnyv4Y> . Acesso em: 7 maio 2017.