

O CONTROLE DA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL ANTE OS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS DE PROTEÇÃO À SAÚDE E À SEGURANÇA DO TRABALHADOR

Dionaldo Pereira de Souza Júnior¹

Marcelo Mauricio da Silva²

RESUMO

A lei nº 12.619/2012 regulou a atividade laboral dos motoristas profissionais brasileiros quanto à jornada de trabalho e seu controle, entretanto, as regras de saúde e segurança no ambiente de trabalho desses trabalhadores ali estabelecidas podem estar em cheque ante o hodierno pensamento do sistema capitalista de produção. Neste artigo, busca-se demonstrar o impacto laboral e jurídico causado pelas mudanças trazidas com a referida lei, bem como verificar uma possível ineficácia social dessa norma no campo trabalhista e fornecer os meios alternativos para a sua efetividade. A pesquisa usará o método lógico-dedutivo a partir de levantamento bibliográfico, mais apanhado de legislação e jurisprudência relacionada ao tema. Conclui-se que esta norma necessita de uma rápida revisão pelo nosso legislador quanto à regulação de jornada de trabalho para que não seja mais uma lei sem eficácia social em nosso ordenamento, tendo em vista que os trabalhadores do setor necessitam de uma tutela jurídica específica em razão de lidarem com atividades que põem em risco a vida deles próprios e de terceiros nas estradas.

Palavras-chave: Lei n.º 12.619/2012. Motorista Profissional. Controle de jornada de Trabalho.

CONTROL OF THE WORKING TIME PROFESSIONAL DRIVER BEFORE THE RIGHTS AND GUARANTEES OF HEALTH PROTECTION AND SAFETY OF WORKER

ABSTRACT

The law No. 12.619/2012 regulated the labor activity of brazilian professional drivers about the working hours and their control, but, the rules of health and safety in the workplace these workers established there can be in check before the thought of today's capitalist system of

¹ Acadêmico do curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte/UNI-RN (dionaldo-junior@hotmail.com).

² Professor do curso de graduação e de pós-graduação em Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte/UNI-RN (marcelomauricio@unirn.edu.br).

production. This article seeks to demonstrate the laboral and legal impact caused by the changes that was brought by the referred law, and verify a possible social inefficiency of this rule in the labor field and provide alternative means for its effectiveness as well. The research will use the logical-deductive method, from a literature review, and caught the, legislation and jurisprudence related to the theme. It is concluded that this standard requires a quick review by our legislature as the regulation of working hours for more than a law without social efficiency in our system, considering that the workers in the sector require specific protection, because they deal with activities that endanger the lives of themselves and others in roads.

Keywords : Law No. 12.619. Professional Driver. Control of the working time.

1 INTRODUÇÃO

Não há dúvidas que o transporte de cargas e pessoas é atividade essencial ao desenvolvimento econômico de um país. O nosso país é território vasto, logo, extensas também são as nossas estradas, onde por mais precárias que sejam é o ambiente de trabalho de milhares de motoristas empregados ou autônomos.

A grande maioria desses são submetidos a horas e mais horas de labor sem um efetivo descanso de forma imposta por seu empregador ou contratante, o que pode gerar graves problemas na saúde do campo ocupacional do trabalhador, e de maneira subsidiária para todo a sociedade civil que também trafega pelas vias de trânsito.

Pensando nisso, o legislador nacional desenvolveu a Lei nº 12.619/2012 (BRASIL, 2012), que dentre outras coisas, tenta atenuar os efeitos de uma jornada excessiva por parte dos motoristas profissionais em nossa sociedade. Tal norma é um marco (e inovadora) em nosso ordenamento ao instituir o dever de controle da jornada aos empregadores, por exemplo, entretanto, poderá perder sua eficácia caso inexista uma revisão ou mesmo o cancelamento de alguns dispositivos no que concerne a jornada de trabalho ali limitada.

Nesse dilema, a presente obra pretende desenvolver as problemáticas das formas de controle de jornada de trabalho e sobre a sua redução para a classe com relação aos seguintes pontos: Será que pode existir uma jornada de trabalho controlada pelos empregadores? A redução na duração do trabalho pode ser benéfica para o trabalhador até que ponto? A norma necessita de ajustes?

Partindo desta premissa, o presente artigo utiliza-se do método lógico-dedutivo, onde se objetiva explicar as transformações socioculturais que culminaram com a elaboração da Lei 12.619/12 (BRASIL, 2012) e as possíveis repercussões no contrato individual de trabalho dos

motoristas profissionais, onde o desenho investigativo de pesquisa aqui implementado é o explicativo.

Os dados qualitativos foram coletados através de levantamento bibliográfico doutrinário, jurisprudencial e legislativo, especificamente de fontes documentais como a Constituição Federal (BRASIL, 1988), a CLT (BRASIL, 1943), o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) e a lei n.º 12.619/12 (BRASIL, 2012).

Assim, para se chegar aos resultados pretendidos, o estudo da norma em exame inicia-se com todo um apanhado sociológico dos profissionais, em seguida desenvolve-se um estudo geral da lei n.º 12.619/2012 (BRASIL, 2012) e suas consequências nas relações de trabalho. Logo após, chega-se à problemática principal da obra utilizando-se do processo de integração das normas jurídicas, descrevendo seus nortes e apresentando soluções para os respectivos problemas, tendo em mente a efetividade da norma.

2 A LEI 12.619/12: ASPECTOS SOCIOLÓGICOS E HISTÓRICOS DA NORMA

Desde épocas remotas que o transporte de carga em rodovias pode ser considerado como uma das principais alternativas de locomoção de pessoas e cargas - escravos e tropeiros já desenvolviam essas atividades há muito tempo, sendo substituído por força animal logo depois-, estando intimamente ligado com o desenvolvimento socioeconômico de nosso país.

Entretanto, somente em meados do século XX, essa forma de labor nas rodovias foi fomentada em função da expansão da indústria, principalmente com o crescimento da indústria automobilística e com a rápida urbanização no Brasil - principalmente com a construção da atual capital federal-, onde era preciso interligar as suas principais cidades para o transporte de pessoas e cargas, com o consequente escoamento da produção para lugares mais distantes alcançados comumente.

Atualmente estes obreiros, apesar de estarem submetidos a uma série de riscos ligados ao seu ambiente de trabalho onde podem oferecer sérios riscos à saúde e segurança dos mesmos, ainda constituem uma parcela importante em nossa vida em sociedade economicamente ativa, repercutindo diretamente na economia como demonstra Boaretto, L. (2013, p. 61):

As rodovias têm sido, nas últimas décadas, o meio principal de tráfego de veículos de passageiros e mercadorias. Pode-se afirmar, sem sombra de dúvida, que a economia do país depende, em grande parte, do transporte

rodoviário de cargas, dada a concentração do volume dos transportes no modal.

Por isso, há uma preferência ao transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, por aquele ser mais eficaz em relação a este.

Segundo pesquisa realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (BRASIL, 2012), em 2011 existiam em nosso país, ao todo, 641.600 (seiscentos e quarenta e um mil e seiscentos) transportadores registrados em face de 1.615.211 (um milhão, seiscentos e quinze mil e duzentos e onze) de veículos desenvolvendo o transporte de carga, verificando o grande grau de informalidade neste ramo.

De acordo com dados divulgados pela Polícia Rodoviária Federal (BRASIL, 2014), em 2013 nas vias federais, foram registrados 186.474 acidentes, que deixaram 103.559 feridos e 8.415 mortas, destas 1.333 ocorreram por falta de atenção, 939 por velocidade incompatível e 536 por ultrapassagens indevidas.

2.1 EVOLUÇÃO LEGISLATIVA QUANTO AOS DIREITOS DOS MOTORISTAS

É antiga a luta das entidades de classe que defendem os direitos dos motoristas rodoviários para ter reduzidas e controladas as jornadas de trabalho de tais profissionais.

A Convenção 153 junto com a Recomendação 161 ambas da OIT (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, 1979) são referenciais internacionais quanto à profissão do motorista ao enumerar uma série de requisitos e limites para o exercício da função de motorista, entretanto esses diplomas não foram ratificados pelo Brasil, mas serviram de inspiração primordial para a construção da norma aqui em análise.

O Decreto nº 8.324/10 (BRASIL, 1910) pode ser considerado o primeiro dispositivo legal no qual regulou a atuação do motorista no país regulamentando o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Logo após vieram os decretos nº 18.323 de 1928 (BRASIL, 1928) e o nº 19.038/29 (BRASIL, 1929).

O primeiro Código Nacional de Transito só veio efetivamente no ano de 1.941 a partir do Decreto-lei nº 2.994 (BRASIL, 1941), sendo atualizado em 1966 e 1997 (com o atual CTB).

Importante mencionar também outros marcos legislativos quanto ao trabalho de motorista: Lei 6.094/74 (BRASIL, 1974) que definiu para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário; a Lei 11.442/07

(BRASIL, 2007) onde se regulou o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração; a Lei. 12.009/09 (BRASIL, 2009) que regulou as atividades dos “motoqueiros” e, por fim, a Lei 12.468/11 (BRASIL, 2011) ao tratar da profissão de taxista.

Inúmeros foram os projetos de lei que tramitaram em nossas casas legislativas até se chegar o que hoje temos disposto na lei ordinário nº 12.619/12 (BRASIL, 2012), dentre eles, é tida como baliza fundamental desse processo a Ação Civil Pública de nº 01372.2007.021.23.00-3 em Rondonópolis/MT em 2007 (via judiciário)(BRASIL, 2007), ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho em desfavor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Mato Grosso, Confederação Nacional do Transporte e Agência Nacional de Transporte Terrestre, onde como solução do litígio, as partes acabaram por fazer um acordo sob a condição de aprovarem um projeto de lei, este fora preparado com a participação do MPT, representantes dos obreiros e da classe empregadora a partir do PLC 319/09 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2009), que logo após deliberações legislativas converteu-se em PL 99/2007 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2007).

Avistou-se, portanto, que era necessária uma resposta rápida do poder público para o crescente problema das mortes nas rodovias do nosso país, cada vez mais comuns em nossos noticiários.

O poder executivo também teve a sua contribuição em tal regulamentação por meio da Resolução 405 (CONTRAN, 2012) que tratou, dentre outras coisas, da fiscalização do tempo de direção do motorista profissional.

Contudo, vê-se esta lei como fruto de até duas décadas de diálogo entre os representantes da classe empregadora, operária e Ministério Público do Trabalho, chegando-se a um denominador comum (?) com o anteprojeto da citada lei. Após diversos vetos presidenciais e modificações, eis que a norma fora publicada em abril de 2012, que dentre outras providências reduziu a jornada de trabalho destes profissionais.

2.2 HISTÓRICO DA REDUÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO

Como se sabe, o surgimento do direito do trabalho se confunde com a luta dos trabalhadores em busca de menores (e melhores) jornadas de trabalho na Europa, verificada no século XIX, onde a classe assalariada se voltou contra os empresários da época para que estes observassem as condições mínimas de trabalho de seus empregados geralmente submetidos a longas jornadas de trabalho que chegavam a 16 horas diárias, baixos salários,

desemprego aumentando face à automatização das máquinas de trabalho e o grande número de crianças e mulheres laborando sob condições precárias.

Sem o manto da dignidade humana e seguindo os preceitos da Revolução Francesa, a semente do direito do trabalho foi lançada e se buscava uma maior proteção para os trabalhadores baseado nos princípios de liberdade e igualdade. Um dos pioneiros dessa “revolução trabalhista” foi Robert Owen, que entre outras coisas propôs no Congresso de Aix-la-Chapelle a celebração de um tratado internacional limitando a jornada de trabalho (SUSSEKIND, 2001, p. 9).

Nesse período, a partir daí a ideia de redução da jornada de trabalho ante a dignidade da pessoa humana e da proteção se expandia por toda a Europa, vários países como França, Inglaterra e Alemanha acabaram por reduzir a jornada de trabalho para os menores e mulheres.

Tem-se notícia que um ato normativo chamado de Lei das Índias de 1.593 foi pioneiro ao dispor sobre o limite de oito horas diárias nas jornadas de trabalho (BARROS, 2010, p. 661).

Em 1847, uma lei inglesa fixou em 10 horas a jornada de trabalho foi pioneira na limitação da jornada, logo em seguida diversos países em todo mundo começaram a adotar a jornada de oito horas diárias, Chile, Uruguai e Cuba foram exemplos. Além disso, foi tema pertinente na Convenção nº 1 da OIT (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, 1919), onde dispôs sobre a jornada de trabalho limitada em oito horas diárias e quarenta e oito semanais, onde se incluía o transporte de pessoas ou de mercadorias por estrada. Em seguida, vieram a Convenção nº 47 (OIT, 1935) e a Recomendação nº 116/82 (OIT, 1982) que buscam uma progressiva redução da jornada nos limites de quarenta horas semanais. Juca (1997, p. 34) justifica a necessidade da intervenção estatal nas relações de trabalho em face da dignidade humana:

Ora, na medida em que o fator trabalho inseriu-se no universo complexo da organização da sociedade, e, mais, a massificação brutal daqueles que vivem do trabalho cresceu, e o insumo/mercadoria trabalho/mão de obra passou a ter seu valor de troca flutuando na equação oferta/demanda, instalou-se a questão social, com o confronto exacerbado entre o capital e o trabalho, custando vidas, recursos e gerando insegurança para a organização da sociedade; esta ocorrência ganhou a dimensão política, consubstanciando, em fator real de poder, e como tal, inseriu-se na formulação da equação política.

Percebe-se, portanto, que com a crescente evolução da economia e da tecnologia em níveis globais, além da forte preocupação com saúde, segurança do trabalhador e em nome da proteção ao desemprego, há certa inclinação para se reduzir a duração do tempo de trabalho (SUSSEKIND, 2001, p. 218).

Em nível nacional, diversas normas isoladas (principalmente para as mulheres, menores, comerciários e industriários) limitavam as jornadas em oito horas, mas foi em 1940 que essa jornada foi unificada (BARROS, 2010, p. 661).

Concebida atualmente, segundo o art. 4º³, *caput*, da CLT (BRASIL, 1943), como o período em que o empregado está à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, a nossa consolidação trabalhista adota a teoria do tempo à disposição do empregador quanto esse tema, podendo haver casos especiais onde se poderá computar como jornada de trabalho o tempo em que o empregado se locomove para chegar ao seu local de prestação de labor, a regra da jornada de trabalho em nosso ordenamento é de oito horas por módulo ou de quarenta e quatro por semana trabalhada.

A nossa legislação também fala em intervalos compulsórios, onde os arts. 66⁴ e 71⁵ da CLT (BRASIL, 1943) buscaram ao máximo fornecer aos empregados em geral períodos de descanso para que estes se recomponham fisicamente e biologicamente.

Também quanto à esse tema, o que passar da jornada legal ou convencional de trabalho, será tido como trabalho extraordinário, fazendo o trabalhador jus ao pagamento desse trabalho a mais na base de 50% da remuneração do trabalho normal, seja dentro das hipóteses do art. 61⁶ da CLT (BRASIL, 1943), seja quando houver acordo por escrito entre os

³ **Art. 4º** - Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada.

⁴ **Art. 66** - Entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso.

⁵ **Art. 71** - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas. § 1º - Não excedendo de 6 (seis) horas o trabalho, será, entretanto, obrigatório um intervalo de 15 (quinze) minutos quando a duração ultrapassar 4 (quatro) horas. § 2º - Os intervalos de descanso não serão computados na duração do trabalho. § 3º O limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quando ouvido o Serviço de Alimentação de Previdência Social, se verificar que o estabelecimento atende integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares. § 4º - Quando o intervalo para repouso e alimentação, previsto neste artigo, não for concedido pelo empregador, este ficará obrigado a remunerar o período correspondente com um acréscimo de no mínimo 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da remuneração da hora normal de trabalho. § 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

⁶ **Art. 61** - Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencional, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto. § 1º - O excesso, nos casos deste artigo, poderá ser exigido independentemente de acordo ou contrato coletivo e deverá ser comunicado, dentro de 10 (dez) dias, à autoridade competente em matéria de trabalho, ou, antes desse prazo, justificado no momento da fiscalização sem prejuízo dessa comunicação. § 2º - Nos casos de excesso de

contratantes, acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não exceda o limite de duas horas diárias (art. 59⁷, *caput*, CLT). Entretanto, a obrigação do pagamento das horas suplementares se verifica mesmo se ultrapassar este limite de duas horas, e quando habituais, passam a integrar o cálculo dos encargos trabalhistas (BARROS, 2010, p. 664).

Mas, por força da redação do art. 62, I⁸, da CLT (BRASIL, 1943), aqueles que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horários de trabalho, devem ser excluídos do capítulo sobre duração do trabalho. Lobo (1975, p. 07) tenta explicar essa diferenciação na tutela de trabalhadores específicos:

Sendo a CLT e as leis complementares compostas de normas eminentemente tutelares, a discriminação entre as gerais e as especiais de tutela do trabalho teve como escopo evidente o de diferenciar as situações abrangentes de todos os trabalhadores, independentemente da natureza e especificidade dos serviços, daquelas concernentes aos profissionais que, pelas particulares de sua função, teriam de merecer tratamento específico no que tange quer a duração do trabalho quer às condições laborais propriamente ditas.

Considerou o legislador (partindo sempre da premissa da necessidade de proteger o economicamente fraco, através de regras de ordem pública, cogentes e imperativas na sua maioria, de modo a suplementar a vontade daquele e buscar a comutatividade do contrato do trabalho, bilateral e sinalagmático) que, a par das normas gerais – que já contem um mínimo de obrigações e direitos, teria que fixar dispositivos especiais visando à tutela do trabalho de profissões que, por razões de ordem biológica, psíquica, econômica e social, mereciam uma proteção obviamente especial, condizente com o maior ou menor desgaste físico e mental, com a própria posição do profissional quer no contexto da empresa, quer no binômio categoria profissional e profissional, quer no da própria comunidade social.

Ao limitar a jornada de trabalho do trabalhador comum urbano ou rural, o nosso legislador também facultou a possibilidade de haver lei específica voltada para determinada categoria em nome do princípio da norma mais benéfica ao trabalhador, desde que a atividade desenvolvida pelo profissional motive o tratamento desigual pelo legislador, como é o caso dos motoristas profissionais que necessitam de uma tutela diferenciada, pois atuam com

horário por motivo de força maior, a remuneração da hora excedente não será inferior à da hora normal. Nos demais casos de excesso previstos neste artigo, a remuneração será, pelo menos, 25% (vinte e cinco por cento) superior à da hora normal, e o trabalho não poderá exceder de 12 (doze) horas, desde que a lei não fixe expressamente outro limite. § 3º - Sempre que ocorrer interrupção do trabalho, resultante de causas acidentais, ou de força maior, que determinem a impossibilidade de sua realização, a duração do trabalho poderá ser prorrogada pelo tempo necessário até o máximo de 2 (duas) horas, durante o número de dias indispensáveis à recuperação do tempo perdido, desde que não exceda de 10 (dez) horas diárias, em período não superior a 45 (quarenta e cinco) dias por ano, sujeita essa recuperação à prévia autorização da autoridade competente.

⁷ **Art. 59** - A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas suplementares, em número não excedente de 2 (duas), mediante acordo escrito entre empregador e empregado, ou mediante contrato coletivo de trabalho

⁸ **Art. 62** - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo: I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados;

agente em seu ambiente de trabalho que difere de muitos outros empregados e de difícil controle que é o labor externo.

2.3 DEFINIÇÃO DE MOTORISTA E ALCANCE SUBJETIVO DA NORMA

A profissão do motorista rodoviário é denotada pela Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) (MTE, 2014) como a atividade pela qual sua classe de trabalhadores:

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança.

Essa tutela diferenciada é devida em razão do ônus que os motoristas desempenham em suas funções, estando bastante propensos às intensas e prolongadas de jornadas de trabalho, com pouco tempo para descanso e muitas vezes em condições análogas a de escravo, além de estarem submetidos ao uso constante de drogas – principalmente as anfetaminas como os rebites ilícitas com o objetivo de cumprirem as suas jornadas ”no prazo estabelecido”.

Comuns são as notícias nos jornais que infelizmente anunciam acidentes envolvendo motoristas que acarretam uma série de prejuízos à vida e saúde de muitos brasileiros. Assim, em função do princípio da proteção, esta coletividade deve estar amparada para ter o mínimo da dignidade humana prevista constitucionalmente. Segundo Jean L’Homme (1947) *apud* Plá Rodriguez (1978, p.31), a lei tem o papel de igualar as partes de uma relação:

Para compensar a desigualdade econômica que se foi acentuando, cria-se em proveito dos trabalhadores uma série de vantagens que são unilaterais. Os novos privilégios – diz textualmente – permitirão ao trabalhador recuperar, no terreno do direito, o que perdeu no terreno da economia, pois se percebe facilmente que o equilíbrio não é suficiente quando estabelecido unicamente no terreno jurídico.

Em uma interpretação sistemática, da Lei 12.619 (BRASIL, 2012) com o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) pode ter incidência tanto para os motoristas profissionais

(art.1º)⁹ de transporte de pessoas ou de cargas, empregados ou autônomos (contratados em função de fretes, os chamados TAC), incluídos os motoristas de transporte coletivo urbano ou rural de passageiros.

Porém, nem todos os autônomos podem ser abrangidos por essa norma, pois apenas os condutores liberais de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas (II, art. 105, CTB¹⁰). Porém, deve-se observar cada especificidade da lei, como explica Moraes (2013, p. 76):

...o alcance normativo de cada dispositivo é dado conforme as peculiaridades de cada segmento. Além disso, como já salientado, o novo diploma legal trata dos motoristas empregados e autônomos, sendo aplicáveis a estes tão somente os dispositivos introduzidos no CTB e àqueles tantos os do CTB, quanto as inovações da CLT.

A lei, por consequência, acaba por tutelar interesses da sociedade (quando se fala em segurança nas estradas, ruas e rodovias) como de empregadores que agora podem reduzir seus prejuízos e com uma segurança jurídica maior sobre o manejo de horas extras pelo judiciário.

Motociclistas também podem ser regidos por essa lei, desde que atendidos os requisitos do art.1º da lei, bem como trabalhadores onde não realizam apenas a condução do veículo, mas outra atividade como são os casos dos motoristas socorristas, motorista de carro pipa, dentre outros. Mas não valem para outros meios de transporte como maquinistas de trem ou piloto de aviões, muito menos para a classe dos empregados domésticos (POZZOLO, 2013, p. 142).

Assim, a Lei 12.619/12 (BRASIL, 2012), em razão do regulamento profissional específico dado, é aplicável aos motoristas empregados com formação profissional e atuantes no transporte rodoviário de cargas e passageiros (art. 1º), logo tanto aos empregados como os autônomos.

⁹ **Art. 1º** É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei. 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 - transporte rodoviário de passageiros; II - transporte rodoviário de cargas;

¹⁰ **Art. 105.** São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN: II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

Como visto, são atividades essencialmente desenvolvidas no ambiente externo, podendo ser difícil o seu controle por parte do empregador se não existir um planejamento adequado.

3 DAS GARANTIAS ADVINDAS COM A LEI 12.619

A referida Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 (BRASIL, 2012), como foi dito, se destina à regular as atividades dos motoristas profissionais em território nacional, acabando por disciplinar entre outras coisas, a jornada de trabalho e o tempo de direção desses profissionais, inserindo dispositivos na CLT (BRASIL, 1943) e no Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997).

Buscando a garantia constitucional dos “valores sociais do trabalho e da livre iniciativa” (art. 1º, IV, CF/88)¹¹(BRASIL, 1988), fundamentado no *caput* do art 7º¹² do mesmo dispositivo, a referida “Lei do Motorista” (BRASIL, 1943) garantiu em seu art. 2º¹³, além dos já previstos na Constituição Federal vigente, uma série de direitos que visam a melhoria das condições sociais da coletividade, dentre outros, os seguintes comandos: 1) acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação como poder público, essencialmente desenvolvidas por entidades civis sem fins lucrativos como SEST e SENAT; 2) atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, por intermédio do Sistema Único de Saúde como forma de combate à acidentes típicos; 3) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente de ação de terceiro, salvo dolo ou dissídia do motorista; 4) proteção entes estatais contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão, como assaltos e sequestros; e 5) seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais.

¹¹ **Art. 1º** A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

¹² **Art. 7º** São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

¹³ **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: I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público; II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943; III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a dissídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções; IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão; 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. Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

A lei em debate em seu art. 3º acabou por acrescentar os arts. 235-A ao 235-H à Consolidação das Leis Trabalhistas (BRASIL, 1943) que podem ser configurados como direitos e deveres que se aplicam tanto para o empregador como empregado.

O art. 235-B¹⁴ da CLT (BRASIL, 1943), por exemplo, determina uma série de deveres para o motorista profissional inerentes do contrato de trabalho com um motorista profissional, são eles: 1) estar atento às condições de segurança do veículo; 2) conduzir o veículo com perícia prudência, zelo; 3) respeitar a legislação de trânsito; 4) zelar pela carga transportada pelo veículo; 5) colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; 6) submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica. Sobre este último ponto Passos (2013, p. 45) assegura:

Com efeito, o direito de o empregador manter programa para o controle do uso de drogas e bebida, com o direito de subministrar de testes nos empregados. Pode e deve atingir sua finalidade, mas, porém, mitigando eventuais abusos e danos à individualidade do empregado, devendo, necessariamente, estar precedido por um amplo debate e mapeamento de setores que “canibalizam” a exploração do trabalho dos motoristas profissionais.

No caso concreto, a não observância desses critérios, poderá ocasionar até mesmo uma ruptura contratual em função de falta grave do empregador. Logo, seria ônus do empregador em conjunto com as políticas de segurança e saúde no trabalho, o desenvolvimento de programas de combate às drogas no meio ambiente laboral do motorista.

Vê-se que tais deveres estão em consonância com a saúde tanto do empregado como do interesse coletivo, uma vez que tais profissionais desenvolvem uma atividade de grande responsabilidade onde a não observância destes cuidados poderá ser de grande prejuízo para quem também terceiros que possam transitar pelas rodovias.

O já mencionado art. 2º, V, da lei 12.619 (BRASIL, 2012) trouxe uma grande inovação para a classe, quando dita que é direito do motorista ter a jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de

¹⁴ **Art. 235-B.** São deveres do motorista profissional: I - estar atento às condições de segurança do veículo; II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo; V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; VI - (VETADO); VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado. Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Assim, resta afastada para esses profissionais a regra contida no art. 62, I, da CLT (BRASIL, 1943), uma vez que tal labor preponderantemente externo deverá possuir um controle efetivo pelo empregador.

Há de se anotar que, em princípio, a jornada do motorista profissional é aquela configurada na Constituição Federal ou nas normas coletivas de trabalho, vindo sempre a norma mais favorável (MARTINEZ, 2013, p. 334), sendo ressalvadas as possibilidades do § 9º, art. 235-E¹⁵, CLT (BRASIL, 1943), que determina no caso de força maior comprovado, a jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino ou o próprio art. 235-F¹⁶ da CLT (BRASIL, 1943) no qual possibilita a existência de convenção e acordo coletivo prevendo uma jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em função da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Assim, vale a norma Constitucional do seu art. 7º, XIII¹⁷ (BRASIL, 1988) ou ainda outra em detrimento de norma coletiva do trabalho, desde que respeitadas às condições estabelecidas pela lei específica.

O art. 235-C (BRASIL, 1943) também foi acrescentado à Consolidação das leis trabalhistas, que entre outras coisas, esclarece que será contado como tempo de trabalho efetivo do motorista o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição de no mínimo uma hora, repouso de onze horas a cada 24 horas entre uma jornada e outra (de trabalho ou de tempo corrido?), descanso de trinta e cinco horas e espera, podendo ser entendidos respectivamente como os intervalos intrajornada, interjornadas, intersemanais e o tempo que o motorista rodoviário de cargas passa da sua jornada normal de trabalho e fica aguardando para carga e descarga ou para fiscalização de mercadoria (MARTINEZ, 2013, p. 345), não sendo possível falar em hora extraordinária, mas

¹⁵ **Art. 235-E.** Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada. § 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

¹⁶ **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.

¹⁷ **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;

sim em uma indenização na base do salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento) (§ 9º, art. 235-C, CLT¹⁸) (BRASIL, 1943).

Exemplificando, se o motorista ficar aguardando carga da 4ª hora até a 8ª hora diária, o empregador pagará este período como horas normais de trabalho, o que ultrapassar disso, será pago como tempo de espera e de forma indenizada na base de 30%(trinta por cento) (JORGE NETO, 2013, p. 23).

Tal dispositivo possibilita ainda a prorrogação da jornada normal no limite de duas horas, que deverá ser compensada com um adicional de 50% sobre o valor da hora normal ou outra vantagem prevista em meio normativo, em até 10 horas diárias.

Além disso, normas coletivas poderão prever a compensação do excesso de horas trabalhadas em um dia para a diminuição em outro dia de trabalho respeitados também o limite de 10 horas diárias, assim como uma jornada especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso para o trabalho do motorista, desde que a especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica o justifique (art. 235-F. CLT¹⁹)(BRASIL, 1943).

A lei também prevê jornada diferenciada em viagens de longa distância, estas caracterizadas quando o motorista profissional está em tempo de direção e permanece longe da base da empresa, seja matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 vinte e quatro horas (art. 235-D, *caput*, CLT²⁰) (BRASIL, 1943), com o objetivo de evitar a fadiga do motorista e consequentemente a diminuição de acidente de trânsito e trabalho (MARTINEZ, 2013, p. 608), o profissional terá direito a um intervalo de descanso mínimo de 30 minutos para cada 4 horas ininterruptas de direção, dentro da própria jornada, podendo haver fracionamento do tempo de direção e de intervalo de descanso, quando não completadas as quatro horas de direção –por exemplo, pausa de 15 minutos quando completados duas horas de direção -, logo este intervalo não poderá deduzido da jornada por ser tempo à disposição do empregador.

¹⁸ **Art. 235-C.** A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. § 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

¹⁹ **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.

²⁰ **Art. 235-D.** Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

Nessas viagens de longa de distância, o descanso interjornadas, por força do inciso III do art. 235-D²¹(BRASIL, 1943), fica obrigatório o patamar de onze horas de parada a cada vinte quatro horas com o veículo estacionado em local próprio.

Diferente das viagens de longa duração (art. 235-E, §1º, CLT)²² (BRASIL, 1943), onde a viagem possui duração superior à uma semana, ficou determinado que nestas viagens o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, de regra, podendo ocorrer o fracionamento em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário. Os parágrafos 4º e 5º do mesmo artigo falam das hipóteses de tempo de espera para tal tipo de viagem, onde essas horas excedentes serão indenizadas na base de 30% (trinta por cento).

Assim, vê-se uma diferenciação na remuneração na hipótese do labor excedido quando o empregado está em “tempo de espera”, BOARETTO, A. (2012, p. 03) afirma ser instituto inspirado no sistema jurídico do Chile e que por consequência, este tempo só será computado, quando ocorrer uma extrapolação da jornada normal do empregado”, por isso é necessário diferenciar os conceitos de tempo de direção do de espera.

No que se refere à compensação de horas de trabalho, só será aceitável por negociação coletiva, não sendo válida a compensação individual para o motorista profissional, afastando a aplicação da Sum. 85 do TST. O art. 4º da Lei 12.619²³(BRASIL, 2012), ao inserir o parágrafo 5º do art. 71 na CLT (BRASIL, 1943) e modificar a OJ da SDI-I nº 342²⁴(BRASIL,

²¹ III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

²² **Art. 235-E.** Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada. § 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

²³ **Art. 4º** O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º: “Art. 71. § 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

²⁴ 342. INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. NÃO CONCESSÃO OU REDUÇÃO. PREVISÃO EM NORMA COLETIVA. INVALIDADE. EXCEÇÃO AOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, EMPREGADOS EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO (cancelada. Convertido o item I no item II da Súmula nº 437) - Res. 186/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012 I - É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), inenafável à negociação coletiva.

II – Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo intrajornada, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma

2012) reforçam a possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada dos trabalhadores através de instrumento coletivo.

Usa-se aqui também o mesmo disposto no art. 73 da Consolidação das Leis Trabalhistas (BRASIL, 1943) para a jornada noturna.

O art. 235-G²⁵ (BRASIL, 1943) coíbe a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem, a quantidade de produtos transportados, dentre outros resultados pela sua produção (comissionamento), assim como art. 235-H²⁶ (BRASIL, 1943) onde podem existir outras normas coletivas desde que não prejudique a saúde e a segurança do trabalhador.

Por fim, o art. 9º²⁷ da Lei nº 12.619 (BRASIL, 2012), essencialmente de cunho estatal, estabelece a responsabilidade do Ministério Público do Trabalho o aditamento de normas regulamentadoras que visem orientar as condições sanitárias e de conforto nos locais de espera e dos locais de repouso e de descanso para os motoristas e deverá contar com a ajuda de outros órgãos como o ministério dos transportes. E não é para menos, afinal o MPT exerce função primordial no processo trabalhista como afirma Carlos Henrique Bezerra Leite (2011, p. 167):

O MPT tem a missão constitucional de atuar na defesa dos direitos sociais e indisponíveis (CF, art. 137) dos trabalhadores. São indisponíveis, dentre outros, o direito à vida, à liberdade, à saúde, à segurança e ao trabalho digno. Para tanto, incumbe ao MT instaurar inquérito civil ou outros procedimentos administrativos para assegurar a observância dos direitos sociais dos trabalhadores.

Como se vê, estes são direitos fundamentais para a dignidade do trabalhador motorista, seja de cunho de política pública ou do tipo de labor exercido, uma vez que, o direito constitucional do trabalho assegura à todos os trabalhadores essa proteção, como fala bem

remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

²⁵ **Art. 235-G.** 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.

²⁶ **Art. 235-H.** Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação

²⁷ **Art. 9º** As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Barros (2010, pag. 191): "A dignidade humana ocupa posição de destaque no exercício dos direitos e deveres que se exteriorizam nas relações de trabalho e aplica-se em várias situações, principalmente, para evitar tratamento degradante do trabalhador".

Assim, a nossa legislação laboral visa proteger, assim, a saúde do trabalhador, como exemplo claro podemos explicitar a Portaria do MTB n. 3.214/1978, na NR-17²⁸ (BRASIL, 1978) , em seu item 17.6.1 que estabelece que a organização do trabalho deve atender a natureza do trabalho que irá ser executado, levando em conta principalmente o *modus operandi* da prestação do serviço.

Vendo assim, há de se resguardarem o direito dos motoristas no que tange a medicina e segurança do trabalho com base em outras normas regulamentadoras, tendo em vista a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas, em que muitas vezes, de se drogar para efetivar o labor como o empregador determina, podendo ocasionar uma série de acidentes. Sendo de suma importância tal tema para a proteção à saúde e dignidade destes trabalhadores e diretamente a sociedade.

4 CONTROLE DE JORNADA E ÔNUS DE PROVA NA LEI 12.619/2012

Ao se buscar uma efetiva resposta do judiciário, cabem às partes demonstrarem que determinado fato jurídico narrado realmente ocorreu ou não com o consequente reconhecimento perante autoridade judicial. Logo, essa aptidão de prova é uma atribuição da parte que precisa ver protegido os seus direitos (NASCIMENTO, 2011, p. 589), logo está diretamente ligada à eficácia da tutela jurisdicional.

Como se sabe, na atual sistemática processual trabalhista podem ser admitidas todas as formas de prova pelos litigantes, desde que não ilícitas ou seja moralmente ilegítimas - até mesmo as que não foram amparadas expressamente no Código de Processo Civil (BRASIL, 1973), com fundamento no artigo 332²⁹ deste código e do inciso LVI, art. 5º³⁰ da Constituição Federal (BRASIL,1988).

Foi através Direito Romano que se introduziu a regra de onde “*semper necessitas probandi incumbit qui dicit*”, (o ônus de prova incube a quem afirma ou age). Antes, sempre

²⁸ **17.6.1.** A organização do trabalho deve ser adequada às características psicofisiológicas dos trabalhadores e à natureza do trabalho a ser executado.

²⁹ **Art. 332.** Todos os meios legais, bem como os moralmente legítimos, ainda que não especificados neste Código, são hábeis para provar a verdade dos fatos, em que se funda a ação ou a defesa.

³⁰ **Art. 5º** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

autor que entrava em juízo devia necessariamente provar o alegado, mas com o passar do tempo viu-se que nem sempre o agente que postulava uma ação podia provar determinadas premissas feitas pelo réu, como no caso de negar uma situação jurídica narrada pelo autor, tempo depois se permitiu no caso concreto, o ônus ser invertido pelo juiz ao litigante que oferecesse melhores argumentos (TEIXEIRA FILHO, 1997, p. 103-106).

A CLT (BRASIL, 1943) em seu art. 818³¹ atribui à função de provar a quem as fazem, sejam elas negativas ou positivas (TEIXEIRA FILHO, 1997, p. 124), entretanto, o art. 333³² do Código de Ritos Cíveis (BRASIL, 1973) determina que o ônus de prova caberá ao autor, quanto ao fato constitutivo do seu direito; e ao réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor, assim, estes diplomas devem ser aplicados de forma conjugada (SCHIAVI, 2008, p. 460). Logo, o assento que a parte toma no processo trabalhista é determinante na distribuição da prova.

Assim, no direito processual, a regra de quem alega pode abrigar exceções, onde o ônus de prova poderá ser distribuído de forma adversa do falado acima, como no caso de registro de horários para fins de comprovação de horas extras (LEITE, 2011, p. 599), caso o empregador não comprove que houve labor extra, será tida como verdadeiros a jornada de trabalho descrita na inicial. Muitas vezes essa forma de distribuição é impossível, podendo o julgador se valer da teoria da carga dinâmica da prova na busca da verdade processual (ZANETTI, 2011). Na CLT (BRASIL, 1943) não existe previsão específica sobre a inversão do ônus de prova, mas em detrimento da sua omissão e compatibilidade pode-se utilizar da regra do inciso VIII, do art. 6º, do CDC³³ (BRASIL, 1990), diante da hipossuficiência do reclamante ou a verossimilhança da alegação.

Mais especificamente sobre a jornada de trabalho, o Tribunal Superior do Trabalho incorporou o seu entendimento na Súmula 338 (BRASIL, 2005) de que é papel do empregador a prova dos fatos ligados ao registro de jornada, como o controle de ponto. Além disso, a não apresentação injustificada dos controles de frequência pelos empregadores com mais de dez empregados, gera presunção relativa de veracidade da jornada de trabalho alegada na petição inicial de ajuizamento da ação trabalhista, onde se pode ter prova em contrário, produzida pelo empregador, segundo entendimento da referida súmula.

³¹ **Art. 818.** A prova das alegações incumbe à parte que as fizer.

³² **Art. 333.** O ônus da prova incumbe: I - ao autor, quanto ao fato constitutivo do seu direito; II - ao réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor. Parágrafo único. É nula a convenção que distribui de maneira diversa o ônus da prova quando: I - recair sobre direito indisponível da parte; II - tornar excessivamente difícil a uma parte o exercício do direito.

³³ **Art. 6º** São direitos básicos do consumidor: VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;

Isso decorre em função da hipossuficiência do trabalhador de comprovar certas matérias em face os inúmeros recursos que o empregador pode ter para o controle de jornada e melhores condições como pontos eletrônicos, manuais, dentro outros, para se elidir uma “superjornada”.

A flexibilização das regras trabalhistas ganharam força nas relações materiais e processuais dos processos trabalhistas, uma vez que como o direito laboral tem em sua essência tutelar os interesses dos trabalhadores e estes muitas vezes não possuem força de provar determinado fato, podem ser uma forma para se encontrar um equilíbrio de forças entre empregados e empregadores (MARECO, 2010, p. 46), é o que chamamos de princípio da aptidão para a prova.

Logo, caso o juiz reconheça pelos autos, a existência de fiscalização e controle dos horários dos empregados em atividade externa, juntamente com a realização de horário de trabalho excedentes ao normal, ficará o empregador encarregado do pagamento destas horas, segundo jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (WITT, 2012, p.22).

Para desenvolver o labor em comento, o motorista está subordinado a uma jornada de trabalho externa. Mas como controlá-la e impedir futuras reclamações do trabalho almejando o pagamento de horas extras pelo empregador?

Por atuarem em um meio ambiente de trabalho externo e de eminentemente de difícil controle, a Lei 12.619/12 (BRASIL, 2012), trazendo uma grande inovação à classe, instituiu o controle obrigatório da jornada de trabalho do motorista profissional em seu art. 2º, V, onde ficou determinado o direito de o motorista ter sua jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, sabe-se que a principal ferramenta de trabalho do motorista é o seu caminhão – lato senso - que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Antes, essa regra era possível apenas se o empregado comprovar que existia controle, agora a regra passa a ter presunção absoluta. E mais, a Orientação Jurisprudencial nº 332 da SBDI-1 do TST³⁴ afirmava que o simples uso do tacógrafo é incompatível com o controle de jornada. Entretanto, essa orientação jurisprudencial deste tribunal deve ser revista ou até mesmo suprimida, pois como visto anteriormente, o empregador deve escolher a forma que pretende controlar a jornada.

³⁴ **OJ-SDI1-332** MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/1986 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.

Na Resolução nº 405 do CONTRAN (2012) em seu art. 2º³⁵ tratou-se sobre as formas de fiscalização do tempo de direção e intervalo para descanso, esta resolução ainda delega a função de fiscalizar para a auditoria fiscal do trabalho e para a autoridade de trânsito também.

Portanto, resta afastada a incidência para esses profissionais do art. 62, I da CLT (BRASIL, 1943), regra comum celetista onde os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, pois agora o motorista passa a ter o dever de ter sua jornada controlada, ainda que externamente. Assim, o trabalho extra de modo externo poderá gerar direito ao recebimento de horas extras pelo empregador. É o já entende nossos tribunais³⁶.

Quanto aos meios de controle da jornada, muitos veem no controle por diário de bordo e papeleta instrumentos passíveis de fraudes pelas partes, entretanto, podemos encarar o rol de formas do art. 2º como exemplificativo, podendo o empregador optar por outro que considere “seguro” em sua visão, mesmo assim vulnerável fica o empregado.

Quanto a este problema, a melhor solução seria se o legislador tivesse uma ordem de preferências quanto aos meios de controle, do mais confiável ao menos confiável. (MORAES, 2013, p. 81).

³⁵ **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, conforme Anexo desta Resolução.

³⁶ AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. DECISÃO MONOCRÁTICA DENEGATÓRIA DE SEGUIMENTO. TRABALHO EXTERNO. MOTORISTA. POSSIBILIDADE DE CONTROLE DA JORNADA DE TRABALHO. 1. Hipótese em que o Tribunal Regional registrou a possibilidade de controle de jornada, afastando a pretensão da reclamada de enquadramento da atividade do reclamante na regra do art. 62, I, da CLT, ao pontuar - do contexto dos autos verifico a possibilidade do controle de jornada, uma vez que o autor deveria apresentar-se em hora pré-definida na empresa e cumprir o horário de chegada na fazenda estipulado pelo empregador, além de somente ter autorização para parar em locais previamente definidos, segundo rota rígida a ser observada, o que lhe retirava a possibilidade de administração do tempo de percurso, demonstrando a patente possibilidade de acompanhamento de sua jornada. Assim, emerge do acervo probatório a possibilidade da demandada controlar a jornada laboral do autor-. E, acerca da norma coletiva entendeu que -Também não prospera a argumentação patronal que pretende justificar a falta de controle de horário com a paga de 50 horas extras mensais, independente do labor ser realizado interna ou externamente, conforme acordado por meio dos Acordos Coletivos de Trabalho (...). O fato da ré pagar horas extras em quantidade pré-definida em virtude dos ajustes coletivos não elide as consequências da conclusão ora apurada. Aliás, a confirma, porquanto, demonstra o reconhecimento patronal de que havia sobrelabor-. 2. Nesse contexto, comprovada a possibilidade de controle da jornada do reclamante, inviável a pretensão recursal de aplicação da norma coletiva para eximir-se da condenação que lhe foi imposta . 3. Ilesos os arts. 7º, XXVI, da Constituição Federal e 611 da CLT. Agravo conhecido e não provido. (TST - Ag-AIRR: 3860520115230026 386-05.2011.5.23.0026, Relator: Hugo Carlos Scheuermann, Data de Julgamento: 13/11/2013, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 22/11/2013)

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA PROFISSIONAL. INTERVALO INTRAJORNADA. SUPRESSÃO. IMPOSSIBILIDADE (CONSONÂNCIA COM OS ARTS. 235-C, 235-D, DA CLT E COM A SÚMULA 437, II E III DO TST). HORAS EXTRAS. ÔNUS DA PROVA (AUSÊNCIA DE VIOLAÇÃO DOS ARTS. 818 DA CLT E 333, I, DO CPC). Não merece ser provido agravo de instrumento que visa a liberar recurso de revista que não preenche os pressupostos contidos no art. 896 da CLT. Agravo de instrumento não provido. (TST - AIRR: 247004420095010043 24700-44.2009.5.01.0043, Relator: Delaíde Miranda Arantes, Data de Julgamento: 08/05/2013, 7ª Turma, Data de Publicação: DEJT 10/05/2013)

Já para os autônomos vale o disposto no art. 67-C do CTB (Brasil, 1997)³⁷ onde os próprios motoristas controlam o tempo de condução.

Entretanto, como entende MORAES (2013, p. 78), diante da precariedade de nossas estradas, atribuir a função de fiscalização pelo próprio empregado seria mais um argumento para fazer essa “lei morta” para os autônomos.

Agora, diante do papel cogente do empregador escolher o meio de controle de jornada, mais do que nunca os órgãos fiscalizatórios do trabalho como o MPT – ao divulgar a lei, realização de palestras e cartilhas para conscientizar a sociedade, investigando possíveis afrontas à lei por parte dos empregadores, ajuizar ações civis públicas e vistorias *in loco*- e do trânsito, bem como as entidades sindicais devem buscar maneiras para acompanhar de perto a aplicação da norma nas estradas (MORAES, 2013) com o objetivo de se evitar fraudes e a má aplicação da lei em nome da proteção coletiva e social.

5 A JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL

Como visto anteriormente, o tema “jornada de trabalho” do profissional motorista está disposto entre os arts. 235-C a 235-H da CLT (BRASIL, 1943) e na Resolução 405 do CONTRAN (2012), sendo importante destacar a diferenciação da jornada de trabalho de tempo de direção da seguinte maneira: enquanto aquela é o tempo total de direção que o empregado fica à disposição do empregador (usado apenas para empregados), já este último se exclui determinadas paradas como para o abastecimento, a lei considera trabalho efetivo o tempo em que o motorista estiver ao volante durante o percurso, excluído os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso, não se confundido com a norma do art. 4º da CLT (BRASIL, 1943).

Além disso, tais normas limitam em dez horas o labor diário do motorista (já somado com as horas extraordinárias), mas se compararmos com outros diplomas internacionais ou no direito externo como a Convenção 153 da OIT (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, 1979) que trata do transporte em rodovias - não ratificada pelo Brasil - em seu art. 6º³⁸ limita-se em nove horas diárias, uma hora a menos do instituto nacional. Segundo os ensinamentos de Delgado, (1998, p. 20) deve haver uma preocupação em essencial com o ser:

³⁷ **Art. 67-C.** O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

³⁸ **Art. 6º 1.** La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.

As normas jurídicas concernentes à jornada já não são mais – necessariamente – normas estritamente econômicas, uma vez que podem alcançar, em certos casos, a função determinante de normas de saúde e segurança laborais, assumindo, portanto, caráter de normas de saúde pública[...]

Desde a sua entrada em vigência a lei é polêmica quanto às normas de descanso; muitos defendem a sua validade em nome da saúde e segurança de todos, outros defendem a sua inconstitucionalidade e a sua não aplicação em razão da falta de estrutura adequada em nossas estradas para os pontos de descanso – uma vez que nem sempre se encontra um local seguro para o descanso obrigatório a cada 4 horas de serviço, gerado por um aumento no número de assaltos, até mesmo a estrutura física da estrada impossibilita além de elevados impostos.

Segundo MORAES (2013), percebe-se que existe um interesse por parte dos motoristas em cumprir a lei – já que trata de sua própria segurança, em primeiro caso -, mas há uma total falta de interesse por parte da classe empresária que em muitos casos não autoriza os seus motoristas usufruírem do descanso legalmente previsto em razão dos prazos de entrega a serem cumpridos resultando na diminuição do valor do frete e da oferta de trabalho e o consequente aumento no custo total do sistema de transporte rodoviário.

Em consequência disso, pode ocorrer um aumento da contratação de motoristas estrangeiros, em especial do MERCOSUL e até mesmo de autônomos – que podem rodar mais tempo, já que teve repousar pelo menos 9 horas ininterruptas a cada 24 horas de trabalho - e uma diminuição entre os celetistas – possuem o repouso de 11 horas a cada 24 horas. Melgar (1996, p 108) alerta que nem sempre um aumento na jornada significa necessariamente uma maior produção:

O empresário moderno conhece também o jogo da lei econômica dos rendimentos decrescentes e sabe que nem todo aumento no tempo de trabalho equivale a um aumento da produção. Mas, apesar disso, não é indiferente à progressiva redução da jornada e a seus efeitos de modo algum desprezíveis sobre a economia das empresas, principalmente quando se trata de reduções gerais e indiscriminadas de jornada, como são as introduzidas por meio de lei.

Essa redução na jornada pode ser tida como uma flexibilização das normas trabalhistas, normas estas que devem ser limitadas em nome de toda a sociedade nas palavras de Giglio (p. 77 1996):

Na verdade, a paz social depende do bem-estar físico e do desenvolvimento espiritual de todos os seres humanos, e, para conseguir esse desejado desenvolvimento, o homem deve aperfeiçoar suas qualidades intelectuais, o que exige tempo; mas o trabalho subordinado que predomina na moderna sociedade industrial rouba-lhe o tempo. É necessário, portanto, pôr limites razoáveis à atividade de trabalho. A doutrina costuma mencionar outras três classes de fundamentos para a limitação da duração do trabalho: físicos, fisiológicos ou biológicos; sociais, morais, culturais, religiosos e familiares, e econômicos.

A norma não é perfeita, ainda é preciso aperfeiçoá-la, ponderar jornadas de maneira que motoristas celetistas também possam dirigir durante 12 horas por dia, assim como é dada essa possibilidade ao autônomo, bem como uma melhor regulamentação no que tange o tempo de espera, permitindo também nas viagens longas o motorista possa descansar menos de forma ininterrupta e “parar” o restante durante o dia, além do descanso a cada seis horas, e não quatro como determina a lei. A criação da obrigação de submissão a exames toxicológicos também poderia ser bem-vinda, assim como a construção de pontos de parada ao longo das estradas. Como ponderar saúde e trabalho neste caso? Mota (2011, p. 199) tem a resposta:

Trabalho, saúde e direito podem, sim, caminhar juntos e equacionar-se. E o papel do Direito do Trabalho é fundamental, desde que se corrijam rumos e se aposte em novos ideais, contrários aos que vêm sendo impostos à sociedade atual e às futuras gerações. Para tanto, seguindo a complexidade do mundo do trabalho, o Direito Laboral precisa não apenas acordar, mas crescer e experimentar uma nova emancipação. Necessita se abrir, apreendendo elementos demonstrados por outras ciências, e interiormente passar a agir sempre lembrando que no centro da sociedade capitalista ainda deve prevalecer a figura do ser humano.

Em julho de 2013, a Comissão Especial da Câmara Dos Deputados (2013), responsável pela lei, aprovou um anteprojeto, que entre coisas disposições, pretende aumentar de quatro para seis horas o tempo de direção dos motoristas profissionais, aumento para 12 horas a jornada de trabalho, descanso de oito horas ao fim da jornada.

Sem dúvida o objetivo social da norma é garantir a seguridade e a integridade física do trabalhador, como forma de reduzir de acidentes nas estradas, negar esse papel e simplesmente volta a um estado anterior a norma é um atestado de morte para centenas de motoristas.

Muitos tentam validar um ato considerado ilícito com praticas contrárias à lei, assim a Lei 12.619/12 (BRASIL, 2012) não deve ser um dispositivo morto perante nossa sociedade, mas sim um meio de fomento e valorização da atividade do motorista profissional, tal marginalizada e evitando-se uma maior precarização. Sobre a eficácia e justiça de uma norma Cavalcanti (2008, p. 186 - 190) disserta:

Faz-se necessário perguntar qual o papel das leis, seu sentido teleológico, e saber se teremos como resposta que elas repousam no conceito da causalidade escolhido, não arbitrariamente, para assegurar a ordem social, e não a ordem exigida pelo capitalismo. A norma jurídica não pode brotar do cérebro da autoridade que a emite como ato de vontade ou para atender a interesses individuais; possui uma essência ética e sobre ela pesam as tradições de determinados modos coletivos de vida, as necessidades presentes, as crenças religiosas e as convicções morais.

Portanto, toda lei, para ser legítima, deve ter fundamento ético. Segundo Norberto Bobbio, a norma jurídica submete-se a três valorações distintas e independentes entre si: justiça, validade e eficácia. A norma pode ser válida, mas não ser justa, pois a justiça da norma corresponde aos valores que inspiram determinado ordenamento jurídico. Conforme o referido autor, o legislador deve dirigir sua obra para alcançar os fins e valores perseguidos pelo ordenamento jurídico – não necessariamente o ideal comum para todos os tempos e lugares. A norma é justa se estiver apta a BOBBIO 2003 “realizar valores históricos que inspiram certo ordenamento jurídico concreto e historicamente determinado”.

Assim, não se deve simplesmente “anular” o objetivo da norma - garantir melhores condições de trabalho para motoristas e transportadoras- em face do capitalismo que busca uma maior produção resultando em um péssimo negocio para estes profissionais.

Contudo, deve ser buscado o mesmo diálogo que deu origem à Lei 12.619/12 (BRASIL, 2012): estado, empregadores e empregados devem chegar a uma justo denominador comum, afinal a eficácia da norma depende destes atores sociais, neste empasse, qualidade e quantidade de trabalho se chocam de tal forma que os lados da relação de trabalho buscam amenizar ao máximo os impactos da lei.

Como forma mais eficaz de se resolver tal problema, a atividade sindical, através das normas coletivas, toma um assento importante na validade da norma, em nome da autonomia privada, já que a própria lei 12.619/12 (BRASIL, 2012) possibilita a negociação coletiva dispor diferente, desde que não comprometa normas de saúde e segurança do trabalho.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme o problema jurídico acima exposto, conclui-se que a presente pesquisa descreveu e problematizou todos os objetivos fixados no início da obra.

Logo, espera ter contribuído de alguma forma para a ciência jurídica brasileira, especificamente ao problematizar questões trabalhistas controvertidas quantos aos efeitos sociais e jurídicos da jornada de trabalhos e controle dos motoristas profissionais conforme a lei nº 12.619/12 (BRASIL, 2012), bem como as garantias gerais da presente norma.

No desenrolar da obra, viu-se que a lei foi fruto de necessidade da classe, que não poderia ser adiada, pois na falta dela, o número de acidentes em nossas estradas continuaria crescer de forma desenfreada, acarretando também num aumento de vítimas fatais. Logo, era preciso o poder público agir efetivamente, e assim fez nascer a lei, que em seu espírito busca trazer uma série de garantias de saúde e segurança no trabalho, pugnando por uma rápida mudança daquela realidade, criaram, por exemplo, o instituto das paradas obrigatórias.

Com relação ao impacto jurídico causado pelo dispositivo, talvez por falta de um maior diálogo entre os atores sociais da relação laboral e o Estado, a norma não tenha conseguido os seus objetivos de imediato, logo somente com uma maior discussão sobre o tema é que poderemos chegar a um denominador comum.

Além, disso restou compreendido que o controle de jornada dos motoristas profissionais, apesar de ser uma exceção à regra do art. 62, I da CLT (BRASIL, 1943) ao ser positivado a possibilidade de controle da jornada e ante a nossa extensa e paupérrima malha viária, pode se tornar um meio de fraude e até mesmo de precarização neste tipo de trabalho pois o empregador tenta se esquivar da obrigação de pagar horas extras ao trabalhador.

Considerando a falta de proteção integral dos motoristas nas estradas, aqui, resta imprescindível a atuação da Polícia Rodoviária e Ministério Público do Trabalho no poder de fiscalização das jornadas. Estes órgãos, por meio de seus poderes de vigilância, devem instituir meios para que tanto a classe profissional quanto a econômica passem à cumprir integralmente a lei nº 12.619/12 (BRASIL, 2012) - através de rondas e testes de drogas, por exemplo.

Por fim, há conclusão que a jornada de trabalho concedida pela lei, apesar de estarem de acordo com normas gerais de saúde e segurança do trabalho, pois o profissional que trabalha mais de 16 horas por dia, evidentemente, necessita de usar drogas para se manter acordado, onde é fato para a saúde pública brasileira, não satisfaz os anseios dos agentes da relação de emprego/trabalho.

Infelizmente, ao diminuir/limitar o tempo de direção do motorista, o legislador esquece que o motorista, muitas vezes, trabalha com prazos em razão do bem transporta

(perecíveis, por exemplo), onde em muitos casos o seu atraso pode acarretar prejuízos maiores.

Logo, para não haver uma maior precarização das relações de emprego, uma mudança neste ponto é evidente, na falta de norma coletiva dispendo diferente. Assim, também fica registrado no presente artigo o aviso da necessidade de uma revisão da lei pelo legislativo em um diálogo tripartite, sem deixar de lado as normas de saúde e segurança no trabalho, além dos diplomas internacionais sobre o tema.

REFERÊNCIAS

AMARAL, André Luís Vizzaccaro; MOTA, Daniel Pestana; ALVES, Giovanni [org]

Trabalho e saúde: a precarização do trabalho e a saúde do trabalhador no século XXI.– São Paulo: LTr, 2011.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho.** 6ª ed. rev. e ampl. – São Paulo: LTr, 2010.

BOARETTO, Adilson Rinaldo. **Comentários sobre lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e dá outras providências.**

Disponível em: < <http://www.fectroesc.com.br/novo/wp-content/uploads/2012/05/ARTIGO-SOBRE-A-LEI-12.619.pdf> >. Acesso em 12 fev. 2014.

BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na lei n. 12.619/2012.** 2013. 234 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Universidade Metodista de Piracicaba – Unimep, Piracicaba - SP, 2013. Disponível em: <<https://www.unimep.br/phpg/bibdig/aluno/visualiza.php?cod=1020>>. Acesso em: 20 nov. 2013.

BRASIL, Decreto nº 18.323, de 24 de Julho de 1928. Approva o regulamento para a circulação internacional de automoveis, no territorio brasileiro e para a sinalização, segurança do transito e policia das estradas de rodagem. **Diário Oficial da União.** Rio de Janeiro, 24 de julho de 1928. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-norma-pe.html> >. Acesso 04 mar. 2014.

BRASIL, Decreto nº 19.038, de 17 de Dezembro de 1929. Promulga a Convenção internacional relativa á circulação de automoveis, firmada em Paris a 24 de abril de 1926. **Diário Oficial da União.** Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1929. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-19038-17-dezembro-1929-560898-publicacaooriginal-84168-pe.html> >. Acesso em 13 mar. 2014.

BRASIL, Decreto nº 8.324, de 27 de Outubro de 1910. Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acesso em 13 fev. 2014.

BRASIL, Ministério do Trabalho e Emprego. NR 17 – Ergonomia. **Diário Oficial Da União**. Brasília, 08 de junho de 1978. Disponível em: < http://portal.mte.gov.br/data/files/FF8080812BE914E6012BEFBAD7064803/nr_17.pdf > Acesso em 23 mar. 2014.

BRASIL. TRT 23. **Ação Civil Publica nº 01372.2007.021.23.00-3**, da 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis, MATO GROSSO, MT. Disponível em: <<http://portal.trt23.jus.br/ecmdemo/public/trt23/Consulta/processos>>. Acesso em 02 fev. 2014.

BRASIL. Agência Nacional de transportes Terrestres. **Relatório Anual 2012**. Brasília, 2012. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5561/Institucional.html>>. Acesso em: 02 fev. 2014.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Decreto-lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943. Disponível em: > http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. > Acesso em 08 dez. 2013.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de Janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html> >. **Diário Oficial da União**. Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1941. Acesso em 12 jan. 2014.

BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. **Balanço Operacional 2013. 2014**. Disponível em: <<https://docs.google.com/file/d/0B-y39f8RLuVscHZRWfJQWm5weGVSSkZWbklTQjdFYVlFR013/edit?pli=1>>. Acesso em: 03 mar. 2014

BRASIL. Lei Nº 11.442, De 5 De Janeiro De 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980. **Diário Oficial da União**. Brasília, 5 de janeiro de 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 04 fev. 2014.

BRASIL. Lei Nº 12.009, De 29 De Julho De 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”. **Diário Oficial**. Brasília, 29 de

julho de 2009. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm >. Acesso em 14 fev. 2014.

BRASIL. Lei Nº 12.468, De 26 De Agosto De 2011. Regulamenta a profissão de taxista. **Diário Oficial da União**. Brasília, 26 de agosto de 2011. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm >. Acesso em 13 fev. 2014.

BRASIL. Lei Nº 12.619, De 30 De Abril De 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. **Diário Oficial da União**. Brasília, 30 de abril de 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm >. Acesso em: 04 fev. 2014.

BRASIL. Lei Nº 5.869, De 11 De Janeiro De 1973. Institui o Código de Processo Civil. **Diário Oficial da União**. Brasília, 11 de janeiro de 1973. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5869compilada.htm >. Acesso em 03 mar. 2014.

BRASIL. Lei Nº 6.094, De 30 De Agosto De 1974. Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, 30 de agosto de 1974. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6094.htm >. Acesso em 04 fev. 2014.

BRASIL. Lei Nº 9.503, De 23 De Setembro De 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**. Brasília, 23 de setembro de 1997. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm > Acesso em 15 fev. 2014.

BRASIL. **Súmulas, Orientações Jurisprudenciais E Precedentes Normativos**. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/documents/10157/63003/Livro-Jurisprud-18-12-2013-igual-IRem.pdf>>. Acesso em: 21 jan. 2014.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Brasília. **Ag-AIRR: 3860520115230026**. Processo nº 386-05.2011.5.23.0026. Decisão nº 2011-0026-23. Relator: Hugo Carlos Scheuermann, Data de Julgamento: 13/11/2013, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 22/11/2013. Disponível em: < <https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=187910&anoInt=2012> >. Acesso em 13 fev. 2014.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Brasília. **AIRR: 247004420095010043**. Processo nº 24700-44.2009.5.01.0043. Decisão nº 2009-0043-01. Relator: Delaíde Miranda Arantes, Data de Julgamento: 08/05/2013, 7ª Turma, Data de Publicação: DEJT 10/05/2013. Disponível em: < <https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=19166&anoInt=2013> > Acesso em: 13 nov. 2013.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Congresso Nacional. PLC - Projeto de lei da Câmara, nº 319 de 2009. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. **Diário Oficial da União**.

Brasília, 10 dez. 2009. Disponível em:<
http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=94546 >. Acesso em
 12 mar.2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Congresso Nacional. Projeto de lei 99 de 2007. Dispõe sobre
 o exercício da profissão de Motorista. **Diário Oficial da União**. Brasília, 08 fev. 2007.
 Disponível em: <
<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=340416> >
 Acesso em 23 jan. 2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Congresso Nacional. **Modificações à Lei Nº 12.619 -
 Profissão Motorista**. Brasília, 2013. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54a-legislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista> >. Acesso em: 12 abr 2014.

CAVALCANTI, Lygia Maria de Godoy Batista. **A flexibilização do direito do trabalho no
 Brasil**. – São Paulo: LTr, 2008.

CONTRAN. Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012. **Dispõe sobre a fiscalização do
 tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no
 código de trânsito brasileiro – CTB, pela lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras
 providências**. Disponível em:
 <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(Resolução 405.2012\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(Resolucao%20405.2012).pdf)>. Acesso em:
 16 mar. 2014.

DE BUEN, Néstor [org.]. **Jornada de trabalho e descansos remunerados: perspectiva
 ibero-Americana**. – São Paulo: LTr, 1996.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Jornada de trabalho e descansos trabalhistas** – 2 ed. rev.–
 São Paulo: LTr, 1998.

JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa.
 Comentários à Legislação do Motorista. **Revista do Direito do Trabalho**, São Paulo, v. 19,
 n. 01, p.20-27, jan. 2013. Mensal.

JUCA, Francisco Pedro. **A constitucionalização dos direitos dos trabalhadores e a
 hermenêutica das normas infraconstitucionais** – São Paulo: Ltr, 1997.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito processual do trabalho**. - 9.ed. – São
 Paulo: Ltr, 2011.

LOBO, Eugenio Roberto Haddock. **Comentários à Consolidação das leis do trabalho**, 7º
 fascículo, arts. 224 a 247: profissões especialmente regulamentadas. Rio de Janeiro, Ed. Rio,
 1975.

MARECO, Gabriella Dinelly Rabelo. **O ônus da prova no direito do trabalho**: distribuição dinâmica e inversão. Revista de Direito do Trabalho. Coordenação Domingos Sávio Zainaghi. Editora Revista dos tribunais. Ano 36. Outubro-Dezembro. 2010.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho** – 4ª ed. – São Paulo: Saraiva, 2012.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Classificação Brasileira de Ocupações**. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>>. Acesso em: 03 mar. 2014.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao processo do trabalho**. – 6. ed. – São Paulo : Saraiva, 2011.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. **Convenios**: Los Convenios retirados o dejados de lado no están abiertos a ratificación.. Disponível em: <<http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12000:0::NO::>>>. Acesso em: 13 fev. 2014.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. **Recomendaciones**. Disponível em: <<http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12010:0::NO::>>>. Acesso em: 26 jan. 2014.

PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro [org]. **Motorista Profissional**: aspectos da lei n. 12.619/2013.– São Paulo: LTr, 2013.

PLÁ RODRIGUES, Américo. **Princípios do direito do trabalho**. – São Paulo: Ltr, 1978.

SCHIAVI, Mauro. **Manual de Direito Processual do Trabalho**. – São Paulo: LTr, 2008

SUSSEKIND, Arnaldo. **Direito Constitucional do Trabalho**. – 2º ed. ampl. e atual. – Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

TEIXEIRA FILHO, Manoel Antonio. **A Prova no processo do trabalho** – 7ª ed. rev. e ampl. – São Paulo: LTr, 1997.

WITT, Juliana. **Aspectos preventivos à descaracterização judicial do contrato de trabalho de atividade externa, na forma do inciso i do artigo 62 da consolidação das leis do trabalho**. 2012. 30 f. TCC (Pós-graduação) - Curso de Direito, Universidade Feevale, Novo Hamburgo, 2012. Disponível em: <<http://ged.feevale.br/bibvirtual/Artigo/ArtigoJulianaWitt.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2013.

ZANETI, Paulo Rogério. **Flexibilização das regras sobre o ônus da prova**. – São Paulo: Malheiros Editores, 2011.