

## **ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS NA LEI 12.619/2012, PELA LEI 13.103/2015 E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA SAÚDE DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS.**

Lorena Rodrigues Marques Silva  
Luiza Correa de Oliveira Braz

### **RESUMO**

Pelo presente artigo, busca-se analisar as consequências trazidas pela lei 13.103/2015 na saúde dos caminhoneiros, contudo, antes de se entrar no mérito propriamente dito, há que se fazer um breve relato de histórico de fatos que antecederam a promulgação da Lei 13.103/2015, nesta esteira temos a lei do motorista profissional – Lei 12.619 de 2012, que foi promulgada para corrigir distorções e regularizar a categoria, estabelecendo horários específicos de jornada de trabalho, descansos semanais, entre outros. Com o objetivo principal de minimizar o número de acidentes nas estradas brasileiras, evitar problemas na saúde do motorista e também o consumo de substâncias químicas, dentre elas: anfetaminas entre outras vulgarmente denominadas “rebites”, as quais são utilizadas para evitar o sono e, por via paralela, acelerar o ritmo de trabalho, no entanto, segundo estudiosos, as mencionadas substâncias além de causarem dependência química, ainda traz malefícios a saúde dos motoristas que dela se valem. Porém para os empresários esta lei inviabilizou a lucratividade do negócio, o que motivou bloqueios que impediram a circulação de veículos nas principais rodovias do País. Tal movimentação forçou os legisladores a atender as reivindicações dos empresários do ramo de transporte rodoviário de cargas, com a aprovação da Lei 13.103 de 2015, que introduziu severa modificação na Lei 12.619/12, que segundo os estudiosos da matéria, ocorreu um verdadeiro retrocesso, retirando os direitos conquistados pela categoria de motorista profissional rodoviário, direitos estes previstos na Constituição Federal de 1988, e regulamentados pela Lei 12.619/12, o que poderá submeter os citados profissionais a jornada de trabalho extenuante, sujeitando-os a situação análoga a de escravo. Neste estudo utilizamos pesquisa bibliográfica e documentais, sendo a primeira obtida em bibliotecas, livrarias e acervos digitais na internet e a segunda em legislação nacional e jurisprudência.

Palavras-chave: Motorista profissional. Jornada de Trabalho. Descanso semanal. Retrocesso.

## RESUMEN

Por este artículo se propone analizar las consecuencias producidas por la Ley 13.103/2015 sobre la salud de los conductores de camiones, sin embargo, antes de entrar en los méritos en sí, es necesario hacer un relato del histórico de los acontecimientos que condujeron a la promulgación de la Ley 13.103/2015, según lo dicho tenemos la ley del conductor profesional - Ley 12.619 de 2012, que fue promulgada para corregir las distorsiones y regularizar la categoría, estableciendo horarios específicos de jornada laboral, descanso semanal, entre otros. Con el objetivo principal de minimizar el número de accidentes en las carreteras de Brasil, evitar problemas en la salud del conductor y también el consumo de sustancias químicas, tales como: anfetaminas entre otros trivialmente llamados "*rebites*", que se utilizan para evitar el sueño y, paralelamente, acelerar el ritmo de trabajo, sin embargo, según los estudiosos, las sustancias mencionadas, además de causar adicción, también traen daños a la salud de los conductores que utilizan dichas sustancias. Pero para los empresarios esta ley hizo inviable la rentabilidad del negocio, lo que llevó a los bloqueos que impidieron la circulación de vehículos en las principales carreteras del país. Este movimiento obligó los legisladores a atender las demandas de los empresarios del ramo de transporte de cargas por carretera, con la aprobación de la Ley 13.103 de 2015, que introdujo severos cambios en la Ley 12.619/12, que según los expertos en el campo, ocasionó un verdadero retroceso, eliminando los derechos conquistados por la categoría de conductor profesional vial, previstos en la Constitución Federal de 1988 y regulados por la Ley 12.619/12, lo que podrá someter dichos profesionales a una jornada laboral, sometiéndolos a una situación análoga a esclavitud. En este estudio se utilizó la investigación bibliográfica y documental, la primera obtenida en bibliotecas, librerías y acervos digitales en internet y la segunda, en legislación y jurisprudencia.

Palabras clave: Conductor profesional. Jornada laboral. Descanso semanal. Retroceso.

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	6
2 EVOLUÇÃO DA PROTEÇÃO DO TRABALHADOR FACE À JORNADA DE TRABALHO .....	9
2.1 Enquadramento dos motoristas profissionais como categoria diferenciada .....	12
2.2 Proteção legal da jornada de trabalho dos motoristas profissionais.....	12
3 ALTERAÇÕES ADVINDAS DA LEI 13.103/2015 .....	15
3.1 Avanços alcançados pela legislação anterior .....	16
3.2 Retrocessos advindos da legislação atual.....	18
3.3 Aumento da jornada de trabalho face ao princípio da dignidade humana e dano existencial.....	20
3.4 Contrariedade ao código de trânsito brasileiro, à consolidação das leis do trabalho e à constituição federal.....	23
4 POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS DA LEGISLAÇÃO ATUAL NA SAÚDE DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS.....	26
4.1 Consequências a curto prazo.....	26
4.2 Consequências a longo prazo .....	27
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	30
REFERÊNCIAS.....	32

## 1 INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como foco principal a análise da Lei 13.103 de 2015 (BRASIL,2015), o qual introduziu severa modificação na Lei 12.619/12 (BRASIL,2012), configurando verdadeiro retrocesso legal nas conquistas alcançadas pelos motoristas profissionais de transporte rodoviário de carga, e suas consequências devastadoras a saúde do trabalhador de mencionada categoria.

Ao longo dos anos a legislação trabalhista evoluiu no sentido de garantir princípios de ordens públicas e proteção à saúde do trabalhador, o que se verificou com a promulgação da Consolidação das Leis do Trabalho em 1943 (BRASIL, 1943), a qual organizou e reuniu leis com o objetivo maior da proteção à saúde do trabalhador, princípios estes consagrados na Constituição Federal promulgada em 1988.

Porém, à margem da lei ficou a categoria diferenciada dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de carga, que no decorrer do tempo foi cada vez mais sugada em prol do crescimento empresarial, que sob a alegação de “empregados que exercem atividades externa incompatível com a fixação de horário de trabalho”, amparada pelo artigo 62, I, da Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943), eram exigidas jornadas exaustivas de dezesseis a dezoito horas diárias.

Neste sentido o legislador, preocupado com a incidência exagerada de acidentes provocada pelo cansaço humano, nas palavras do Dr. Paulo Almeida de Moraes (2015), um verdadeiro genocídio rodoviário, e ainda sensibilizado com a infração de normas de ordem pública que visavam a proteção da saúde do trabalhador, editou a Lei 12.619 de 30 de abril de 2012 (BRASIL,2012).

Assim, a pretensão desta Lei 12.619 de 2012 (BRASIL,2012) seria a humanização da exploração da mão de obra do motorista profissional paralelamente a uma distribuição dos custos dos transportes rodoviários, as quais na realidade eram suportados pela sociedade como consumidor final dos serviços de transporte e pelos trabalhadores motoristas profissionais.

Esta nova redistribuição de custos do transporte rodoviário desagradou seriamente às classes que diretamente lucravam com o sistema anterior, inclusive com as extensas jornadas sem a devida contraprestação das horas extraordinárias.

Tudo isto, aliada a falta de infraestrutura para que a lei na prática fosse observada, a inexistência de alojamentos, o que por certo aumentaria a evasão de capital do empregador, a falta de pátios para o devido estacionamento em período de descanso com segurança mínima, a inexistência de subsídios patronais para as despesas com hotéis, entre outros, tudo isso aliada a baixa produtividade imposta pela redução drástica da jornada habitualmente laborada, culminou com a “derrocada” desta, e edição de sua sucessora a Lei 13.103 promulgada em 2 de março de 2015 (BRASIL,2015).

A Lei 13.103 de 2015 (BRASIL,2015) provocou uma enorme discussão entre os doutrinadores e estudiosos do direito do trabalho, o ponto fulcral das discussões girou em torno do visível retrocesso legal onde direitos que ao longo dos anos foram conquistados, desapareceram instantaneamente, transformando uma categoria profissional diferenciada a uma condição análoga a de escravo em pleno século XXI.

Referida lei anuncia, taxativamente ao arripio da Constituição Federal (BRASIL,1988), a qual preconiza uma jornada diária de oito horas, ressalvado os casos especiais de outras categorias diferenciadas, em seu artigo 235-C jornada diária de ate doze horas. Preconiza também que tempo de carga e descarga onde o motorista efetivamente está trabalhando, não será considerado como trabalho efetivo, tais pontuações são apenas alguns exemplos ilustrativos dos pontos questionados pelos doutrinadores e especialistas do direito do trabalho.

Também serão abordadas neste trabalho as consequências diretas da exigência de labor extraordinário para obtenção de uma remuneração digna, o que obrigatoriamente forçou os trabalhadores a buscarem subterfúgios para conseguirem um desempenho além da capacidade humana normal, buscando assim o uso de substâncias químicas entorpecentes e medicamentos para combaterem o cansaço, físico, mental e o sono.

A utilização destas substâncias químicas coloca em risco não só a vida do próprio usuário, in casu, o motorista profissional, quanto a todos que utilizam da malha rodoviária.

Finalmente, será abordado também outro fator de risco à saúde do motorista profissional, o agente físico – vibração, previsto no anexo 8 da Norma Regulamentadora-NR 15 da Portaria 3.214/78, neste sentido o motorista que dirige por longos períodos em operando em pisos asfaltados e/ou irregularidade conforme

as rodovias brasileiras em péssimo estado de conservação, colocam também a saúde e a vida do trabalhador em risco.

## 2 EVOLUÇÃO DA PROTEÇÃO DO TRABALHADOR FACE À JORNADA DE TRABALHO

Antes do ano de 1943 não havia normatização específica para regulamentar as relações de trabalho, as discussões sobre o tema iniciaram logo após o fim da escravidão em 1888, objetivando o término da exploração da mão de obra gratuita e a solução de conflitos entre empregador e empregado no Brasil (LEITE, 2015).

As primeiras regulamentações objetivando proteger o trabalhador têm como marco o Decreto número 1.313 de 1891, que especificou a respeito do trabalho de menores, e assim, progressivamente, nos anos seguintes surgiram novas regulamentações.

A Consolidação das Leis do Trabalho - CLT (BRASIL, 1943) foi originada através de Decreto Lei nº 5.452, de primeiro de maio de 1943. Diversos juristas participaram da criação da CLT, entre eles os juristas José de Segadas Viana, Oscar Saraiva, Luís Augusto Rego Monteiro, Dorval Lacerda Marcondes e Arnaldo Lopes Sussekind, o qual foi sancionada à época pelo presidente Getúlio Vargas.

Nesta, reuniu-se em seu conteúdo todas as legislações pertinentes existentes no país a fim de regulamentar as relações trabalhistas tanto no âmbito urbano quanto no âmbito rural. Diversos especialistas consideraram a CLT o código de vanguarda, visionário, pois antecipou a transformação de um país predominantemente agrária em urbano.

O direito do Trabalho foi criado para regulamentar a relação de trabalho. De acordo com a autora Vólia Bomfim Cassar (2011), existem três correntes a respeito do tema:

A primeira delas é a corrente subjetiva, que prioriza os sujeitos (pessoas) da relação de emprego: o empregado e o empregador. (...) A segunda vertente é a objetiva e realça o conteúdo do Direito do Trabalho e não seus destinatários. (...) A terceira corrente, majoritária na doutrina, é chamado de mista, pois engloba as duas categorias acima, valorando tanto os sujeitos da relação de trabalho quanto o conteúdo do direito do trabalho.

Atualmente o Direito do Trabalho tem sido ponto de grande relevância no que diz respeito ao universo empresarial. A sociedade de hoje alimenta-se da economia, que por sua vez gira em torno da relação: empregado *versus* empregador.

Em uma sociedade capitalista onde o trabalhador sempre foi explorado, a CLT veio para equilibrar as relações entre o capital e a força do trabalho, o que sob o ângulo do olhar patronal havia certo protecionismo. Esse fato chama cada vez mais a atenção da classe empresária, e dessa forma há o aumento da preocupação com a relação empregatícia a qual estão vinculados.

Com o passar dos anos, em virtude das diversas alterações nas relações de trabalho e até mesmo no surgimento de novas atividades pela própria evolução do tempo, neste trabalho serão focadas as modificações atinentes em especial à jornada de trabalho de uma categoria específica, *in casu*, caminhoneiros, e seu reflexo direto na saúde do trabalhador.

Um dos temas polêmicos que ao longo dos anos trouxe diversas alterações na CLT é o conceito de “jornada de trabalho”. Prevista inicialmente na Constituição Federal de 1934, que instituiu a jornada de trabalho de 8 horas, o repouso semanal e férias anuais com a devida remuneração.

Tal conceito também foi pontuado na Constituição Federal de 1988 (BRASIL,1988) através do artigo 7º no seu inciso XIII *in verbis*: “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”. Referido artigo ratifica o preconizado na CLT (BRASIL,1943) em seu artigo 58 “A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite”. Portanto é especificado em lei o período máximo de jornada de trabalho, devendo este ser cumprido.

Para Mauricio Godinho Delgado (2011) sobre o tema salário e jornada de trabalho, é enunciado que “Salário e jornada sempre foram, de fato, os temas centrais e mais polarizantes brandidos ao longo das lutas trabalhistas que conduziram à construção e desenvolvimento do ramo jus laboral especializado do direito”. O entrave entre tais temas consta nas principais pautas trabalhistas do judiciário brasileiro, buscando equilíbrio entre as demandas de empregados e empregadores.

O doutrinador Américo Pla Rodriguez (2000) em sua obra afirma que o direito do trabalho é um "direito em constante formação", pelo fato de que ele necessita constantemente dos princípios para formar uma estrutura conceitual e também porque as normas continuam em constante modificação e aperfeiçoamento.



Já para Valetin Carrion (2000) os princípios fundamentais do direito do trabalho “são os que norteiam e propiciam a sua existência tendo como pressuposto a constatação da desigualdade das partes, no momento do contrato de trabalho e durante o seu desenvolvimento.”

Com o intuito de proteger o empregado o direito trabalhista é regido por princípios. Dentre eles se destaca o princípio da proteção, o qual visa proteger o empregado. É importante lembrar também que ele sempre será sustentado por outro princípio, o da irrenunciabilidade (BARROS, 2013).

O princípio da irrenunciabilidade para o doutrinador Carlos Henrique Bezerra Leite (2015) é aquele que não permite que os direitos trabalhistas já adquiridos sejam renunciados.

A função básica do direito do trabalho é a de proteger o trabalhador, trazendo assim a igualdade jurídica entre o empregado e empregador, ou seja, protegendo a parte mais frágil da relação (CASSAR, 2011).

Com isso consagrou-se o princípio da proteção ao trabalhador, que para o doutrinador Carlos Henrique Bezerra Leite (2015), “(...)consiste em estabelecer uma igualdade jurídica entre empregado e empregador em virtude da manifesta superioridade econômica deste diante daquele.” Assim tratar igualmente as partes é o mesmo que dizer tratar os iguais igualmente, e os desiguais desigualmente, na mesma forma de suas desigualdades (NERY JUNIOR, 1996).

O princípio da proteção divide-se em outros três princípios “(...) *in dubio pro operário*; aplicação da norma mais favorável; aplicação da condição mais benéfica” (MACHADO JUNIOR, 1999).

Estes três princípios são definidos por Gustavo Felipe Barbosa Garcia:

O *in dubio pro operário* é quando em um processo jurídico pode ser interpretado de várias maneiras, havendo dúvidas perante a situação deverá ser julgada por aquela que for em prol do empregado (GARCIA, 2015).

O princípio da aplicação da norma mais favorável é quando se tem várias normas vigorando que se encaixa ao caso, prepondera aquela que beneficiar o trabalhador, ainda que esta legislação esteja em colocação hierárquica inferior (GARCIA,2015).

Garantindo ao empregado que os direitos adquiridos não serão retirados dos mesmos, vem o princípio da condição mais benéfica, assim o empregador não poderá modificar nem retirar vantagens obtidas no contrato (GARCIA,2015).

Os trabalhadores são classificados por categorias profissionais, e entre elas existem categorias diferenciadas, neste trabalho abordaremos, especificamente uma categoria profissional diferenciada, in casu, o motorista, as categorias diferenciadas apresentam condições específicas de trabalho.

Assim, esta categoria será apresentada no tópico a seguir.

## **2.1 Enquadramento dos motoristas profissionais como categoria diferenciada**

O artigo 511 da Consolidação das Leis do Trabalho de 1943 (BRASIL, 1943) em seu parágrafo terceiro define categoria diferenciada aquela que se forma com empregados que exercem atividades profissionais por força de estatuto profissional especial ou em consequência de condições de vida distintas. E ainda, em seu parágrafo segundo traz o conceito legal de categoria profissional:

A similitude de condições de vida oriunda da profissão ou trabalho em comum, em situação de emprego na mesma atividade econômica ou em atividades econômicas similares ou conexas, compõe a expressão social elementar compreendida como categoria profissional (BRASIL, 1943).

Necessário se faz esta conceituação uma vez que objetivamos focar a categoria profissional dos motoristas.

Conforme a Lei 13.103 de 2015 em seu artigo 1º, parágrafo único motorista profissional é aquele que opera veículos automotivos terrestres, na condução de automóveis de passageiros ou de cargas, os quais necessitam de habilitação especial para dirigirem caminhões ou ônibus (BRASIL, 2015).

A Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988) e a Consolidação das Leis Trabalhista (BRASIL, 1943) normatizam em âmbito geral para todas as classes de trabalhadores, excetuando as classes diferenciadas as quais possuem legislação específica que estabelecem direitos, deveres e condições para o exercício da atividade neste aspecto.

## **2.2 Proteção legal da jornada de trabalho dos motoristas profissionais**

Até abril de 2012 às relações de trabalho entre empresas e motoristas eram regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943) e Constituição Federal (BRASIL, 1988), com aplicação subsidiária do Código de Processo Civil.

Considerando a extensão do território brasileiro, o transporte rodoviário no país ganha destaque face à ausência de investimento em outras modalidades e a maior oferta. Além disso, é rápido e dinâmico, já que permite roteiros alternativos e ainda, chegar a localidades que outras modalidades de transporte não alcançariam. O transporte rodoviário equivale a maioria da movimentação das cargas transportadas no Brasil (BARBOZA, 2014).

Em função do volume de veículos de carga na malha rodoviária do Brasil e ainda em função da enorme ocorrência de acidentes de trânsito, envolvendo motoristas que dormem ao volante em face da extensa jornada de trabalho e uso abusivo de substâncias químicas anfetaminas, surgiu a necessidade da criação de lei específica para regulamentar a profissão bem como o descanso, surgindo assim, em 30 de abril de 2012, a lei 12.619 (MORAES, 2015).

O cenário jurídico sofreu amplas e drásticas movimentações em torno da referida lei, uma vez que estabeleceu: jornada de oito horas por dia, com intervalo de uma hora para refeição; descanso de onze horas de intervalo interjornadas; e ainda paradas de descanso, de pelo menos trinta minutos, a cada quatro horas de direção contínua.

Contudo, as estradas brasileiras não possuem infraestrutura adequada para propiciar referidas paradas em segurança, contrariando o princípio da dignidade humana, posto que parar um veículo em local ermo, embaixo de sol é exigir algo impossível frente a realidade de insegurança no país (BARBOZA, 2014).

Para o ramo empresarial, estes descansos determinados pela lei inviabilizam a lucratividade do negócio, e a realidade factual continua na inobservância de tais preceitos, ou seja, os motoristas mantêm-se laborando em jornada extenuante e com salário reduzido, pois a lei retira do cenário a possibilidade de remuneração através de comissão, já que considera que a remuneração comissionada incentiva e justifica as jornadas de largadas.

As jornadas habitualmente laboradas pelos motoristas ultrapassam as dezesseis horas diárias, com o intuito de obterem uma remuneração digna, aumentam em demasia a jornada, este foi um dos fatores da proibição na lei, de pagamento de comissões, o que flagrantemente piorou a situação do trabalhador que continuou laborando em jornada dilargada, sem o recebimento da contraprestação.

A realidade desta situação desencadeou um movimento de greve geral dos caminhoneiros ocorrida em fevereiro de 2015, que paralisou as rodovias, ocasionando o bloqueio nas diversas estradas brasileiras. A pressão foi tamanha que forçou a criação de uma nova lei para regulamentar tal situação, surgindo então a Lei 13.103 de 02 de março de 2015 que revogou vários dispositivos da Lei anterior.

Esta lei, para diversos juristas, representa verdadeiro retrocesso no campo do direito do trabalho, fixando inclusive trabalho sem remuneração, o qual pode ser equiparado ao trabalho escravo. Segundo o autor Paulo Douglas Almeida de Moraes (2015) é caracterizada como a “lei do descaso”, ampliando a jornada de trabalho e diminuindo as horas de descanso do motorista, entrando assim em confronto com a Constituição Federal de 1988, com a Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943) e com o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997).

A nova lei contém vinte e dois artigos e define a profissão de motorista profissional, e também viagens de longa distância e retira o direito às horas relativas ao tempo em que tais profissionais aguardam carga e descarga bem como tempo gasto nos postos de fiscalização, já que tais períodos não serão mais computados como jornada de trabalho, muito menos como horas extras. Estas e outras alterações serão discutidas no capítulo subsequente.

### **3 ALTERAÇÕES ADVINDAS DA LEI 13.103/2015**

Em fevereiro de 2015, capitaneado por empresas que exploram o ramo de transportes rodoviários em conjunto com setores do agronegócio, com o objetivo de conseguir alteração da Lei 12.619 de 2012, a qual reduziu drasticamente a lucratividade das transportadoras e aumentou os custos dos setores de agronegócio, alcançaram êxitos em suas investidas, com o surgimento da nova Lei 13.103, que foi publicada dia 02 de março de 2015, que alterou, substancialmente, a Lei 12.619/12.

A Lei anterior surgiu com o intuito de proteção da categoria de motorista profissional, baseada em três pilares: i) o controle da jornada de trabalho; ii) a restrição ao pagamento por comissão; iii) a garantia de remuneração digna ao profissional. Porém com as alterações propiciadas pela nova lei, ocorreu uma destruição desta proteção (MORAES, 2015).

Dessa forma, a notória alteração foi na jornada diária de trabalho, com o possível aumento de até quatro horas extraordinárias por dia, totalizando doze horas diárias, provocando a sobre jornada, existindo diversos trabalhos científicos no sentido de que a mesma causa risco para o motorista e também para a sociedade.

Ressalta-se ainda que com a jornada de doze horas diárias o risco de acidente de trabalho dobra em relação às dez horas anteriormente estabelecida. Com isso, viola - se o direito à saúde previsto no artigo 6º cumulado com o artigo 196, da Constituição Federal (MORAES, 2015).

A Lei 13.103 de 2015 também estabeleceu a jornada 12x36, através do artigo 235-F, com esta alteração o legislador aboliu a obrigatoriedade de explicação para tal, sendo necessário apenas que seja feito acordo ou convenção coletiva (NETO, 2015).

Tal jornada na prática somente será possível nos casos em que a empresa possua alojamentos em circuitos que abranjam esse período laboral, o que na maioria dos casos não acontece na realidade, e, a lei simplesmente ignorou tal fato, assim o referido artigo novamente andou na contramão de direção do direito fundamental à saúde revisto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 (BRASIL,1988).

O motorista profissional de acordo com o artigo 235-C parágrafo 2º da Lei 13.103/15 (BRASIL, 2015), possui direito a intervalo de no mínimo uma hora, que será destinado a repouso, alimentação, higiene e atividade de lazer.

Com as alterações que a nova Lei trouxe, o tempo de espera, que é quando o empregado continua trabalhando à espera da carga ou descarga do veículo, deixou de ser computado na jornada de trabalho, e não sendo consideradas também horas extras, prevista no artigo 235-C, parágrafo 8º.

Devido a essas mudanças, no artigo 235-C parágrafo 9º teve uma diminuição na remuneração de 30% do valor que era estabelecido para tais períodos, sendo que estes não têm natureza salarial, sendo assim indenizatório.

As jornadas extenuantes, a diminuição do descanso e da remuneração, colocam em risco todos os que passam pelas rodovias e os motoristas. Sendo assim a Lei entra em conflito não somente com a CLT e o CTB, mas também com os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da valorização do trabalho humano.

A lei retirou vantagens anteriormente adquiridas pelos motoristas com a lei 12.619/12, esta que veio para melhorar a categoria do motorista. No tópico a seguir serão apresentados direitos e os avanços trazidos pela lei anterior.

### **3.1 Avanços alcançados pela legislação anterior**

Na data 30 de abril de 2012, foi promulgada a Lei 12.619 (BRASIL, 2012), publicada no Diário Oficial da União de 2 de maio de 2012, denominada Estatuto do Motorista, cuja finalidade além da regulamentação da atividade de motorista profissional. Expressamente, disciplinou a obrigatoriedade do controle da jornada de trabalho dos motoristas empregado do transporte rodoviário, cuja obrigação incumbe ao empregador, independentemente do número de funcionário.

A Lei entrou em vigor dia 17 de junho de 2012, após quarenta e cinco dias da sua publicação.

Segundo José Antônio Ribeiro de Oliveira Silva

A Lei n. 12.619 tem como objetivo central regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, de modo que estes são os dois aspectos principais da lei: 1º) a jornada de trabalho, com a preocupação de definir o tempo de trabalho efetivo, limitado pelos tempos de descanso, para os motoristas empregados; e 2º) o tempo de direção, estabelecendo-se um limite geral, tanto para os empregados quanto para os motoristas autônomos, porquanto previsto para integrar o CTB – Código de Trânsito Brasileiro –, não a CLT. (SILVA, 2012)

O artigo 2º da Lei 12.619 de 2012 proporcionou à categoria do motorista profissional alguns direitos além dos previsto na Constituição Federal de 1988.

A doutrinadora Adriana Calvo (2013) descreve alterações importantes tanto para a CLT quanto para o Código Brasileiro de Trânsito, com o intuito não só de proteger o motorista profissional, mas sim como todos que transitam pelas rodovias. Uma das alterações ocorreu na jornada de trabalho do motorista profissional, com a criação dos novos artigos 235-C e 235-D da CLT, aceitando prorrogação de duas horas extraordinária, e em caso de viagens longas motorista tem o direito a intervalo de trinta minutos a cada quatro horas de viagem continua.

Outra alteração importante, segundo Adriana Calvo (2013), foi o artigo 235-B da CLT, que obriga motorista a submeter-se à avaliação do uso de drogas e bebidas alcoólicas.

Assim, as alterações trazidas pela Lei 12.619 com relação à jornada de trabalho do motorista estavam em consonância com o Código Brasileiro de Trânsito.

A Lei trouxe também a criação do artigo 235-G da CLT com o intuito de proibir o pagamento por meio de comissões (MORAES, 2012).

Conforme Narciso Figueiroa Junior (2013), o artigo 67-A do Código de Trânsito Brasileiro proíbe o motorista profissional dirigir por mais de quatro horas ininterruptas, com intervalo mínimo de trinta minutos para descanso. No parágrafo 2º é permitido, em situações atípicas sem comprometimento da segurança, o aumento de uma hora da viagem, objetivando a chegada segura da carga e do condutor. O parágrafo 3º ressalta que o motorista, no período de um dia, possui o direito de descansar onze horas, podendo ser dividida em nove horas, mas duas no mesmo dia.

Uma inovação que esta lei trouxe à categoria em questão foi a melhoria das condições sanitárias e conforto nos locais de espera, com locais para repouso e descanso, com pontos de parada, alojamentos e refeitórios.

A relevância do tema pode ser observada pelo fato de que já em 1964, o Decreto 53.831 enquadrou o motorista de caminhão como categoria especial para se aposentar, devido aos riscos físicos e ergonômicos ao profissional, o que poderia complicar de maneira incisiva à sua saúde.

Simploriamente notável perceber que os motoristas de caminhão, de ônibus, bem como seus ajudantes, merecem desde cedo ter a sua garantia do mínimo

existencial no que tange ao desempenho de sua profissão, fato este que contribui para a diminuição de acidentes nas rodovias brasileiras e traz maior segurança para aquele que labora em extensas horas de jornada de trabalho. Assim a lei atual se torna um retrocesso, que será exposto no item subsequente.

### **3.2 Retrocessos advindos da legislação atual**

Neste capítulo faremos um breve histórico para compreensão do retrocesso advindo da Lei 13.103/2015, assim vejamos:

A CLT – Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943), no seu artigo 62, inciso I, dispõe: “Não são abrangidos pelo regime (...) 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”.

Utilizando o mencionado preceito, as empresas do ramo de transporte rodoviário se esquivavam da obrigatoriedade do controle de jornada e, por consequência, impunha aos seus funcionários jornadas extremamente longas, extenuantes, sempre com a argumentação da impossibilidade de controle da jornada, uma vez que o serviço era executado longe dos olhos do empregador.

Todavia, o ponto fulcral do inciso I, está na expressão “atividade externa incompatível”, o que autoriza afirmar que o profissional da atividade de transporte rodoviário além de exercer suas atividades externamente as mesmas tem de apresentar como condição “sine qua non” a incompatibilidade de fiscalização por parte do empregador, ou seja, impossibilidade completa de controle e fiscalização da jornada, acrescente-se ainda que “ O TST entende que o tacógrafo é insuficiente para controle de jornada para afastar a incidência do inc. I do art. 62 da CLT ao empregado motorista que exerce atividade externa (SBDI-1 OJ 332).” (LEITE, 2015).

Entretanto o próprio colegiado relativizou a aplicação da citada OJ – Orientação Jurisprudencial nos casos em que o tacógrafo vem acompanhado de outros equipamentos tecnológicos que permitem aferir a jornada de trabalho. (TST – AIRR 26040-64.2008.5.05.0134- 6ª T. – Rel. Min. Mauricio Godinho Delgado - DEJT. 25.06.2010). (LEITE, 2015).

Desse modo, até o ano de 2012, antes do advento da Lei 12.619/2012, os motoristas de transporte rodoviário sob o ângulo empresarial não tinham a jornada



de trabalho controlada, haja vista, que os empregadores utilizavam da exceção contida no artigo 62, inciso I, da CLT (BRASIL, 1943), enquadrando a atividade dos motoristas rodoviários como sendo atividade externa e incompatível com controle de jornada de trabalho.

Ressalte-se, que há ainda outra imposição para o enquadramento na exceção prevista pelo artigo 62, incisos I, da CLT, qual seja, a anotação expressa da referida condição na CTPS do empregado. A título de exemplo pode-se citar como abrangidos por essa exceção os vendedores praticistas e os motoristas de transporte de cargas, cujas viagens se estendem por todo território nacional, cujos veículos não possuam equipamento de rastreamento.

A referida exceção provocou enorme distorção e, conseqüentemente, exploração acentuada da referida categoria de trabalhadores, expondo-os as jornadas fatigantes, e, como consequência grave e direta na incidência do aumento exagerado de acidentes fatais nas estradas brasileiras, uma vez que as empresas ancoradas nessa exceção exigiam jornadas exaustivas de seus motoristas.

A Lei 12.619 de 2012 veio para corrigir estas distorções e exagero nas jornadas sempre sob a roupagem de “proteção” dada pela exceção contida no art. 62, da CLT, contudo, com as alterações dadas pela Lei 13103/2015, houve um claro e evidente retrocesso, quando retira direitos adquiridos após longo período de discussões entre classes.

A sociedade empresarial, industrial e sobretudo o agronegócio, unidos, possuem fator real de poder e, através de fortíssima pressão, agiram diretamente na redução da proteção e dos direitos dos trabalhadores com a edição da retrógada Lei 13.103 de 2015.

Nicoladelli (2015) em sua opinião vê claramente um retrocesso aos direitos já adquiridos pelos motoristas profissionais, com a edição da Lei 13.103/2015 “Os retrocessos e flexibilizações inseridos na lei desafiam os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, da valorização do trabalho e da promoção do trabalho decente, além de conter possíveis inconstitucionalidades.”, já que aumentou sobremaneira a jornada diária, reduziu drasticamente a remuneração, face a proibição do pagamento de comissões, e ainda, exige trabalho sem pagamento, como é o caso dos períodos de carga e descarga, e ainda, períodos de aguardo em postos fiscais.

Em igual posicionamento, o Dr. Paulo Douglas Almeida de Moraes (2015) assim posicionou: “O direito do trabalho vem sofrendo sucessivos ataques que colocam à prova a capacidade do Direito prosseguir na sua trajetória de garantia da dignidade humana e de elevação do patamar civilizatório da sociedade”. Já que esta trajetória vem sofrendo constantes mudanças que nem sempre favorecem o trabalhador.

Neste sentido, entende-se que a lei 13.103/15 trouxe retrocessos não somente em relação à lei anterior como também em contrariedade às outras normas já existentes. Porém, estes não são os únicos problemas enfrentados pela lei, eis que o reflexo direto está intimamente ligado à higidez dos motoristas profissionais rodoviários.

A referida Lei afronta diretamente o preceituado pelo artigo 3º da Constituição Federal de 1988 que estabelece os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil; afronta também, em claro retrocesso, o artigo 6º da CF/88 que estabelece o caráter fundamental do direito ao repouso, posto que se trata de direito humano básico, inscrito inclusive no artigo 24 da Declaração Universal do Direitos Humanos.

Finalmente, a Lei 13.103 de 2015 caminhou na contramão da diretriz expressa contida no artigo 196 da CF/88, já que a determinação é no sentido de garantir a redução dos riscos de doença do trabalhador e não promover exageradamente o aumento deste risco (MORAES,2015), conforme será abordado no próximo capítulo.

### **3.3 Aumento da jornada de trabalho face ao princípio da dignidade humana e dano existencial**

A Constituição Federal de 1988 em seu artigo 7º inciso XIII estabelece que são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais duração do trabalho normal não superior à oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais.

Segundo Carlos Henrique Bezerra Leite (2015) em sua obra Curso de Direito do Trabalho, as razões para a limitação da jornada de trabalho são de ordem biológica, social, econômica, religiosa e familiar. Segundo o autor, a jornada de trabalho:

(...) possui sentido mais restrito que o de duração do trabalho, abrangendo especificamente o tempo que o empregado esteja não só efetivamente trabalhando como também colocando a sua força de trabalho à disposição do tomador de seu serviço, por um período contratual ou legalmente fixado, tal como ocorre com o tempo de prontidão de sobre aviso ou de deslocamento (LEITE, 2015).

Nesse sentido, a Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943) disciplina no seu artigo 74 a obrigatoriedade do quadro de horários em local visível, assim como, o efetivo controle da jornada de trabalho para as empresas que contam com mais de dez funcionários, por meio da “anotação da hora de entrada e de saída, em registro manual, mecânico ou eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho, devendo haver pré-assinalação do período de repouso”.

Tal fato levou o Legislador Constituinte a estabelecer na Constituição da República de 1988 (BRASIL, 1988), especificamente, no artigo 7º, XIII, jornada de trabalho máxima a ser suportada pelos trabalhadores, fixando-a no capítulo II - dos direitos sociais, elevando a condição de cláusula pétrea, por força no disposto no artigo 60, §4º, IV, da Constituição Federal de 1988.

A fixação de jornada máxima pela Constituição Federal (BRASIL, 1988) deriva da preocupação do Poder Estatal a proteção a higidez física e mental do empregado, proporcionando períodos de lazer e convívio social.

A Constituição Federal de 1988 preza pela justiça, conforme artigo 3º inciso I, que enuncia como um dos objetivos fundamentais: “Constituir uma sociedade livre, justa e solidária”, obedecendo assim a Declaração Universal do Direito do Homem em seu artigo 23 inciso III:

Todo o homem que trabalha tem direito a uma remuneração justa e satisfatória que lhe assegure, assim como à sua família, uma existência compatível com a dignidade humana, e a que se acrescentarão, se necessário, outros meios de proteção social.

De igual modo, a Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948, preconiza que "ninguém será mantido em escravidão ou servidão; a escravidão e o tráfico de escravos serão proibidos em todas as suas formas" (art. IV).

Além disso, "toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego" (art. XXIII, item 1).

Logo, percebe-se que desde os primórdios do Século XX havia enorme preocupação no combate à exploração do trabalhador.

De igual sorte, a Convenção n.º 29 da OIT - Organização Internacional do Trabalho de 1930 em seu artigo 2º, preceitua o labor forçado aquele em que se exige trabalho ao alvedrio de sua vontade “todo aquele exigido de uma pessoa sob a ameaça de sanção e para o qual não se tenha oferecido espontaneamente”.

Nos exatos termos da Convenção n.º 105 da OIT - Organização Internacional do Trabalho de 1957, orienta no sentido de extirpar o trabalho forçado (ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto n.º 58.822, de 14.07.1966):

Art. 1º Todo País-membro da Organização Internacional do Trabalho que ratificar esta Convenção compromete-se a abolir toda forma de trabalho forçado ou obrigatório e dele não fazer uso: a) como medida de coerção ou de educação política ou como punição por ter ou expressar opiniões políticas ou pontos de vista ideologicamente opostos ao sistema político, social e econômico vigente; b) como método de mobilização e de utilização da mão-de-obra para fins de desenvolvimento econômico; c) com meio de disciplinar a mão-de-obra; d) como punição por participação em greves; e) como medida de discriminação racial, social, nacional ou religiosa.

Art. 2º. Todo País-membro da Organização Internacional do Trabalho que ratificar esta Convenção compromete-se a adotar medidas para assegurar à imediata e completa abolição do trabalho forçado ou obrigatório, conforme estabelecido no Art. 1º desta convenção. (1957)

A Lei 13.103/2015 admite o trabalho extraordinário sem o justo pagamento, se assemelhando ao trabalho forçado, taxativamente proibido por nossa Legislação Pétrea, CLT, Convenção nº 105 da OIT.

Finalmente, acrescente-se que a jornada imposta pela Lei 13.103/2015, provoca como consequência o dano existencial, a propósito vejamos:

“DANO EXISTENCIAL. JORNADA EXTRA EXCEDENTE DO LIMITE LEGAL DE TOLERÂNCIA. DIREITOS FUNDAMENTAIS. O dano existencial é uma espécie de dano imaterial, mediante o qual, no caso das relações de trabalho, o trabalhador sofre danos/limitações em relação à sua vida fora do ambiente de trabalho em razão de condutas ilícitas praticadas pelo tomador do trabalho. Havendo a prestação habitual de trabalho em jornadas extras excedentes do limite legal relativo à quantidade de horas extras, resta configurado dano à existência, dada a violação de direitos fundamentais do trabalho que integram decisão jurídico-objetiva adotada pela Constituição. Do princípio fundamental da dignidade da pessoa humana decorre o direito ao livre desenvolvimento da personalidade do trabalhador, nele integrado o direito ao desenvolvimento

profissional, o que exige condições dignas de trabalho e observância dos direitos fundamentais também pelos empregadores (eficácia horizontal dos direitos fundamentais). Recurso provido. ” (RIO GRANDE DO SUL, Tribunal Regional do Trabalho, RO 105-14.2011.5.04.0241, Relator Des. José Felipe Ledur)

O Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da Quarta região, vem corrigindo estas distorções provocada pela jornada de trabalho exagerada imposta à categoria diferenciada dos motoristas.

### **3.4 Contrariedade ao Código de Trânsito Brasileiro, à Consolidação das Leis do Trabalho e à Constituição Federal**

Conforme anunciado nos tópicos anteriores a Lei 13.103/2015 confronta com diversos diplomas legais, dentre eles CTB, a CLT e a Constituição Federal/88, conforme se explanará a seguir:

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) em seu artigo 67-C proíbe que o motorista trabalhe por mais de cinco horas e meia ininterruptas, e a cada 6 horas, sendo obrigatório o descanso de 30 minutos.

E, ainda referido código no capítulo III – DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUÇÃO, em seu art. 65 estabelece a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança: “É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”, em flagrante contrariedade o parágrafo 5º do art. 235-D:

§ 5o 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. (BRASIL, 2015)

Ocorre que na cabine leito não há cinto de segurança, colocando em risco a saúde do segundo motorista que com o veículo em movimento, estaria em “repouso” sem o devido cinto de segurança, o que demonstra a flagrante contrariedade ao Código de Trânsito.

No Brasil, a CLT – Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, já disciplinava no artigo 58 – “A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade

privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite”, com obrigatoriedade do efetivo controle por parte das empresas com mais de dez funcionários, o que se depreende da expressa norma contida no § 2º, do artigo 74 do mesmo Diploma Legal.

O objetivo da Lei nº 12.619/2012 era claro no sentido coibir o elastecimento da jornada de trabalho do motorista e tinha como objetivos a preservação saúde do trabalhador e a diminuição dos acidentes automobilísticos na malha rodoviária brasileira.

Pois bem a Lei nº 13.103/2015 maculou o espírito da norma que a precedera ao autorizar a remuneração do motorista à base de comissões ao permitir o elastecimento de jornada em até 4 horas por dia de trabalho; ao reduzir os intervalos intra e interjornada; ao referendar a gozo de intervalos cumulativamente.

Assim a Lei 13.103/2015 contraria portanto, os direitos fundamentais previstos no art. 7º da Constituição de 1988, principalmente o contido no inciso 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”, e seu inciso XXII “redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança” são direitos adquiridos e salvaguardados pela Lei Maior, os quais contém normas de caráter principiológico e ainda estão intimamente ligados a uma decisão jurídico-objetiva agregada pela Lei Pétrea.

Contraria principalmente os valores e princípios contido no art. 1º, III e IV da CF, onde está assegurado o exercício dos direitos sociais, art 6º, o direito à liberdade e ao bem-estar, o direito à saúde, ao trabalho, ao lazer e à segurança, e conseqüentemente a dignidade da pessoa humana.

Contraria fundamentalmente o princípio da dignidade da pessoa humana, conforme explana o Desembargador José Felipe Ledur, nos autos do RO 00105-14.2011.5.04.0241,

“Do princípio da dignidade da pessoa humana, núcleo dos direitos fundamentais em geral, decorre o direito ao livre desenvolvimento da personalidade do trabalhador, nele abarcado o desenvolvimento profissional mencionado no art. 5º, XIII, da Constituição, o que exige condições dignas de trabalho e observância dos direitos fundamentais assegurados aos trabalhadores. Finalmente, esses valores e princípios vinculam não só o Estado (eficácia vertical dos direitos fundamentais), mas também o empregador/organização

econômica (eficácia horizontal dos direitos fundamentais ou eficácia em face dos particulares). Especificamente no que diz respeito ao direito à duração do trabalho normal não superior a oito horas deriva a conclusão de que o trabalho em condições anormais (em jornada extraordinária) deve atender os parâmetros em que a legislação infraconstitucional estabelece a restrição à garantia jus fundamental.” (RIO GRANDE DO SUL, Tribunal Regional do Trabalho, Relator Des. José Felipe Ledur)

Diante da análise acima exposta, restou evidente a contrariedade ao Código de Trânsito Brasileiro, à Consolidação das Leis do Trabalho e à Constituição Federal, contrariedades estas que possuem direta influência na saúde do motorista profissional, conforme se declinará no capítulo seguinte.

## **4 POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS DA LEGISLAÇÃO ATUAL NA SAÚDE DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

Os motoristas profissionais estão mais propícios a consequências na sua saúde, devido ao seu estilo de vida proporcionado pela rotina de trabalho, causando má alimentação, estresse entre outros danos. Com a cobrança excessiva a jornada de trabalho, os motoristas não possuem tempo suficiente para descanso, levando a utilização de drogas para acelerar seu ritmo de trabalho, também não praticam atividades físicas causando o sedentarismo.

Com o excesso da jornada sob a alegação de impossibilidade de controle de jornada, os motoristas rodoviários são obrigados por seus empregadores, a cumprir jornadas extenuantes, levando 30% (trinta por cento) dos mesmos fazer uso de substâncias químicas, com isso colocando em risco a vida de todos que transitam pelas rodovias (MORAES, 2012).

Os acidentes de trânsito fatais ocorrem, na maioria das vezes, pelo uso de bebidas alcoólicas. Em pesquisas, 24% dos motoristas afirmam que consomem bebidas alcoólicas diariamente e 61% consome duas vezes por semana. Devido ao cansaço e sonolência o “rebite” é uma das substâncias químicas mais usadas para driblar o excesso da jornada de trabalho (PRATA, 2012).

Ao desempenhar sua função, o motorista fica exposto a diversos agentes nocivos físicos, dentre eles as vibrações de corpo inteiro, as quais constituem fator responsável por doenças advindas da exposição diária, habitual e permanente, não ocasional nem intermitente, como algumas disponíveis no Decreto 3.048 de 06 de maio de 1999. Assim, essa profissão traz ao profissional do transporte rodoviário consequências a curto e longo prazo que veremos a seguir.

### **4.1 Consequências a curto prazo**

Conforme pesquisa efetuada por José Antônio Ribeiro de Oliveira Silva (2012): “houve no Brasil, em 2008, 755.980 acidentes do trabalho (como gênero), dos quais apenas 551.023 com CAT - Comunicação de Acidente do Trabalho emitida. Destes, 27.456 aconteceram apenas no transporte coletivo de passageiros e no transporte de cargas”. Estes acidentes ocorrem devido ao excesso de jornada de trabalho, a qual causa estresse e cansaço extremos ao motorista.



Diante deste excesso o motorista se vê obrigado a buscar recursos para manter-se acordado durante seu trajeto, que além de longo, é cobrado a entrega de sua carga o mais rápido possível, assim os mesmos se utilizam de drogas e medicamentos para preservarem-se vigilantes.

Um recente estudo da SOS Estradas coordenado por Rizzotto (2014) sobre o uso de drogas pelos motoristas “(...)apesar de haver registros de acidentes com caminhoneiros alcoolizados, a grande maioria ocorre(...) por cansaço, excesso de velocidade para atender o cliente e(...)o uso de drogas.” Demonstrando que o grande número de acidentes envolvendo caminhões nas rodovias brasileiras ocorrem devido ao uso de drogas.

Rizzotto (2014) apresenta estatísticas feita pela operação acorda caminhoneiro, que demonstram que as drogas não são as únicas consequências que a extra jornada traz:

Mais de um terço dos motoristas abordados (35,97%) estava obeso e outros 40,53% apresentavam sobrepeso. Mais de 15% sofrem com hipertensão e 28% apresentam colesterol alto. Completam o quadro dados sobre glicemia e triglicérides: 39% possuem glicemia alta e 17% registram triglicérides acima dos níveis considerados ideais.

Demonstrou também que a partir da entrada em vigor da lei 12.619/12, em apenas seis meses da aplicação da mesma ocorreu uma baixa considerável de acidentes com veículos comerciais (Rizzotto, 2014).

O uso de drogas, a hipertensão e outros danos da saúde citados acima são apenas as consequências que são visíveis a curto prazo. No item seguinte é possível notar que esse excesso de jornada traz consequências para a vida toda e que demoram ser percebidas.

## **4.2 Consequências a longo prazo**

Na atividade de motorista, destacam-se como importantes aspectos a serem analisados quando do estudo das condições de trabalho: a carga de trabalho, o posto de trabalho, o ruído e as vibrações, a temperatura, as posturas forçadas e os movimentos repetitivos de membro superior.

O artigo 235-C da Lei 13.103 de 2015, em seu parágrafo 4º, menciona que o empregador pode impor ao empregado que o intervalo seja feito no interior do veículo.

Contudo, Paulo Douglas Almeida de Moraes (2015) discorre sobre os prejuízos causados a saúde e a dignidade dos motoristas profissionais, já que é impossível o repouso absoluto dentro do veículo em movimento, assim temos que o descanso regular é essencial para a higidez do trabalhador, e sua ausência contribui diretamente para o agravamento e consequências sérias na saúde do motorista e quanto ao aumento do risco de acidentes.

O mesmo cita o renomado cientista Dr. Marco Túlio de Mello, afirma que com a ausência do sono as repercussões quanto à capacidade de vigília dos motoristas são diminuídas, o estudioso aponta “que repouso em descompasso com o ciclo circadiano possui baixa qualidade e, por consequência, um efeito reparador muito menor do que o repouso realizado em conformidade ao ‘relógio biológico’.” (MORAES, 2015)

Com relação ao risco de acidentes ocorrerem durante a jornada de trabalho estendida, o estudo do referido cientista é assustador:

“Quando a análise para o risco de acidente tem por base o número de horas trabalhadas (intercaladas por pausas), o estudo demonstra que com cinco horas de trabalho o risco já aumenta, com dez horas quase duplica e com doze horas o risco chega a ser duas vezes e meia maior do que o observado com apenas duas horas de trabalho.” (MORAES, 2015)

E continua, “Se o trabalho é ininterrupto (sem pausas) a evolução é ainda mais rápida e acentuada, pois, após cinco ou seis horas de trabalho contínuo o risco para acidentes do trabalho triplica.” (MORAES, 2015).

Como já demonstrado, os motoristas têm, por característica, uma jornada extensa de trabalho, o que os leva à privação crônica de sono. Chama a atenção a alta prevalência de vida sedentária, hábitos alimentares inadequados e obesidade, assim como o grande número de fumantes e de hipertensos.

As alterações trazidas pela Lei 13.103/2015 acarretaram sérias consequências à saúde do trabalhador seja quanto à ausência de descanso regular, seja pelo aumento da jornada e, conseqüentemente aumento à exposição às vibrações.

Além das vibrações, o profissional que dirige veículos de carga pesada fica exposto a riscos ergonômicos, e sobre o tema, Ribeiro (1999):

Embora algumas pessoas consigam sentar-se confortavelmente e relaxarem muitas posições sem grande incremento na atividade dos músculos, as pessoas tensas exibem um aumento pronunciado na atividade muscular em várias posturas e durante a realização de tarefas, não relaxando completamente em mais do que umas poucas posições. Quando os músculos espinhais se contraem, apresentam um efeito compressivo sobre os discos intervertebrais; conseqüentemente, contrações musculares excessivas durante solicitações corriqueiras podem ter um efeito prejudicial sobre a nutrição dos discos, uma vez que este é dependente da embebição de fluido que ocorre quando a compressão é reduzida.

Portanto, as alterações trazidas pela Lei 13.103/20105 acarretaram sérias conseqüências à saúde do motorista profissional, seja a curto ou a longo prazo, face ao aumento exagerado da jornada e ausência de descanso regular.

Com o aumento da jornada em posição ortostática inapropriada o que ocasiona lesões lombares e na cervical (hérnia de disco), e ainda o desencadeamento de doenças depressivas face ao uso de substâncias entorpecentes e o afastamento do convívio social, houve um maior índice de afastamento por doença ocupacional sobretudo aumentando o déficit da previdência social.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o fim da escravidão, começou as discussões para a criação do Direito Trabalhista. Este veio com o objetivo de regulamentar a relação entre empregado e empregador, estabelecendo direitos e deveres.

Com a criação da CLT, trouxe regulamentação para os trabalhadores, estabelecendo jornada de trabalho, descanso semanal, entre outros os direitos, porém não especificando a quem se aplica, assim em seu artigo 511 conceitua categoria diferenciada, a qual será aplicada para os motoristas profissionais.

Após percorrer pela evolução do direito trabalhista, com a luta dos motoristas profissionais em ter uma lei que irá regulamentar seus direitos foi promulgada a Lei 12.619 de 2012, beneficiando os trabalhadores.

Porem esta lei ocasionou discussões e prejuízo para os empresários, com isso passaram a não cumprir a lei. Assim os motoristas profissionais fizeram uma paralização em todo o país, causando assim o surgimento da Lei 13.103/2015.

Com este trabalho, resta demonstrado que a lei 13.103 de 2015 representa uma afronta direta a evolução do direito do trabalho, sobretudo quanto às conquistas relativas à no sentido da proteção da dignidade humana e à saúde do trabalhador

Referida norma desmantelou, para o motorista profissional, diversos avanços e conquistas normatizadas conquistado ao longo da evolução no direito do trabalho e como consequência ela contribui consideravelmente o aumento do uso de drogas, aumento dos acidentes de trânsito em rodovias e os afastamentos pelos danos causados na saúde do trabalhador.

Pois bem, em se tratando da atividade do motorista profissional, as razões de ordem biológica assumem destacada importância, uma vez que, a maioria dos acidentes de trânsito ocorrem devido à fadiga ou sono ao volante, de tal sorte as alterações trazidas pela Lei 13.103 de 2015 representam gigantesco retrocesso jurídico que por certo afetará sobremaneira e negativamente a sociedade brasileira.

Os bens jurídicos outrora tutelados pela Lei nº 12.619 de 2012, quais sejam: maior segurança nas estradas brasileiras e a saúde do motorista profissional foram aviltados pelas alterações trazidas pela norma sucessora. Os avanços outrora conquistados sequer puderam frutificar, uma vez que as alterações subsequentes retiraram alguns avanços e jogaram fora qualquer possibilidade de evolução das normas que pudessem trazer ao trabalhador e à sociedade a almejada paz social.

Acredita-se na inconstitucionalidade da Lei 13.103/2015, haja vista, que fere o princípio da Dignidade da Pessoa Humana, além de afrontar, diretamente, com o artigo 7º, XIII, da Constituição Federal de 1988. Entra em conflito também com os direitos já adquiridos pela categoria de motorista diferenciada determinados pela Lei 12.619/2012 e pela CLT. Esta lei coloca o motorista profissional a condição análoga de escravo.

O Código de Transito Brasileiro, estabelece que é dever do motorista e passageiros utilizarem sinto de segurança, enquanto o automóvel estiver em movimento, porem a Lei 13.103/2015 entra em conflito, já que estabelece que nas jornadas de turnos ininterruptos de revezamento, o descanso deve ser feito nas cabines dos caminhões onde não possuem sinto de segurança.

Trata-se de uma problemática nova, com isso o tema ainda não foi discutido pelo Superior Tribunal Federal – STF.

Concluimos que esta lei é um verdadeiro retrocesso, pois ela retira os direitos já adquiridos, e traz consequências grave a saúde do motorista.

## REFERÊNCIAS

- BARBOZA, Maxwell Augusto Meireles. **A ineficiência da Infraestrutura do Brasil**. 23 de setembro de 2014. Disponível em: <http://goo.gl/qyxp87> Acessado em 09 de março de 2016
- BARROS, Alice Monteiro. **Curso de Direito do Trabalho**. 9ª Edição. Editora LTR-ano 2013.
- BRASIL. **Consolidação das Leis Trabalhistas**. Decreto Lei n 5.452, de 1º de maio de 1943. Disponível em : <http://goo.gl/iborYp> Acessado em 08 de setembro de 2015.
- \_\_\_\_\_. Constituição Federal (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://goo.gl/GhQFwM> Acessado em 08 de setembro de 2015.
- \_\_\_\_\_. **Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999**. Disponível em: <http://goo.gl/Zb6UDK>. Acesso em 20/10/2015.
- \_\_\_\_\_. **Lei n. 12619, de 30 de abril de 2012**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF. Disponível em: <http://goo.gl/VYaUOd> Acessado em 08 de setembro de 2015.
- \_\_\_\_\_. **Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF. Disponível em: <http://goo.gl/hkBE9B> Acessado em 08 de setembro de 2015.
- CARRION , Valentin. **“Comentários à Consolidação das leis do trabalho”** 25º Ed., São Paulo, Saraiva, 2000.
- CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**. 5ª Ed., Niterói, RJ, Impetus, 2011.
- DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2009.
- GARCIA, Gustavo Felipe Barbosa. **Manual de Direito Do Trabalho**.7 Ed. - Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2015.
- LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de Direito do Trabalho**. 6 Ed. – São Paulo, Saraiva, 2015.
- JUNIOR, Narciso Figueirôa. **A Lei n. 12.619, de 30.4.2012, e a regulamentação da profissão de motorista**. Disponível em: <http://goo.gl/loJFgk>. Acessado em 11 de abril de 2016.
- MORAES, PAULO Douglas Almeida De. **Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não?** Disponível em: <http://goo.gl/oTPXd2> Acessado em 11 de abril de 2016.

\_\_\_\_\_. **Impactos da Lei N.13103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional.** Revista LTr. 79-06/666, junho de 2015.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de Direito do Trabalho.** 24. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

NERY JUNIOR, Nelson. **“Princípios do processo Civil na constituição federal”.** 3ºed., São Paulo : revista dos tribunais 1996.

NETO, Celio Pereira Oliveira. **A jornada do motorista profissional diante da Lei 13.103.** Disponível em: <http://goo.gl/Quwh6R> Acessado em 11 de abril de 2016.

NICOLADELLI, Sandro Lunard. **Nova Lei dos Motoristas (13.103/2015): retrocesso e precarização.** Disponível em :<http://goo.gl/FO37qI> Acessado em 11 de abril de 2016.

PRATA, Marcelo Rodrigues. **Teste e programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica para os motoristas profissionais: constitucionalidade da Lei nº 12.619/2012.** Disponível em: <https://goo.gl/TGDVRR> Acessado em 11 de abril de 2016.

RIO GRANDE DO SUL, Tribunal Regional do Trabalho. **“DANO EXISTENCIAL. JORNADA EXTRA EXCEDENTE DO LIMITE LEGAL DE TOLERÂNCIA. DIREITOS FUNDAMENTAIS. O dano existencial é uma espécie de dano imaterial, mediante o qual, no caso das relações de trabalho, o trabalhador sofre danos/limitações em relação à sua vida fora do ambiente de trabalho em razão de condutas ilícitas praticadas pelo tomador do trabalho. Havendo a prestação habitual de trabalho em jornadas extras excedentes do limite legal relativo à quantidade de horas extras, resta configurado dano à existência, dada a violação de direitos fundamentais do trabalho que integram decisão jurídico-objetiva adotada pela Constituição. Do princípio fundamental da dignidade da pessoa humana decorre o direito ao livre desenvolvimento da personalidade do trabalhador, nele integrado o direito ao desenvolvimento profissional, o que exige condições dignas de trabalho e observância dos direitos fundamentais também pelos empregadores (eficácia horizontal dos direitos fundamentais). Recurso provido.”.** Relator Des. José Felipe Ledur, 1ª Turma, Diário eletrônico da Justiça do Trabalho, Porto Alegre, Data do julgamento: 14 de março de 2012, data da publicação 19 de março de 2012. Disponível em: <http://goo.gl/ed55eN> .Acessado em 17 de maio de 2016

RODRIGUEZ, Américo Plá. **Princípios de Direito do Trabalho.** Tradução de Wagner D Giglio. 3. ed. atual. São Paulo:LTr, 2000. Disponível em: <https://goo.gl/TXWzqw> Acessado em 08 de setembro de 2015.

RIBEIRO, Jose Antônio. **Lei do Motorista Profissional: tempo de trabalho, tempos de descanso e tempo de direção.** Disponível em: <http://goo.gl/N1CJGz> Acessado em 11 de abril de 2016

RIZZOTTO, Rodolfo Alberto. **As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções.** Disponível em: <http://goo.gl/fLiCM> Acessado em 02 de maio de 2016.