

REFLEXÕES A RESPEITO DA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI Nº 12.619/2012, QUE REGULAMENTA O EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DO MOTORISTA

REFLEXIONES ACERCA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA LEY Nº 12.619/2012, QUE REGULAMENTA EL EJERCICIO DE LA PROFESIÓN DEL MOTORISTA

Anelícia Verônica Bombana Consoli¹
Douglas Roberto Lopes dos Santos²

RESUMO: As peculiaridades em que é prestado o trabalho do motorista profissional têm suscitado muitos debates, especialmente no que se refere à jornada de trabalho desenvolvida por esta categoria profissional. A celeuma não é novidade, mas foi trazida de volta à discussão, de forma mais intensa, com a entrada em vigor da Lei nº 12.619/2012 que regulamenta o exercício da profissão do motorista. O presente estudo faz algumas reflexões sobre o tema, especificamente quanto ao tempo de direção e a jornada de trabalho, e tem por escopo a intenção de contribuir para a discussão jurídica, num momento em que o debate ainda divide opiniões. Trata-se de um estudo bibliográfico que se permite refletir acerca do tempo de direção obrigatório para todos os motoristas profissionais que não deve exceder às 4 horas ininterruptas, com intervalos 30 minutos para descanso, bem como que os empregadores sejam obrigados a contratar um seguro, para seus motoristas, e que o tempo de direção da jornada de trabalho deve ser objeto de fiscalização pelas autoridades do Trabalho e de Trânsito, por meio de dispositivos regulamentados, como o tacógrafo, obrigatório em todos os veículos, ou por meio de uma ficha, no caso dos autônomos.

PALAVRAS-CHAVE: Lei nº 12.619/2012; Motorista; Jornada de Trabalho.

RESUMEN: Las peculiaridades en la prestación del trabajo del conductor profesional han suscitado muchos debates, especialmente acerca de la jornada de trabajo desarrollada por esta categoría profesional. La discusión no es novedad, pero ha tenido muchas controversias con la entrada en vigor de la Ley nº 12.619/2012 que regula el ejercicio de la profesión del conductor. El presente estudio hace algunas reflexiones sobre el tema, específicamente acerca del tiempo de dirección y la jornada de trabajo, y tiene por objetivo contribuir a la discusión jurídica, en un momento en que el debate aún divide opiniones. Se trata de un estudio bibliográfico que se permite reflexionar acerca del tiempo de dirección obligatorio para todos los conductores profesionales que no debe exceder a las 4 horas ininterrumpidas, con intervalos de 30 minutos para descanso, así como que los empleadores estén obligados a contratar un seguro para sus conductores, y que el tiempo de dirección de la jornada de trabajo debe ser objeto de fiscalización por las autoridades del Trabajo y de Tránsito, por medio de dispositivos regulados, como el tacógrafo, obligatorio en todos los vehículos, o por medio de una ficha, En el caso de los autónomos.

PALABRAS CLAVE: Ley nº 12.619/2012; Conductor; Jornada de Trabajo.

¹ Advogada. Professora especialista em Direito e Processo do Trabalho. Mestre em Ciências Jurídicas.

² Advogado.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por temática a Lei nº 12.619/2012, que regulamenta o exercício da profissão do motorista, de forma mais específica, visa refletir sobre a aplicabilidade da referida norma.

A relevância do tema se dá em razão que, juntamente com a entrada em vigor da Lei nº 12.619/2012, sinalizou-se muitas dúvidas quanto ao paradoxo implementação e aplicabilidade, face à necessidade de ser respeitada pelos profissionais que necessitam de suporte para exercer suas funções.

Diante disso, a problemática do presente estudo consiste em refletir qual a possibilidade dos motoristas rodoviários cumprirem o disposto na Lei nº 12.619/2012, conhecida por “lei do descanso”, face as debilidades estruturais vigentes no país?

Trata-se de uma pesquisa eminentemente bibliográfica, em que pese tratar-se de uma Lei publicada recentemente, e ser a literatura e discussões ainda bastante escassas.

1 ASPECTOS GERAIS DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

No Brasil, a profissão de motorista rodoviário, tanto de passageiros quanto de cargas, é de fundamental importância, pois boa parte da população utiliza-se do transporte coletivo rodoviário pelo fácil acesso e baixo custo. Sem falar que boa parte do que é produzido no país acaba sendo transportado sob rodas.

Os outros meios de transporte, como o ferroviário, o aéreo e o transporte hidroviário (fluvial e marítimo), são pouco utilizados quando comparados ao transporte rodoviário.

A profissão de motorista no Brasil consolidou-se por volta de 1920, por intermédio dos Estados Unidos, maior produtor mundial de veículos automotores na época em que começaram a ser oferecidos financiamentos para a abertura de estradas. Com isso iniciou-se o modelo "rodoviarista", consolidado com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, em 1937. A partir da década de 40, o Brasil deixou de ser um país tão dependente do sistema ferroviário, sendo substituído pelo transporte rodoviário.

A criação da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, através do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, unificou toda a legislação trabalhista existente no Brasil. Mesmo com a criação da CLT e o aumento no número de profissionais atuando na área do transporte,

o legislador não tratou esta profissão com o cuidado jurídico-trabalhista merecido, que se daria através de uma regulamentação da profissão do motorista.

Pelo contrário, a CLT deixou margem para interpretações diversas acerca da jornada dos motoristas, denominados trabalhadores externos, conforme texto normativo, constante no artigo 62, I da CLT “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”.

1.2 RISCOS DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

Os motoristas de transportes de cargas de passageiros, estão expostos as seguintes condições: alimentação de rua, ao estresse psicológico e social, ao isolamento da família, ao medo de sofrer acidente, de causar dano a terceiros e ao patrimônio do empregador, de ser assaltado, sequestrado e até morto. O trabalho é repetitivo, há risco ergonômico, a manutenção do veículo nem sempre é a ideal, gerando riscos de acidentes que são praticamente eminentes. (ALVES JUNIOR, 2013.).

O médico especialista em medicina ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Doutor Dirceu Rodrigues Alves Nunes (2013), afirma que 93% dos acidentes nas estradas são por falha humana e 66% das mortes em rodovias são ocasionadas por acidentes envolvendo veículos de transporte de cargas.

Outro fator que ocasiona problemas físicos ao motorista é a vibração e o ruído constantes, são uma agressão física ao motorista, e ele ainda está sujeito a variações térmicas e climáticas, a risco químico pela exposição a gases, poeiras, fuligem ou produtos que possa estar transportando. Outro risco é o biológico: doenças endêmicas, infectocontagiosas e tropicais nas diversas regiões por onde transita. (ALVES JUNIOR, 2013.).

1.3 MOTORISTA: CONSEQUÊNCIAS DO EXCESSO DE HORAS TRABALHADAS

É fato que, no caso dos trabalhadores em transporte de cargas e do transporte de passageiros interurbano e interestadual, a atividade caracteriza-se na intensa, prolongada e exaustiva exploração do trabalho do condutor do veículo.

A Desembargadora do TRT 9º Região Dra. Rosemarie Dietrichs Pimpão (2011, p. 13, 14), afirma que:

O excesso de jornada dos motoristas não envolve apenas a saúde, a segurança e a vida dos trabalhadores do volante, mas diz respeito a toda sociedade. É alarmante o uso de drogas entre motoristas de cargas em estradas brasileiras. [...] de acordo com dados do Ministério Público do Trabalho e Polícia Rodoviária Federal, no Brasil há 2,5 milhões de caminhoneiros, dos quais 700 mil pegam estradas todos os dias, tendo às mãos mais de 40 toneladas levando em suas carrocerias 6% do PIB do país. Deixam, contudo, no asfalto, as marcas de uma tragédia expressa em números: desses, pelo menos 1/3 costuma dirigir sob o efeito de drogas lícitas ou ilícitas (álcool, anfetaminas, cocaína e crack) – sempre fruto do excesso de jornada a que são submetidos.

Conforme André Luiz Proner (2010, p.79), o trabalho exaustivo pode ser considerado como condição análoga a de escravo, assim caracterizado aquele desenvolvido em tempo de direção com jornadas de 12, 14 até 24 horas consecutivas.

André Luiz Paes de Almeida (2013, p.274), faz as seguintes ponderações sobre o art. 62, I, da CLT:

O art. 62, I, da CLT disciplina a ausência de controle de jornada dos empregados com atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho. O que excluiu o trabalhador do capítulo da jornada, e não do trabalho externo. Quando enquadrado no art. 62, I, do texto consolidado, o trabalhador perde o direito às horas extras, horas noturnas, intervalos intra e interjornadas.

Assim, quando o empregador enquadra o contrato de emprego desse trabalhador naquelas condições excepcionadas de controle de jornada previstas no art. 62, I da CLT, acaba por violar o descanso protegido pelo art. 7º, XIII, XV da CF/88 e CLT artigos 58, 66 e 71.

O descumprimento do controle da jornada do motorista, pode por consequência, causar acidentes, resultando em mortes ou afastamentos, além de deformações físicas e/ou psíquicas, entre outros.

A mais-valia do trabalho em transporte rodoviário é extraída sob a forma de exploração do trabalho humano com uso de drogas, nesse caso, inclusive, chancelada por jurisprudência:

32006315 - MOTORISTA DE CAMINHÃO. AUSÊNCIA DE CONTROLE DE JORNADA. HORAS EXTRAS INDEVIDAS. Remanescendo demonstrado nos autos que o trabalhador exercia atividade externa incompatível com o controle de jornada, aplica-se a exceção do artigo 62, I, da CLT, sendo indevido o pagamento de horas suplementares. Dano moral. Motorista de caminhão. Uso de anfetamina. "rebite". Não comprovação de ato ilícito do empregador. Ausência de dever de indenizar. Não havendo provas cabais de que o empregador tenha forçado o reclamante. Motorista de caminhão. A tomar anfetaminas, vulgo "rebite", para a consecução do labor, não resta configurado ato ilícito do patrão e nem lhe pode ser imputada a prática de ato passível de gerar indenização por dano moral ao empregado. Recurso desprovido. (TRT 14ª

R.; RO 00905.2009.004.14.00-5; Segunda Turma; Rel^a Des^a Socorro Miranda; DJERO 07/12/2009; p. 7).

Noutro sentido, julgado sob a égide da nova lei 12. 619/2012, proferido no Tribunal Regional do Trabalho da 1^a. Região/RJ; classifica, objetivamente, a responsabilidade do empregador, ante a prática omissiva deste no seu dever de zelar pela saúde do seu empregado:

EMENTA: DANO MORAL. MOTORISTAS. PRÁTICA DE 'REBITES'. Comprovado nos autos que o empregador, ainda que não incentive de forma direta, fecha os olhos para a prática de utilização de remédios para que seus motoristas se mantenham acordados (o que se denomina em jargão popular 'rebite') ao invés de implementar medidas simples de segurança com vistas à saúde de seus empregados e também à segurança dos clientes que fazem uso do serviço por ela prestado, impõe-se a condenação por danos morais. Recurso a que se nega provimento. (TRT 1^a. REGIÃO. PROCESSO: 0126800-77.2008.5.01.0022 – Recurso Ordinário. Data de publicação: 2012-09-12. Órgão julgador: Nona Turma. Relator: Claudia de Souza Gomes Freire).

A falta de regulamentação da profissão de motorista, acabou por criar uma cultura de que este “tipo” de trabalhador não tem horário, por ser trabalhador externo, nos termos do art. 62, I da CLT, resultando na perda do direito as benesses do art. 58 e seguintes da CLT, que regulamentam a jornada de trabalho.

André Luiz Paes de Almeida (2013, p.274), faz as seguintes afirmações sobre o controle da jornada de trabalho dos motoristas antes da nova norma:

Os motoristas externos que cumprem muitas rotas circulares ou pré-definidas, de forma a serem compelidos a retornar na empresa no final da jornada, possuem controle da jornada nos termos do art. 74,§ 3º, da CLT, sendo, inclusive, fiscalizados no decorrer na rota pré-definida. É o caso, por exemplo, do transporte urbano de passageiros, cuja jurisprudência já deferia o pagamento de horas extras. Os motoristas de transporte de carga, porém, que não possuíam rotas circulares não tinham a jornada controlada. A jurisprudência já havia sedimentado que o tacógrafo, isoladamente, não possui o condão de demonstrar o controle dos horários (OJ-SDI1 n. 332).

Almeida (2013) deixa claro que a jurisprudência havia sedimentado o entendimento que o motorista de carga que não possui rota circular, não possui controle de jornada, ou seja, sem a inovação trazida pela nova norma, o motorista seria refém da profissão, sem o direito básico a uma jornada controlada.

Diante deste cenário Chaves (2011, p.1) relata a atuação do Ministério Público do Trabalho e da Polícia Rodoviária Federal:

Através de inúmeras pesquisas realizadas pelo Ministério público do Mato grosso em 2007 e pela Polícia Rodoviária Federal chegou-se a um consenso que as longas horas de trabalho estavam gerando muitos problemas como acidentes nas estradas e o uso

de drogas por caminhoneiros a fim de evitar sono: os famosos “rebites”, como chamadas por eles. Os rebites trazem sérios problemas, o fato de caminhoneiros dependerem de drogas para não dormir compromete muito a saúde destes. A falta de descanso conseqüentemente fará com que o caminhoneiro fique mais propenso a sofrer com acidentes arriscando a sua vida e de outras pessoas também. Surgiu, porém, uma nova exigência de consolidação da jornada de trabalho a fim de evitar problemas como estes, amenizando, entretanto possíveis acidentes e o uso de drogas

Segundo Chaves (2011, p. 2) através destas medidas, pode-se chegar à conclusão que:

Ao amenizar a jornada diária de um caminhoneiro refletirá também no número de acidentes. É possível que ocorra menos acidentes, pois não haverá tanto o uso da droga para manter-se acordado, mas em sentido oposto, pode ocorrer de caminhoneiros na tentativa de cumprir metas, insistirem aumentar a velocidade para poder suprir entregas de cargas, e até subir o nível da estatística de que caminhões estão envolvidos em mais da metade dos acidentes no país.

Em entrevista concedida ao *site* (estradas.com.br), o Procurador do Ministério Público do Trabalho (MPT) do Mato Grosso, Doutor Paulo Douglas Almeida de Moraes (2013), que ajuizou a Ação Civil Pública acima mencionada fez o seguinte relato sobre a iniciativa do MPT de Mato Grosso:

É preciso reconhecer, inicialmente, que essa realidade não é novidade para ninguém. Todos, de algum modo, temos contato e conhecimento com a dura realidade dos caminhoneiros brasileiros. Todos sempre soubemos que eles trabalham muito, ficam pouco tempo com a família, recebem seus salários "por fora". Entretanto, na condição de Procurador do Trabalho, recebi uma provocação do Médico do Trabalho de Rondonópolis, Dr. Lamberto Henry, que colheu relatos dramáticos de esposas de caminhoneiros, dizendo que já não aguentavam mais a situação, pois os maridos, já viciados em "rebites", apresentavam comportamento violento nos poucos momentos que tinha com a família. Segundo o Dr. Lamberto, elas se sentiam como "viúvas de maridos vivos". Tudo isso pela forma desumana como o trabalho se dá nesse segmento, especialmente quanto à jornada de trabalho exigida pelas empresas. Diante dessa provocação, o Ministério Público do Trabalho, em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal e o próprio Dr. Lamberto Henry, buscou estudar a questão cientificamente, por meio de pesquisas clínicas e sociais realizadas diretamente com os caminhoneiros. Foram realizadas duas pesquisas, uma em Rondonópolis e outra em Diamantino, ambas no Estado do Mato Grosso, cada uma com pouco mais de 100 (cem) caminhoneiros entrevistados e com urina coletada para exames (MORAES, 2013, p.1).

Outro ponto que contribui para que ocorram tantos acidentes de trânsito envolvendo motoristas profissionais é o número extenso dos caminhoneiros que recebem seus pagamentos por comissões.

As comissões são calculadas com base principalmente nos fretes, raramente são calculadas sobre a quantidade de cargas transportadas e outros, a Lei 12.619/2012, art. 235-G da CLT, proibiu este tipo de pagamento.

2 APLICAÇÃO DA LEI N.12.619/2012

Esta lei dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

A lei 12.619/2012, segundo Figueirôa Junior (2012) é especial, porquanto é fruto de um consenso histórico entre a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) com a participação do Ministério Público do Trabalho, através da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região (Brasília). E como todo grande entendimento houve concessões recíprocas para que o texto final aprovado pudesse buscar um equilíbrio entre as pretensões das classes econômica e profissional e os interesses da sociedade.

A primeira distinção a ser feita quanto aos motoristas é a diferenciação entre os autônomos agregados e autônomos independentes. Ambos possuem regramento da Lei n. 12.619/2012, aplicada apenas aos motoristas empregados e que inseriu diversos artigos na CLT. (ALMEIDA, 2013)

De acordo com o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 12619/2012, integram a categoria profissional, os motoristas 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.

O Juiz do Trabalho da 1ª Região Ivan da Costa Alemão Ferreira (2013) comenta o dispositivo legal constante no parágrafo único do art. 1º da lei, afirmando o seguinte:

[...] há referência à “categoria profissional”, como um gênero de motoristas profissionais, tendo como espécie os que possuem “formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício”. Motorista profissional empregado é um segmento que se distingue de outra espécie de motorista profissional, a dos autônomos, como grande parte dos taxistas que obtiveram recentemente regulamentação nacional própria (Lei n. 12.468 de 26.08.2011). Mas a Lei ora comentada não está tratando de qualquer motorista empregado, e sim daquele que além de ser empregado possui formação profissional. Ou seja, o parágrafo único trata dos motoristas que são empregados e que concomitantemente possuem formação profissional. Não vamos aqui estudar o que seja empregado, pois foge ao objetivo deste texto, mas nos preocupa o que seja “formação profissional”. Não há clareza na Lei sobre essa formação. No geral, uma formação profissional pode ser adquirida por meio de curso regular ou pelo exercício prático. Cada vez mais as sociedades exigem cursos de qualificação para conceituar uma ocupação profissional, embora nas

atividades essencialmente manuais a expressão profissional ainda seja muito utilizada para contrapor aos menos experientes, como o ajudante.

É importante ressaltar que a Lei nº 12.619/2012, traz mudanças na CLT e no Código de Trânsito. Dentre as mudanças, as principais são:

I. Controle e apuração da jornada de trabalho dos motoristas, art. 2º, V da Lei 12.619/2012;

Com a entrada da Lei 12.619/2012, tornou-se obrigatório o controle da jornada de trabalho dos motoristas (empregados), que poderá ocorrer através de anotação em diário de bordo ou através de meios eletrônicos instalados nos veículos, como rastreador, tacógrafo, etc.

É importante destacar que os motoristas devem ser instruídos:

Os motoristas devem ser orientados e treinados para fazerem os apontamentos de forma precisa. Aquele motorista que anotar de forma fraudulenta ou deixar de anotar, deverá ser advertido formalmente, suspenso em caso de reincidência, podendo até ser dispensado por justa causa (CAMPOI, 2012, p. 1).

Muito embora a Lei autorize a escolha por uma das formas de controle de jornada, segundo Campoi (2012) o mais provável é que as empresas adotem o controle de bordo e também o meio eletrônico, como forma de checar as anotações.

De acordo com a nova lei, a jornada dos motoristas pode ser realizada como prevê o artigo 74, § 3º da CLT:

Art. 74 - O horário do trabalho constará de quadro, organizado conforme modelo expedido pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, e afixado em lugar bem visível. Esse quadro será discriminativo no caso de não ser o horário único para todos os empregados de uma mesma seção ou turma.

§ 3º - Se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará, explicitamente, de ficha ou papeleta em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o § 1º deste artigo (BRASIL, 1943).

Ou ainda conforme Ferreira (2012) poderá ser anotado através de meios eletrônicos instalados nos veículos. A forma do controle fica a critério do empregador.

A jornada máxima do motorista será aquela mencionada na Constituição Federal (1988) de 8 horas diárias e 44 horas semanais, podendo ser reduzida através de instrumento coletivo. Assim como os demais empregados, o motorista poderá fazer até 2 horas extras diariamente e estas deverão ser remuneradas com adicional mínimo de 50%, que igualmente pode ser elevado por norma coletiva (BRASIL, 1988).

O art. 235-E da CLT, define para os motoristas de transportes de cargas de longas distâncias, em seu § 1º que 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.

Já quando for utilizado o sistema de revezamento enquanto um conduz, o outro empregado descansa com o veículo em movimento. A esse descanso o legislador deu o nome de “tempo de reserva”. As horas excedentes à jornada normal, consideradas tempo de reserva, serão remuneradas na razão de 30% da hora normal. A estes trabalhadores é garantido descanso diário mínimo de seis horas fora do veículo ou no leito da cabine com esse estacionado. (ALMEIDA, 2013)

Ivan da Costa Alemão Ferreira (2013), referente a permanência do motorista no veículo em decorrência de força maior, conforme § 9º do art. 235-E da CLT, assevera:

O § 9º do art. 235-E prevê a possibilidade de haver algum imprevisto durante a viagem que obrigue o motorista a estender sua jornada de trabalho. É uma situação óbvia que exige das partes a aplicação do bom senso, pois nenhum profissional largaria o veículo em condições inseguras. Aliás, isso já é uma obrigação do motorista prevista na própria Lei, no inciso IV do art. 235-B: “zelar pela carga transportada e pelo veículo”. Nos casos de excesso de horário por motivo de força maior, a remuneração da hora excedente não será inferior à da hora normal. Talvez o legislador atual tenha utilizado a expressão força maior com a intenção de não pagar hora extra, mas esse não nos parece o espírito da Lei. Seja porque a lei não faz essa remissão, seja porque a própria lei cria normas especiais de tempo de espera e de reserva.

II. Os intervalos para descanso e refeição, art's 235-C, 235-D e 235-E da CLT, acrescidos pela Lei 12.619/2012;

Acrescente-se que nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista permanece fora da base da empresa e de sua residência por mais de 24 horas, será observado o intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção (FERREIRA, D. 2012).

Sergio Pinto Martins (2013, p. 608), comenta que 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 horas, serão observados (art. 235-D da CLT).

Martins (2013, p. 608) ressalta que há necessidade de que o empregado tenha intervalo de 30 minutos a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção. O referido intervalo é dentro da

própria jornada. É considerado tempo à disposição do empregador. Logo, deve ser remunerado. O objetivo é evitar a fadiga do motorista, que pode ocasionar acidentes de trânsito e de trabalho. A fração poderá ser de 15 minutos a cada duas horas de direção. O intervalo de uma hora para refeição pode coincidir com os intervalos de 30 minutos a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção. Trabalhando o motorista 8 horas por dia, terá direito a dois intervalos de 30 minutos, dentro da jornada de trabalho. Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal (§ 6º do art. 235 – E da CLT).

Sergio Pinto Martins (2013, p. 600), sobre a possibilidade do fracionamento dos intervalos interjornada e intrajornada do motorista, conforme, § 5º do art. 71 da CLT:

Os intervalos do motorista 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 (§ 5º do art. 71 da CLT). Talvez se forma jurisprudência no sentido de que o intervalo pode ser fracionado desde que não exista prestação de horas extras pelo empregado.

A Lei 12.619/2012, trouxe um conceito de tempo de espera diferenciado para o motorista, diante das particularidades desta profissão. Ferreira, D. (2012, p. 2), traz as seguintes explicações:

[...] que se refere às horas que excederem a jornada normal de trabalho do motorista que ficar aguardando a carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias O tempo de espera não será considerado como jornada extraordinária propriamente dita, mas será remunerado com base no salário hora normal do empregado acrescido de 30%.

André Luiz Paes de Almeida (2013, p.274), segue o mesmo entendimento sobre a hora de espera:

A Lei institui o “tempo de espera” no art. 235 – C § 8º, da CLT, definindo-o como as horas excedentes à jornada normal em que o motorista de transporte rodoviários de cargas ficar aguardando para carga ou descarga do veículo ou para fiscalização de mercadoria transportada em barreiras.

Definiu o pagamento do tempo de espera com base no salário – hora normal acrescido de 30%, dando ao título expressamente a natureza indenizatória tanto no § 9º do art. 235 – C como na ressalva da parte do final do § 8º (“não sendo computadas como horas extraordinárias”).

Também no § 2º do mesmo artigo exclui o tempo de espera da regra geral de se considerar como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador.

Verifica-se que a hora de espera, conforme § 9º do art. 235 – C, tem caráter meramente indenizatório, mas com adicional de 30% sobre a hora normal, resultando em um total de 130% de indenização da hora para o motorista que esta aguardando para carregar ou descarregar “na fila”.

A Desembargadora do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região Tereza Aparecida Asta Gemignani (2012), sobre a remuneração da hora de espera de forma indenizatória e não remuneratória como a hora extra, assevera que tal dispositivo constante no parágrafo 9º, do artigo 235 C da CLT, desencadeará intensos debates e controvérsias no meio jurídico, se ficarmos restritos a uma interpretação meramente gramatical. Pondera ainda que tal interpretação literal do texto normativo, “cujos equívocos devem ser superados pela interpretação sistemática, da qual exsurge a natureza salarial de tal pagamento, por remunerar o tempo que o trabalhador está à disposição do empregador, atuando em benefício do empreendimento econômico”.

Outro ponto que controvertido esta nos casos em que o tempo de espera supera a jornada normal de 8 horas, mais o intervalo para almoço e adentra no intervalo interjornada de 11 horas. Neste caso hipotético caberá a conversão do tempo suprimido do intervalo interjornada em horas extraordinárias, com acréscimo de 50% sobre a hora normal.

III. E o seguro obrigatório a expensas do empregador, parágrafo único do art. 2º da lei 12.619/2012;

Outra inovação trazida pela Lei 12.619/2012 é o seguro de vida e acidentes pessoais. Os empregadores serão obrigados a contratar um seguro, custeado pela empresa, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às atividades de motorista, no valor mínimo de 10 vezes o piso salarial da categoria ou em valor superior quando fixado em instrumento coletivo (FERREIRA, D. 2012).

Ivan da Costa Alemão Ferreira (2013) comenta sobre o seguro de vida:

Quanto ao sinistro, o texto não foi muito preciso, mas ao relacioná-lo com as atividades pessoais no exercício da atividade profissional, não é difícil situá-lo, já havendo no mercado seguros dessa natureza. Certamente, o seguro deve incluir todos os infortúnios decorrentes de ações violentas, como os acidentes de trânsito e assaltos, assim como as doenças profissionais físicas e mentais específicas da profissão. Esse parágrafo, embora possa vir a sofrer regulamentação, é autoaplicável. Ele possui todas as condições para ser exigido a partir da vigência da Lei. As possíveis dúvidas sobre certos sinistros também podem ser definidos pelos costumes e a jurisprudência, por tratar-se de mera interpretação da lei e não criação de regra. A ausência do seguro certamente implicará na condenação do empregador a pagar o valor mínimo previsto na Lei. A vinculação com o piso da categoria facilita a quantificação e sua atualização, porém, por outro ângulo, pode vir a ser um fator de redução do valor do próprio piso profissional, como vem ocorrendo com o salário mínimo em decorrência de sua vinculação com o benefício previdenciário. Mas há o espaço aberto para a negociação coletiva, o que pode atenuar esse efeito.

Existem algumas categorias que já possuem a obrigação de seguro de vida custeado pelo empregador, por meio de norma coletiva, e agora a lei a firma sua aplicação para todos os motoristas empregados.

IV. Deveres do Motorista profissional, artigo 235-B, acrescido pela Lei 12.619/2012.

É Imprescindível destacar que na Lei 12.619/2012 também foram estabelecidos os deveres do motorista profissional, conforme art. 235 – B, acrescido pela Lei 12.619/2012, os quais são: 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; 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.

Dos deveres o que traz mais polêmica é do inciso VII, que obriga o motorista a submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, que pelo texto normativo deverá ser implementado pelo empregador, com ampla ciência do empregado, e este não se submetendo, o empregador poderá conforme parágrafo único do art. 235 – B da CLT, pela recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, aplicar infração disciplinar. (FERREIRA, A. 2013)

Ainda a Lei n. 12.619/2012, trata sobre a responsabilidade por danos causados pelo motorista. Em seu art. 2º, a Lei explicita a inexistência de responsabilidade do empregado-motorista por prejuízos causados por terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista.

Eventual responsabilidade por culpa deve constar expressamente no contrato. Conforme art.462 da CLT. (ALMEIDA, 2013)

3 REFLEXÕES SOBRE A LEI N. 12.619/2012

A nova Lei gerou várias reclamações dos empregadores e até mesmo dos empregados e motoristas autônomos, no que tange sua aplicabilidade, mais especificamente ao que tange ao controle da jornada e a remuneração dos empregados “que estavam acostumados a receberem seus proventos por comissão”.

Questiona-se se o tempo à disposição do empregador embarcado no veículo em que não assume direção é considerado tempo de folga, bem como, será esse tempo intervalo intrajornada ou interjornada?

O artigo 235-E, § 11, esclarece que os casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

A viagem por si só acarreta grande desgaste físico, incontestavelmente que o descanso usufruído numa cabine de caminhão em movimento não possui a mesma condição e a tranquilidade desejada na situação deste veículo encontrar-se paralisado/estacionado ou que o trabalhador esteja repousando num leito fora do veículo.

Solução para essa problemática foi indicada na questão do parágrafo 7º. do art. 235-E, determinando ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 horas consecutivas, fora do veículo e em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

Agora, caso o empregado fique repousando no caminhão, estará vigiando e guardando o veículo e a carga, ficando assim albergado pelo tempo de espera desta Lei ou tempo à disposição (art. 4º. da CLT), vez que sua jornada adentrou no tempo destinado ao intervalor interjornada (art. 66 da CLT), merecedor de especial atenção e que deverá ser remunerado como labor extraordinário e importará na aplicação superveniente da OJ 355 do Tribunal Superior do Trabalho.

No parágrafo 9º do art. 235-E c/c art. 3º. §3º. R. 405 do CONTRAN tratam dos casos de exigência de sobrejornada nos casos 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”.

FORÇA MAIOR. CARACTERIZAÇÃO. Nos termos do disposto no art. 501 da CLT, a força maior é caracterizada por acontecimento inevitável em relação à vontade do empregador e para a realização do qual este não tenha concorrido direta ou indiretamente, restando excluída a força maior se o evento danoso deveu-se à imprevidência do empregador. Assim, são três os elementos essenciais para reconhecimento da força maior: imprevisibilidade, involuntariedade e inevitabilidade. Considerando que a atividade da reclamada apresentava alto risco potencial de incêndio, não há que se falar em imprevisibilidade. Frise-se, ainda, que, segundo o princípio da alteridade, o empregador assume integralmente os riscos do negócio, riscos esses que não podem ser repassados para o trabalhador. Afastada a alegação de ruptura contratual por força maior. (TRT/SP - 00012099020105020351 - RO - Ac. 17ªT 20120066887 - Rel. SORAYA GALASSI LAMBERT - DOE 03/02/2012)

O empregador na organização corriqueira da sua atividade empresarial possui entabulado: tempo de viagem, condições das estradas, pontos de descanso e abastecimento, sobretudo porque se tratam de elementos básicos para composição do custo do frete, tendo, inclusive, estimado o tempo dispendido em filas para carga/descarga, despacho aduaneiro e demais fiscalizações.

Portanto, a atividade empresarial é razoavelmente previsível, restando para o acaso da inevitabilidade e involuntariedade os acidentes, desastres naturais e reparos nas estradas como elementos fora do controle do empregador.

Consequentemente, a hipótese jurídica ordenada no referido parágrafo enquadra-se no disposto no art. 61 da CLT, podendo assim, invocar e ordenar a exigência da sobre jornada, para além dos limites legais, desde que sejam situações efetivamente atípicas, não previsíveis, ou se previsíveis agravadas por situação involuntária ou para o qual não concorreu o empregador. Nestas situações, toda sobrejornada sucedida deverá ser paga como hora extra com o adicional de 50%.

Possivelmente, a força maior transformada em situação ordinária torna-se previsível, devendo, portanto, o empregador tomar as medidas para que se respeite e se adeque, novamente, aos limites de jornada impostos pela lei nº 12.619/2012.

Apesar de o texto legal tratar dos limites de tempo disponível ao empregador, quando em repouso para descanso ou alimentação, em verdade, também, discrimina pela primeira vez, da figura do ajudante na operação logística, vide o artigo 235-E § 10º:

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.

§ 10 Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas (BRASIL, 2012).

O tempo de descanso ou destinado à refeição, definido como intervalo inter ou intrajornada não está divorciados do inciso IV do art. 235-B que define o dever funcional do empregado em “zelar pela carga transportada e pelo veículo”.

O empregado possui obrigação acessória ao contrato de trabalho, inserida por expressa disposição legal, de que deverá zelar pelo seu equipamento e do material ou pessoas transportadas. Logo, a “espontaneidade” pretendida pelo texto de lei abrigará enorme controvérsia, que deverá estar mitigada, ao menos parcialmente, no âmbito das negociações coletivas como elemento supletivo ao texto legal, definindo, detalhadamente, as condições intervalares dos empregados.

O objeto regulado pelo parágrafo 11º do artigo 235-E da CLT trata de desativação parcial do empregado:

235-E. § 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera (CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO).

Chame-se a atenção para a inclusão no inciso VII, do artigo 235-B, da possibilidade de criação pelas empresas de programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, medida preventiva de grande alcance social, para que se possa inclusive identificar os casos de dependência (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2012).

Ivan da Costa Alemão Ferreira (2013) comenta o dispositivo supracitado:

O parágrafo único do art. 235-B estabelece a possibilidade de punição caso não ocorram os referidos testes e programas instituídos pelo empregador. Ele não especifica se a pena é aplicada pelo empregador, embora essa deva ser uma consequência, já que se trata de falta disciplinar, prevista na CLT, que dá motivo à demissão justificada (art. 482 da CLT). A colocação da Lei neste ponto ainda é bem patronal, pois, como já dissemos poder-se-ia também criar uma autodisciplina profissional. Trata-se de exigência de interesse público e coletivo, não de mero interesse econômico do empregador.

É fato que a matéria relativa à submissão do empregado a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica pode provocar algum descontentamento, mas não se pode obter mais segurança nas estradas e nas vias urbanas, limitando a aplicação do

referido dispositivo legal. Trata-se de hipótese onde o interesse maior da sociedade deve prevalecer sobre o interesse individual (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2012).

Apesar de trazer diversos aspectos positivos, a Lei 12.619/2012, sofreu vetos importantes pela Presidente Dilma Rousseff, como o artigo 10º, que previa a obrigação do governo em construir postos de parada seguros e confortáveis para os motoristas, ao longo das rodovias, para o cumprimento dos intervalos obrigatórios de descanso.

Entendemos que a construção dos pontos de parada ao longo das rodovias, com estacionamentos adequados e com condições de higiene e segurança aos motoristas profissionais é medida urgente, tão importante quanto a definição de intervalos para repousos e limites de tempo de direção e jornada de trabalho, devendo integrar as ações e políticas governamentais do Estado, em nome da segurança nas estradas, cujo interesse está acima de eventuais reequilíbrios contratuais com a administração pública. A Lei 12.619/2012 representa um avanço sem precedentes nas relações entre capital e trabalho e traz um novo regramento à profissão de motorista, contendo direitos e obrigações que deverão ser observados por todos os interessados. Trata-se de uma lei que, antes de sua publicação, foi amplamente discutida entre as categorias econômica e profissional com a participação do Ministério Público do Trabalho e contando com o apoio de diversos parlamentares, o que eleva a responsabilidade na sua interpretação e aplicação, (diz o advogado especialista Narciso Figueirôa Junior) (ANDRADE, 2012, p. 2).

Isto posto percebe-se que muitas questões ainda precisam ser reavaliadas como o texto supracitado, que emerge urgente atenção. Pois, local para descanso do motorista é tido como urgente e necessário, já que implica em qualidade de vida aliado a saúde.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como reafirmação do disposto no texto constitucional, a entrada em vigor da Lei nº 12.619/2012, que regula o exercício da profissão do motorista, trouxe à esfera jurídico trabalhista o direito de o motorista ter sua jornada de trabalho controlada, resultando na possibilidade deste profissional gozar do direito de ter 11 horas de intervalo interjornada e intervalo de almoço de no mínimo 1 hora e 30 minutos a cada 4 horas de direção. Destaca-se ainda, o direito de receber pelas horas de espera com acréscimo de 30%.

O novo patamar civilizatório traduzido no conjunto normativo da Lei 12619/2012 ensejará, além da atuação sindical propositiva e reafirmadora dos direitos ora assegurados, a sintonia com o sistema de fiscalização estatal, promovido pelo Ministério Público do Trabalho, Ministério do Trabalho e Polícia Rodoviária, com vistas a dar fiel cumprimento ao disposto no texto de lei, especialmente no tocante ao controle de jornada e tempos de intervalo e descanso.

Todavia, a emergência duma nova e consolidada jurisprudência, reconhecedora do trabalho digno do motorista profissional é e será ponto de consolidação e legitimação do texto normativo.

Ademais, o ponto mais importante da lei é, indubitavelmente, o controle de jornada dos motoristas, explicitado como o maior avanço da categoria profissional encetado no texto normativo e que deve ser “origem e destino” das normas coletivas dos processos negociais vindouros.

Noutras palavras, as conquistas obtidas no tocante ao controle da jornada de trabalho, devem estar necessariamente reproduzidas nos acordos e convenções coletivas, auxiliando e reforçando a atuação estatal de fiscalização e controles, bem como na atuação do poder jurisdicional, impulsionando a jurisprudência de vanguarda, que já assegurava os direitos humanos fundamentais, calcados na dignidade da pessoa humana e na limitação da jornada de trabalho.

A luta pela implementação e aprimoramento dos direitos consolidados na Lei 12619/2012, deverá contar com a atuação conjunta e sinérgica dos trabalhadores, fazendo exigir e cumprir a legislação nos locais de trabalho, dos sindicatos, com a atuação firme e decisiva objetivando à construção de pautas reivindicatórias lastreadas nestas conquistas, contribuindo para esse avanço social e político; da sociedade brasileira, com pressão junto aos órgãos governamentais buscando uma maior fiscalização das condições de trabalho nas rodovias, beneficiando não só a categoria profissional, mas, também, toda a sociedade brasileira, pois assegurará a desejada segurança e paz trânsito.

Cabe especificamente as representações patronais e de trabalhadores, a defesa da implementação dos locais para estacionamento de veículos e até de alojamentos para descanso, nos terminais de carga e passageiros (portos, aeroportos, rodoviárias) locais de embarque e desembarque, como também ao longo das rodovias estaduais, federais e concessionadas em todo o País.

Por fim, as normas coletivas contratualizadas por empregadores e trabalhadores deverão nortear-se pelos ditames da Lei 12619/2012, como também, e não menos importante, pelo princípio da dignidade da pessoa humana e valor social do trabalho humano - art. 1º. III e IV da Constituição Federal, e assim, implementar a melhoria da condição de vida dos trabalhadores preconizada pelo *caput* do art. 7º da Constituição Federal, para, enfim, se alcance a “cidadania obreira rodoviária” com a esperada superação, quando não ao menos, redução das agressões à vida, família e à saúde dos trabalhadores rodoviários do Brasil.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, André Luiz Paes de. **Direito do trabalho**: material processual e legislação especial. 12. ed. São Paulo: Rideel, 2013.

ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Médico, e diretor do departamento de medicina ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Disponível em: <<http://br.linkedin.com/pub/dirceu-rodrigues-alves-j%C3%BAnior/29/715/501>>. Acesso em: nov. 2013.

_____. Trabalho envolve outros riscos além de fadiga e sono ao volante. **Folha de São Paulo**. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/04/1263891-trabalho-envolve-outros-riscos-alem-de-fadiga-e-sono-ao-volante.shtml>. Acesso em: nov. 2013.

ANDRADE, Leonardo. **O que muda com a nova lei dos motoristas**. Disponível em: <<http://www.transportabrasil.com.br/2012/06/o-que-muda-com-a-nova-lei-dos-motoristas/>>. Acesso em: nov. 2013.

BRASIL. **Lei n. 9.061/1998**. Dispõe sobre o contrato de trabalho por prazo determinado e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19601.htm>. Acesso: nov. 2013.

_____. **Lei n. 12.619/2012**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm>. Acesso em: nov. 2013.

_____. **Constituição Federal do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: nov. 2013.

_____. **Lei n. 7.183/1984**. Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7183.htm>. Acesso em: nov. 2013.

_____. **Lei 9.503/1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Editora Lex Magister. DVD Magister. Edição 45 – set/out- 2012.

_____. **Resolução nº 405** do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), publicado no Diário Oficial da União em 14 de junho de 2012.

_____. **Decreto Lei 5.452 de 1º de maio de 1943**. Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Aprova as consolidações das leis do Trabalho. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: nov. 2013.

_____. TRT 1ª. REGIÃO. PROCESSO: 0126800-77.2008.5.01.0022 – Recurso Ordinário. Data de publicação: 2012-09-12. Órgão julgador: Nona Turma. Relator: Cláudia de Souza Gomes Freire.

_____. TRT/SP - 00012099020105020351 - RO - Ac. 17ªT 20120066887 - Rel. SORAYA GALASSI LAMBERT - DOE 03/02/2012.

_____. TRT 14ª R.; RO 00905.2009.004.14.00-5; Segunda Turma; Relª Desª Socorro Miranda; DJERO 07/12/2009; Pág.

CAMPOI, Vinicius. **Alterações trazidas pela Lei 12.619/12 - regulamentação da atividade do motorista**. Disponível em: <<http://www.bomjesustransportes.com.br/>>. Acesso em: nov. 2013.

FERRARI, Irany; NASCIMENTO, Amauri Mascaro; MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. **História do trabalho, do direito do trabalho e da justiça do trabalho**. 2. ed., São Paulo: Ltr, 2002.

FERREIRA, Ivan da Costa Alemão. **Comentários à Lei do Motorista** (2013) Disponível em: <http://ivanalemaouff.blogspot.com.br/p/livros-publicados-recentemente.html>. Acesso em: nov. 2013.

FIGUEIRÔA JUNIOR, Narciso. **A Lei n.12.619, de 30/04/2012 e a regulamentação da profissão de motorista** (2012). Disponível em: <<http://amatra-12.jusbrasil.com.br/noticias/3163185/a-lei-n12619-de-30-04-2012-e-a-regulamentacao-da-profissao-de-motorista>>. Acesso em: nov. 2013.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho**. 29. ed. São Paulo: Atlas 2013.

MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. **Manual de direito e processo do trabalho**. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **O portal das rodovias do Brasil**. Disponível em: <<http://estradas.com.br/paulo-douglas-almeida-de-moraes/>>. Acesso em: nov. 2013.

PIMPÃO, Rosemarie Dietrichs. Controle de jornada de trabalho e o trabalhador em transporte. **CNTTT**, Curitiba, PR, ano 1, n. 1, p. 13-14, jan. 2011.

PINHO, Cesar. **Intervalo da jornada de trabalho** (2011). Disponível em: <http://cesarpinhoconsultoria.blogspot.com.br/2011_08_01_archive.html>. Acesso em: nov. 2013.

PRONER, André Luiz. **Neoescravidão no estado constitucional de direito contemporâneo: interpretação democrática do art. 149 do código penal**. Fl. 159. Dissertação (Mestrado) - Faculdades Integradas do Brasil. Curitiba, 2010.

SOUZA, Otávio Augusto Reis de. **Direito do trabalho**. Curitiba: IESDE, 2012. Disponível em: <<http://books.google.com.br/books?>>. Acesso em: nov. 2013.

SOUZA, Cristiano R. **Trabalho e cidadania**. Disponível em: <<http://ead.seduc.ce.gov.br/file>>. Acesso em: nov. 2013.

VIANNA, Cláudia Salles Vilela. **Manual Prático das Relações Trabalhistas**. 11. ed. São Paulo: Editora LTr, 2012.