**FACULDADES UNIFICADAS DE GUARAPARI**

**CURSO DE DIREITO**

**ANA CRISTINA DA SILVA**

**APLICABILIDADE DA LEI 12.619/2012 – CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA**

**GUARAPARI**

**2014**

**ANA CRISTINA DA SILVA**

**APLICABILIDADE DA LEI 12.619/2012 – CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA**

Monografia apresentada ao Curso de Direito, como requisito parcial para obtenção de Título de Bacharel em Direito.

**Professor orientador Gildázio Klippel**

**GUARAPARI**

**2014**

**ANA CRISTINA DA SILVA**

**APLICABILIDADE DA LEI 12.619/2012 – CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA**

Monografia apresentada ao Curso de Direito das Faculdades Unificadas Doctum de Guarapari como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovada em \_\_\_ de Dezembro de 2014

**COMISSÃO EXAMINADORA**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Orientador Prof.Gildázio Klippel

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Prof. Avaliador Cristina Celeida P. Gomes

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Prof. Avaliador Ademir João Costalonga

**GUARAPARI**

**2014**

“O que mais me impressiona nos fracos é que eles precisam humilhar os outros, para sentirem-se fortes.”

Mahatma Gandhi

**AGRADECIMENTOS**

A Deus, por toda força e pelas vezes que me levantaste. Por ser minha rocha, meu refúgio e minha fortaleza.

A minha mãe por toda compreensão, dedicação e carinho que com sua disposição e cuidados esteve ao meu lado em todos esses momentos difíceis, mas vitoriosos!

A minha filha, Duda, muito obrigada por você estar sempre ao meu lado, minha parceira, minha amiga, meu presente de Deus.

Costumo dizer que quem tem amigos, nunca está só. Felizmente, estou longe de ser uma pessoa sozinha. Não caberia nesse espaço, caso fosse citar um a um os nomes de todo os que me ajudaram nesse percurso. Portanto, meus amigos sintam-se agradecidos.

Aos professores, que durante toda esta caminhada souberam entender os momentos de dificuldades, mas, sem que houvesse desistência, muito obrigado pela dedicação e transmissão de conhecimento.

 **RESUMO**

O presente projeto tem como tema a “Aplicabilidade da Lei 12619/2012 – Controle de Jornada de Motorista – Uma nova profissão?”, cuja previsão legal encontra-se na referida Lei 12.619/2012, que discorre sobre o exercício da profissão de motorista; alterando a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1° de maio de 1943). É composta de 12 (doze) artigos, que visam a regularização da profissão desta categoria. Com o advento desta lei, demostra-se que tal profissão de fato necessitava ser regulamentada, todos os profissionais desta categoria, tanto os autônomos como os que têm vinculo empregatício adquiriram direitos e deveres. Tal lei também teve o intuito de controlar o tempo de direção, intervalos, descanso, folgas e jornada efetiva dos motoristas. Adequando-a ao ordenamento jurídico brasileiro. Para tanto, serão trabalhados por meio de pesquisa bibliográfica os princípios habitualidade, pessoalidade, legalidade, onerosidade e subordinação, bem como utilizadas doutrinas e normas que versam sobre o tema em questão.

Palavras-chave: Lei 12.619/2012 - Controle de Jornada, Tempo de Descanso e Direção, Regulamentação da Profissão, Princípios do Direito do Trabalho.

**ABSTRACT**

This project has as its theme "Applicability of Law 12619/2012 - Control Driver Day - A new profession?" Whose legal provision is in said Law 12.619/2012, which discusses the profession of driver; changing the Consolidation of Labor Laws - CLT (approved by Decree - Law No. 5.452, of May 1st, 1943). It is composed of twelve (12) items, so as to regulate and discipline the workday and the time direction the professional driver. The aim is to clarify the need for regulation of the profession of driver road transport cargo and people and the practical applicability of Law 12 619/2012. Suitably to the Brazilian legal system. For this, we worked through the principles: habituation, literature, personhood, legality, burden and subordination, as well as used doctrines and standards that deal with the topic in question.

**Keywords:** Law 12.619/2012, Control of journey, time management, professional regulations, principles of labor law.

**SUMÁRIO**

1. INTRODUÇÃO 8

2. UMA BREVE SÍNTESE SOBRE A HISTÓRIA DO

 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL 10

2.1- O transporte rodoviário de cargas no Brasil e na Europa:

 principais características e diferenças 12

3. CONTROLE DE JORNADA DE MOTORISTAS: A

 LEI E SUA APLICAÇÃO CONFORME DETERMINA A PRÓPRIA LEI 14

3.1- Alguns princípios que norteiam a lei 12.619/2012 16

4. LEI 12.619/2012: REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO E

 CONTROLE DE JORNADA DE MOTORISTA 19

4.1- Tempo de espera no controle de jornada de trabalho:

 artigos 8º e 9º da lei 12.610/2012 22

4.2- Fiscalização do tempo de espera, descanso e locais de parada:

 artigo 235-D e 235-E e seus incisos 26

5. REDUÇÃO DE ACIDENTES E UTILIZAÇÃO DE

 SUBSTÂNCIAS ENTORPECENTES APÓS A IMPLANTAÇÃO

 DA LEI 12.619/2012 28

6. CONCLUSÃO 33

7. REFERÊNCIAS ....36

1. **INTRODUÇÃO**

A Lei 12.619/2012, aqui delineada, é uma abordagem sobre a nova regulamentação da profissão de motorista. É sabido que a profissão de motorista é bastante cansativa, que os profissionais que nela atuam são privados de estarem na segurança de seus lares, na companhia de seus familiares, que esta é uma profissão degradante, onde os trabalhadores por vezes eram obrigados a trabalhar em condições muitas vezes sobre humanas, buscando melhores salários em relação aos serviços de fretes prestados.

Tal lei visa regulamentar os profissionais da área de transporte rodoviário e de pessoas, o tempo de direção, tempo de espera (carga, descarga por exemplo), os intervalos de direção e descanso, as viagens de curtas e longas distâncias, o descanso semanal remunerado, o local de prestação e o ambiente de trabalho e o repouso dos profissionais. Regulamenta tanto os direitos, como também os deveres dos mesmos, como por exemplo, as infrações e penalidades impostas aos trabalhadores desta classe.

Para Mauricio Godinho Delgado (2008, p. 874):

A presença ou não de controle de fiscalização de jornada pelo empregador é, desse modo, um marco distintivo fundamental entre as jornadas laborativas obreiras. Em consequência, o Direito do Trabalho diferencia entre jornadas controladas e não controladas.

O ilustre autor Godinho, em seus ensinamentos descreve que “o controle de jornada dos motoristas rodoviários” vem para estabelecer regras importantes desta profissão, principalmente na limitação do tempo de rodagem nas estradas que passam a ser de 08 (oito horas) dia e 44 (quarenta e quatro horas) semanais, bem como 36 horas de descanso após o término do cumprimento da jornada, estabelecidos pela própria letra da Lei.

Antes da aplicabilidade da Lei 12.619/2012 é sabido por grande parte do público em geral, e em especial pela parte logística e de controle de transporte, que anteriormente a lei as possibilidades de controle de jornada dos motoristas rodoviários eram difíceis e muito divergentes, alguns ainda alegavam que não havia tal possibilidade, e em alguns casos as empresas não efetuavam o controle da jornada de trabalho de seus motoristas, pois a legislação não as obrigava. Há também casos em que as empregadoras, utilizavam os aparelhos de tacógrafos para efetuar o controle de jornada, mas, utilizar somente este aparelho para delimitar a jornada é inviável, uma vez que a destinação do mesmo é aferir a velocidade dos veículos, vejamos também o entendimento da OJ 332 do TST:

MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/1986 DO CONTRAN DJ 09.12.2003.

**“O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa.” [Grifo Nosso]**

Fica claro pela descrição da OJ 332 do TST, que apenas pelo tacógrafo não seria possível efetuar o integral controle de jornada dos motoristas, pois seria impossível determinar se o veículo quando parado o motorista está ou não a serviço, como por exemplo: aguardando carga ou descarga. Mas, mesmo assim, é possível utilizar tal mecanismo como ferramenta de delimitação de jornada enquanto o veículo está em rodagem, se locomovendo durante as viagens.

Sabe-se ainda que os profissionais para atingirem suas comissões por vezes lançavam mão do uso de substâncias químicas entorpecentes, arrebites, e até mesmo drogas de maior intensidade como a maconha, a cocaína e o crack para suportar as longas jornadas e aumentarem seus ganhos no final do mês de trabalho.

Infelizmente esta não é uma realidade distante, mesmo com a Lei, ainda existem motoristas que “teimam” em desrespeitá-la e continuam a viver uma vida desregrada, e com a falta de uma fiscalização efetiva por parte das autoridades policiais ficamos a mercê destes episódios. Essa realidade não somente compromete a saúde dos motoristas como também causa danos a sociedade em geral, com muitos acidentes que tiram vidas não somente de motoristas, mas de pessoas inocentes que conduzem seus veículos nas vias brasileiras.

A Lei segue como base modelos de funcionamento já estipulados em países da Europa e também do Chile, mas, vale ressaltar que embora a referida Lei tenha em sua letra palavras de concretude e luta pelos direitos dos trabalhadores da categoria, ainda estamos longe de conseguirmos cumpri-la de fato. O problema é bastante claro, não falta apenas “controle de jornada”, falta ao país: estradas, reestruturação da malha viária, fiscalização das entidades policiais e principalmente colaboração governamental, que deveria verdadeiramente lutar com veemência por sua premissa maior, ou seja, a igualdade de tratamento de seus compatriotas, seja na esfera trabalhista como em qualquer outra.

1. **SÍNTESE SOBRE A HISTÓRIA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL**

No Brasil, os setores de transporte são divididos em aéreo, ferroviário, fluvial e marítimo, dutoviário e rodoviário. Segundo o site da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) uma média de 58% (cinquenta e oito por cento) das cargas é escoada por meio da modalidade de transporte rodoviário de cargas, porém é sabido que depois da modalidade de transporte aéreos os custos com o transporte rodoviário de cargas é o mais alto da categoria.

Muito embora em nosso país exista uma extensa área de disponibilidade hídrica e uma longa faixa litorânea, a navegação fluvial é bem pouco utilizada em relação aos outros sistemas de transportes. Muitos rios de nosso país são de planalto, encachoeirados, dificultando assim a navegação, como por exemplo: o rio Tietê, Paraná, São Francisco, etc. Já outros são bastante explorados pela navegação como o Amazonas, Paraguai, porém, encontram-se um pouco afastados dos grandes centros econômicos do país, São Paulo, por exemplo.

A base portuária de nosso país, ao contrário dos portos internacionais, também estão longe de serem modelos de desenvolvimento. No que tange a área portuária fluvial próxima aos rios, podemos citar o Porto de Manaus, situado à margem esquerda do rio Negro, que é o porto fluvial de maior movimento do Brasil e com melhor infraestrutura. Outro porto fluvial relevante é o de Corumbá, no rio Paraguai, por onde é escoado o minério de manganês extraído de uma área próxima da cidade de Corumbá. Como exemplo, podemos citar as duas principais empresas de navegação fluvial que atuam nestas áreas a TBL Transportes Bertolini Ltda e Sanave – Sabino de Oliveira Comércio e Navegação S/A.

Quando falamos em transporte marítimo, no Brasil o Porto de Santos em São Paulo/SP é considerado o maior da América Latina. Mesmo assim, estamos longe de sermos uma primazia em navegação marítima e cabotagem. No Brasil existem diversos portos, podemos citar por exemplo: Porto do Açu (RJ), Porto de Navegantes (SC), Porto da Alumar (MA), Porto de Angra dos Reis (RJ), Porto de Antonina (Paraná), Porto de Aratu (BA), Porto de Areia Branca (RN), Porto de Barra dos Coqueiros (SE), Porto de Barra do Riacho (ES), Porto de Belém (PA), Porto de Cabedelo (PB), Porto do Forno (RJ), Porto de Ilhéus (BA), Porto de Imbituba (SC), Porto de Itaguaí (RJ), Porto de Itajaí (SC), Porto de Itapoá (Santa Catarina), Porto do Itaqui (MA), Porto de Jaraguá ou Porto de Maceió (AL), Porto Pesqueiro de Laguna (SC), Porto de Macapá (AP), Porto do Mucuripe ou Porto de Fortaleza (CE), Porto de Natal (RN), Porto de Niterói (RJ), Porto de Paranaguá (PR), Terminal de Pecém (Ceará), Porto de Pelotas (Rio Grande do Sul), Terminal da Ponta da Madeira (Maranhão), Terminal de Praia Mole (ES), Porto do Recife (PE), Porto do Rio de Janeiro (RJ), Porto de Rio Grande (RS), Porto de Salvador (BA), Porto de São Sebastião (SP), Porto de São Francisco do Sul (SC), Porto de Suape (PE), Terminal de Tubarão (ES), Porto de Vitória (ES), Porto de Ubu (ES) (Fonte: http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos\_PrincipaisPortos.asp).

Porém, ainda é limitada a expansão e crescimento do escoamento das cargas por meio marítimo/fluvial, muito embora, este quadro já tenha sido pior a anos atrás. A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – ANTAQ, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA, e as empresa de cabotagem já preveem a necessidade de se aumentar o volume do transporte marítimo, até mesmo porque as próprias estradas brasileiras não comportam mais escoar o grande número de cargas necessárias para atender tanto ao mercado interno como ao externo, e com isso o aumento do custo do transporte impacta diretamente no custo dos produtos.

Sabe-se que a maneira como os produtos são escoados nos referidos portos não são dos melhores, os veículos e seus profissionais ficam dias e dias aguardando nas filas para descarregar e carregar. A situação se agrava ainda mais nos períodos de exportação de safras, como por exemplo: soja e açúcar, e com isso os valores do serviços de fretes por muitas vezes defasados, e perdemos competitividade com países de áreas portuárias desenvolvidas.

O ideal seria o transporte multimodal, pois a associação de vários sistemas de transporte e a criação de terminais rodoviários, ferroviários e hidroviários reduziriam os fretes, aumentariam a competitividade dos produtos e permitiriam uma maior integração territorial.

* 1. **O transporte rodoviário de cargas no Brasil e na Europa e Chile: principais características e diferenças**

Ao contrário do Brasil, o que vemos nas estradas da Europa e Chile é o inverso daqui. Lá as estradas são conservadas, seguras, bem sinalizadas, caminhoneiros/motoristas cada vez mais capacitados e satisfeitos com seu trabalho e remuneração.

O nível dos caminhões que trafegam nestes países, principalmente na Europa em relação às estradas oferecidas também são melhores, não são frotas tão obsoletas quanto a que vemos nas estradas brasileiras, e por isso há ainda maior otimização do trabalho dos motoristas e a logística de cargas em geral.

Em países como a Europa, a legislação pertinente delimita que os profissionais da área de transportes conduzam os veículos por quatro horas e meia ininterruptas, e após isso possam efetuar parada de quarenta e cinco minutos em média. A alguns percursos nestes países ente as divisas com outros países, nestes casos delimitando o horário de trabalho destes profissionais (motoristas). Nas prestações de serviços de fretes nestes casos o tempo de direção será de 09 (nove) horas diárias ou 56 (cinquenta e seis) horas semanais, com base nestas viagens o descanso médio dos motoristas é de 45 (quarenta e cinco) minutos entre as 09 nove horas de trabalho.

A fiscalização da jornada dos motoristas de transporte nestes países é efetivamente efetuada não somente pela empresa, mas também pela polícia que pune com multas os motoristas que descumprem a lei. A verificação do tempo médio da jornada de trabalho é feita através de diversos aparelhos, mas a fiscalização é efetuada através do aparelho de tacógrafo, que consegue verificar principalmente o tempo de condução do veículo e do repouso diário regular ou intervalo interjornada de 11 (onze) horas dos motoristas.

Verifica-se também que em países da Europa as estradas não podem ser comparadas as estradas brasileiras, e mesmo assim nestes países a cobrança de pedágio é quase inexistente, enquanto em nosso país a cobrança é exorbitante, fazendo com que o valor dos fretes fique ainda mais onerosos. Mas como nem tudo são flores, alguns motoristas enfrentam problemas, sendo um deles o pouco tempo que dispõe para entregar a carga, pois trabalham quase sempre por meio do sistema “just in time”, ou seja, um sistema de administração de produção que determina que nada deve ser produzido, transportado ou comprado antes da hora exata, o termo em inglês significa “hora certa, estoque certo”, a eliminação do tempo de espera (Fonte: [www.significados.com.br/just-in-time](http://www.significados.com.br/just-in-time)). Neste sistema de entrega de cargas, os profissionais e empresas contratados para efetuar tais fretes não podem perder os horários agendados para efetuar suas descargas, pois caso haja atrasos podem gerar tempo de espera. Quando ocorram problemas durante o percurso os motoristas “perdem a vez” para descarga e geram tempo de espera para as empresas.

Enquanto no Brasil o uso do transporte rodoviário ainda continua sendo o carro chefe dos meios de transportes, na Europa é comum o uso combinado dos meios de transportes, por exemplo: parte do percurso rodoviário, parte ferroviário e/ou fluvial (chamado de transporte multimodal).

Enfim muitas são as diferenças e até mesmo algumas características nos modais rodoviários do Brasil e da Europa. Apesar da importância deste modal seus custos são elevados, principalmente em relação aos demais modais de transportes como o fluvial, marítimo, ferroviário, etc. E ainda os custos fixos e variáveis que giram em torno deste modal, como por exemplo o combustível, pneus, manutenção, depreciação dos veículos, etc.

Nosso país movimenta grande parte de sua produção nacional por meio do modal rodoviário, os caminhões são os principais meios de transporte. Atualmente, é bastante veiculado que o Brasil possui uma infraestrutura rodoviária precária, com rodovias mal conservadas, muitas ainda em “estradas de terra pisada” (como exemplo da Rodovia Transamazônica, Rodovia Cuiabá x Santarém, em alguns trechos de Cuiabá/MT, Sinop/MT, Novo Progresso/PA, Cachoeira das Serras/PA, Santarém/PA, Marabá/PA), rodovias não asfaltadas ou com asfalto sem conservação, falta de sinalização e estrutura interferindo assim na logística dos caminhões, afetando o consumo dos veículos, aumentando a emissão de gases CO2 de efeito estufa e o custo logístico.

O Governo Federal vem investindo na melhoria e na qualidade da infraestrutura rodoviária do País, porém, isto ainda está longe de ser a solução, pois as chamadas melhorias andam a passos de tartaruga, além de uma infraestrutura eficiente, também é necessário que o país intensifique sua preocupação com o meio ambiente, a qualidade das rodovias, a atualização da frota e o uso de combustíveis e motores menos poluentes, contribuindo assim para a redução do impacto dos transportes na degradação do meio ambiente.

1. **CONTROLE DE JORNADA DE MOTORISTAS: A LEI E A SUA APLICAÇÃO CONFORME DETERMINA A PRÓPRIA LEI**

A Lei 12.619/2012 foi sancionada em 30 de abril de 2012 pela Presidenta Dilma Rousseff. Até os dias atuais ainda se discute a aplicação de fato da referida Lei, são muitas as discussões sobre este projeto da lei tanto por parte das empresas de transporte como também pelos motoristas autônomos e terceirizados, diversas audiências públicas realizadas com a participação dos Sindicatos, Ministério Público do Trabalho, empresários e políticos. Atualmente também o Ministério Público veem atuando junto aos embarcadores com o projeto “Jornada Legal”, que vem sendo conduzido principalmente pelo procurador do trabalho Dr. Paulo Douglas Almeida. O projeto pleiteia que o tempo de descanso do motorista também seja fiscalizado pelos embarcadores, visando impedir assim que motoristas carreguem em seus veículos ou façam fretes sem o intervalo interjornada de 11 (onze) horas.

O transporte rodoviário de cargas em nosso país sempre foi marcado pelo sacrifício dos profissionais da área. A jornada de trabalho destes profissionais é por vezes excessiva, e como as grandes maiorias dos motoristas trabalham como comissionados acabam aumentando o nível de trabalho (quantidade de fretes) para aumentar seus ganhos, sua renda, ou seja, mais fretes e mais viagens. O que os coloca em situações de risco e perigos de sinistros nas estradas, tirando assim suas próprias vidas, bem como as de outros que também estão no trânsito. Outros pontos que também geram preocupação é o constante uso de substâncias entorpecentes como os arrebites e outras drogas que permitem aos motoristas permanecerem por mais tempo acordados.

Poderíamos dizer que uma das principais ideias desta Lei, norteia em limitar a jornada de trabalho, bem como o tempo de direção, em seu artigo 2º, V, vemos que:

Artigo 2º - São direitos dos motoristas profissionais [...] :

V - **jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador**, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador. **[Grifo Nosso]**

O referido artigo deixa bastante claro, que a delimitação de jornada é de fato um direito destes trabalhadores, e é obrigação de seu empregador controla-la de forma fidedigna.

Também dentre as mudanças estabelecidas pela letra da Lei, destaca-se a inserida no artigo 235-C da CLT onde a jornada destes profissionais passam a ser controlada conforme estabelecido na Carta Magna. Podendo existir uma extensão de 2 horas extras diárias em casos em que haja necessidade. Observa-se ainda que os motoristas que laboram em “linhas de longa distância” devem ter 30 minutos de intervalo para descanso a cada 4 horas trabalhadas. Mediante análise, da referida lei buscamos perceber a importância da regulamentação da profissão de motorista, tanto para a qualidade de vida desses trabalhadores, quanto para a segurança de toda a sociedade, de modo a promover mais respeito às leis de trânsito, diminuição dos índices de acidentes, jornadas de trabalho menos excessivas, restando agora o respeito à legislação, tanto pelos profissionais, quanto por empregadores, assim também pela efetiva fiscalização por parte dos órgãos competentes de trânsito e do trabalho.

A aplicabilidade da Lei 12.619/2012 trouxe uma série de quebras de paradigmas, dentre elas a positividade que incentiva o controle de ingestão de álcool e drogas, utilizadas por muitos trabalhadores com o objetivo de reduzir a sonolência e aumentar o desempenho nas exaustivas jornadas de trabalhos.

Tais fatos, quando analisados desta forma, despertam o interesse em trabalhar questões como a transparência da regulamentação proposta pela Lei 12.619/2012, o controle da jornada versus a aplicabilidade da jornada de trabalho de fato, a redução dos acidentes de trânsito, do uso de drogas e álcool, um tema bastante atual e instigador, que busca demonstrar que a referida Lei irá trazer uma nova realidade para o setor logístico de transporte.

A referida Lei exige maior responsabilidade tanto dos empregadores como dos empregados/motoristas no que tange aos temas trabalhistas e de trânsito de veículos. Estes são obrigados a “fiscalizar” e “monitorar” o cumprimento da mesma pelos motoristas.

São vários os problemas encontrados nestes segmentos, porém, um dos maiores é a limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção dos motoristas, bem como a adaptação e criação de infraestrutura necessária para que os motoristas possam exercer sua atividade de modo seguro, saudável, digno e justo.

* 1. **Alguns Princípios que norteiam a lei 12.619/2012**

Obedecendo aos *Princípios da Habitualidade, Pessoalidade, Subordinação e Proteção* que norteiam o Direito do Trabalho, foi que a Lei trouxe regulamentação e proteção aos direitos dos trabalhadores motoristas. Utilizando-se de um caráter subsidiário e seletivo, a regulamentação da profissão de motorista apresenta-se como a melhor solução jurídica, pois é a lei que regula a atividade dos motoristas rodoviários de carga e de passageiros, quer atuem nas vias urbanas ou interurbanas, no meio urbano ou rural. Contudo, o alcance normativo de cada dispositivo é dado conforme as peculiaridades de cada segmento, abrangendo este diploma legal os motoristas empregados e autônomos, sendo aplicáveis a estes tão somente os dispositivos introduzidos no CTB e àqueles tanto os do CTB, quanto as inovações da CLT.

Anteriormente a Lei 12.619/2012, algumas empresas de transportes utlizavam-se do artigo 62 da CLT. O artigo 62 da Consolidação das Leis Trabalhistas, diz que a empresa não tem obrigação de controlar a jornada de trabalho dos trabalhadores que:

I. Os empregados que exercem atividade externa com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e no registro de empregados;

“II – os gerentes, assim considerados os exercentes de cargos de gestão, aos quais se equiparam, para efeito do disposto neste artigo, os diretores e chefes de departamento ou filial.

Ocorre, porém, que jurisprudencialmente a utilização do referido artigo a título de defesa decaiu, uma vez que, atualmente tanto as empresas de transportes como seus clientes embarcadores estão cada dia mais e mais investindo em gerenciamento de risco, podendo assim controlar a jornada de trabalho de seus motoristas. No entanto, não há o que se falar em falta de possibilidade de controle de jornada para que se utilize do artigo acima citado.

Grandes juristas como Amauri Mascaro Nascimento e Sérgio Pinto Martins, definem o **Principio da Subordinação** da seguinte forma:

Consagra que “o trabalho subordinado é aquele no qual o trabalhador transfere a terceiro o poder de direção sobre o seu trabalho, sujeitando-se como conseqüência ao poder de organização, ao poder de controle e ao poder disciplinar deste. (Amauri Mascaro Nascimento – 2004, p. 407).

A subordinação como sendo a obrigação que o empregado tem de cumprir as ordens determinadas pelo empregador em decorrência do contrato de trabalho. (Sergio Pinto Martins – 2006, p. 167)

Podemos dizer então que com o advento da Lei 12.619/2012, o conceito de subordinação do motorista e seu empregador, ficou cada vez mais efetiva, pois traduz a ideia de dependência entre as partes. E sendo o empregado o elo mais fraco da corrente nesta relação empregado x empregador, sempre haverá a relação de subordinação entre eles.

No que tange a utilização do **Principio da Habitualidade**, este é caracterizado na relação de trabalho também pela sucessividade, ou seja, no Direito do Trabalho este princípio está bastante presente, uma vez que não se pode imaginar a falta de vínculo empregatício entre as partes, empregado x empregador. Desta forma podemos assegurar ao empregado maior possibilidade de permanência em seu trabalho.

O professor Augusto Pereira da Universidade Estadual do Piaui, em 02 de agosto de 2013 (Fonte/Site: <http://pt.slideshare.net/augustopereirafilho/rotinas-trabalhistas-aula>), descreve que:

**Habitualidade:** na Prestação de Serviços: o trabalho deve ser prestado de forma contínua e habitual, pois trabalho eventual não consolidada uma relação de emprego.

A prestação de serviços tem que ter relação com finalidade da empresa.

O **Princípio da Pessoalidade** está relacionado a individualidade do empregado, ou seja, a própria pessoa. Este individuo é quem realizará o trabalho, desempenhará determinada tarefa. Os casos dos motoristas eles próprios conduzem seus veículos sendo prepostos da empresa, responsáveis tanto pelo veículo quanto pela carga que é posto sobre determinado veículo, tudo isso porque o princípio da pessoalidade não permite que uma outra pessoa diferente do empregado possa realizar aquela determinada função naquela relação de emprego.

Em mais uma citação do ilustre professor *Augusto Pereira* da Universidade Estadual do Piaui, na data de 02 de agosto de 2013 (Fonte/Site: <http://pt.slideshare.net/augustopereirafilho/rotinas-trabalhistas-aula>), transcrevo: “**Pessoalidade:** é intuito *personae* em relação a pessoa do empregado que não poderá ser substituído na execução de suas tarefas por quem quer que seja”.

O que torna ainda mais forte a afirmação de que este principio relaciona-se ao próprio individuo, ao empregado e o desenvolvimento de seus fazeres para os quais foi contratado.

Não menos importante é falar do **Princípio da Proteção**, uma vez que este princípio busca equilibrar a relação empregado x empregador, onde o empregado é a parte hipossuficiente na relação de trabalho. Desta forma o legislador quis garantir ao empregado que no plano jurídico houvesse equilíbrio entre as partes, para que não haja em nenhuma hipótese abusos por parte do empregador e garantiria ao empregado condições favoráveis de trabalho, remuneração justa, assistência ou auxilio que resguardem o trabalhador.

O renomado escritor Miguel Reale*,* definiu o Princípio da Proteção como:

O Princípio da Proteção se refere ao critério fundamental que orienta o Direito do Trabalho, pois este, ao invés de inspirar-se num propósito de igualdade, responde ao objetivo de estabelecer amparo preferencial a uma das partes: o trabalhador. (Reale, Miguel – pág. 299).

1. **LEI 12.619/2012: REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO E CONTROLE DE JORNADA DE MOTORISTA**

Como já explanado anteriormente a referida lei fora criada com o intuito de regulamentar a profissão de motoristas, bem como exigir das empresas um controle rígido da jornada destes. Esta Lei teve como base a legislação europeia, porém, é sabido que em nosso país quando falamos em infraestrutura das malhas rodoviárias estamos anos luz atrás das rodovias europeias. Também existe o fato da fiscalização realmente existir e os motoristas buscarem sempre cumprir com as exigências da Lei para não serem penalizados.

A Lei 12.619/2012 trouxe uma série de inovações e obrigações tanto para os motoristas/empregados, quanto para seus empregadores.

Em relação aos deveres dos motoristas profissionais, são fixadas aos mesmos, conforme determina o artigo 235-B da CLT:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (VETADO);

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

**Parágrafo único.**  A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

A Lei também é bastante clara quanto aos direitos dos trabalhadores por ela contemplados, sendo:

Artigo 2º - São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943;

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

**Parágrafo único.** Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Em tese tanto os direitos quanto os deveres dos motoristas de acordo com a Lei 12.619/2012 foram bem elaborados. A Lei prevê limites entre o tempo de direção e as paradas para descanso, ou seja, em viagens de longa distância o motorista conduzirá o veículo por 04 quatro horas ininterruptas, parando para descanso por 30 trinta minutos, sejam eles consecutivos ou fracionados, por exemplo: 15 quinze minutos para tomar um café ou ir ao banheiro, e posteriormente mais 15 quinze minutos para se alongar ou “bater pneus”, formando assim os 30 minutos de descanso. O motorista também terá direito ao mínimo de 01 uma hora de almoço, e posteriormente mais 04 quatro horas de condução do veículo, formando assim 8 oito horas diárias de trabalho.

Também existe a previsão legal de que o motorista que descumprir suas obrigações em caso de fiscalização poderá ser multado e receber 5 cinco pontos de multa em sua CNH – Carteira Nacional de Habilitação.

Em relação aos deveres da empresa, caberá às mesmas efetuar a fiscalização da jornada de trabalho de seus colaboradores. Seja por meio de papeleta de controle de jornada externa manual, seja por via de equipamento de rastreamento e/ou gerenciamento de risco, ou quaisquer meio de controle fidedigno da jornada de trabalho por meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos ou através de anotação em diário de bordo.

Nos casos em que o empregado descumprir a jornada, poderá este ser advertido por escrito ou mesmo suspenso disciplinarmente. E caso ocorra à fiscalização, além do motorista ser penalizado, esta pena também poderá ser aplicada ao empregador por meio do auditor fiscal do trabalho, bem como indenização à Justiça do Trabalho.

Porém, isso não é o que se vê na prática, pois não existe contingente policial para que seja efetivamente efetuada a fiscalização do cumprimento da jornada de trabalho. Os próprios motoristas criticam e com razão a falta de assistência e pontos de paradas para seus veículos (pontos estes previstos no texto original da referida Lei), afinal, após o término de 08 oito horas de viagem, o motorista deve parar seu veículo, pois cumpriu sua jornada. Fica a pergunta: *parar onde?*

Ocorre que o legislador vetou, ou melhor, explicando, retirou esta obrigação do governo no que tange a construção de pontos de paradas para os veículos e motoristas, equipados com no mínimo banheiros, cozinhas ou locais para que os motoristas possam cozinhar e pernoitarem com higiene e segurança. Afinal, isto seria o mínimo exigível para o cumprimento dos Princípios Fundamentais da Carta Magna em seu artigo 1º inciso III – “a dignidade da pessoa humana”.

Ainda existe o fato dos próprios motoristas estarem resistentes ao preenchimento das papeletas e posterior conferência com o equipamento de rastreamento/gerenciamento de risco, bem como ao cumprimento das 08 oito horas de jornada conforme determina a própria Lei. Afinal uma viagem que anteriormente levava cinco dias, passou a levar sete dias, e com isso o motorista na maioria das vezes fatura menos do que faturava, pois em sua grande maioria são comissionistas (recebem por comissão e não salário fixo).

Verifica-se então um aumento na responsabilidade tanto do motorista, quanto das empresas de transportes, são deveres e obrigações que não devem ser encaradas somente por um dos ângulos. Acreditamos que além dos empregados e empregadores, a fiscalização do Ministério Público do Trabalho deve também efetivar seus trabalhos sobre os embarcadores. No momento em que houver o envolvimento de todos, o cumprimento da legislação será realmente efetivo. Afinal, além dos constantes consumos de drogas e arrebites pelos motoristas, nosso país é recordista em acidentes de trânsito com vitimas fatais e diversos destes acidentes são causados por motoristas embriagados, com sono, que viram noites trabalhando. Segundo dados do Ministério Público do Trabalho, de janeiro de 2011 até julho de 2012, foram registrados 620 acidentes fatais envolvendo esta categoria, atrás dos 229 acidentes com serventes de obras, por exemplo. (Fonte: NTC Logistica, 2013 – Auditor Fiscal: Naldenis Martins da Silva).

* 1. **Tempo de espera no controle de jornada de trabalho – parágrafo 8° e 9º da lei 12.619/2012**

O parágrafo 8º da Lei 12.619/2012 é bastante polêmico, vejamos:

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

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

O tempo de espera, é definido pelo tempo em que o trabalhador despende em seu trabalho ou mesmo aquele que este estará a disposição do empregador no desempenho de suas funções. Previsto, nos § 8º e 9º do artigo 235-C da CLT destaca que é considerado como tempo de espera aquele que excede a jornada normal de trabalho, ou seja, as 8 horas/dia, onde o motorista esteja a disposição da empresa, como por exemplo aguardando na fila de carregamento ou descarregamento, ou em fiscalizações, barreiras, etc. Ou ainda nos casos em que o motoristas tiver a obrigação de permanecer junto ao veículo transportador – artigo 235-E, § 4º CLT. Nestes casos as empresas deverão acrescer as verbas salariais o valor percentual referente ao tempo de espera.

A figura do tempo de espera é demasiadamente importante, pois onerou as empresas num percentual de 30% (trinta por cento), mais o salário/hora normal durante tais períodos de espera. Porém, não será computado como tempo de espera quando o motorista ficar dispensado do veículo, ou seja, estiver liberado pelo empregador de seus serviços. Porém, ainda é bastante dificultoso saber como definir o “tempo de espera”, uma vez que é sabido que os motoristas fazem de seus veículos uma espécie de segunda casa, pois no ramo de transporte rodoviário de cargas a permanência do motorista junto ao seu veículo é um fato, uma certeza.

As empresas de transportes rodoviário reduzem seus custos a medida que os motoristas pernoitam no próprio veículo, quando na verdade devem custear as despesas com hospedagem ou oferecer local de repouso, como por exemplo dormitórios em suas filiais, com condições mínimas de conforto para o descanso do trabalhador.

De acordo com o artigo 235-E CLT:

Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1o Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2o (VETADO).

§ 3o É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

**§ 4o O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.**

§ 5o Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9o do art. 235-C.

§ 6o Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7o É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8o (VETADO).

§ 9o Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 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.

§ 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.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6o deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Como podemos observar nos parágrafos acima citados, principalmente no § 4º, quando ocorrer casos em que o motorista estiver fora da base de sua empresa, mesmo estando com o veículo parado, se a empresa exigir que o mesmo permaneça junto ao veículo, seja aguardando carregamento, descarregamento ou salvaguardando a carga a ele confiada, este tempo será computado como “tempo de espera” e deverá ser pago ao trabalhador.

Caberá a empresa empregadora comprovar que aquele determinado trabalhador após a finalização do cumprimento de sua jornada de trabalho obteve efetivamente condições de deixar o e gozar de seu tempo livre como bem entender.

O motorista ainda poderá optar pela permanecia junto ao veículo após o cumprimento de sua jornada, desde que seja uma decisão sua única e exclusiva, e que mesmo estando no veículo permanecerá em repouso e/ou folga, não prestando quaisquer tipo de trabalho à sua empregadora ou mesmo ao embarcador/cliente desta. Conforme descrito no artigo 235-E CLT § 10º:

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.

A remuneração do “tempo de espera”, conforme descrita no artigo 235-C, § 9o CLT:

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

O “tempo de espera”, sem dúvidas é aquele em que o empregado está a disposição do empregador, mesmo que esteja com seu veículo parado aguardando carga ou descarga, por exemplo. Sabido que nesta profissão estas esperas sempre irão ocorrer, passará o “tempo de espera” a ter caráter de habitualidade e intensidade, e por consequência poderão ser caracterizados como verbas salariais. Se observarmos o artigo 7º da Carta Magna de 1988, a mesma é clara quando diz:

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

(...)

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

Então, quando o motorista cumprir sua jornada de 8 oito horas de trabalho, podendo em casos de necessidade complementar com 2 duas horas extraordinárias conforme previsto na Constituição Federal, e por ventura este ainda ficar a serviço da empresa contará como “tempo de espera” e incidirá o pagamento de 30% sobre o salário-hora, com exceção dos casos em que o veículos ficar parado por motivo de força maior como por exemplo: quando o veículo for parado por uma fiscalização Federal, Estadual, Municipal, Militar, em casos de sinistros envolvendo terceiros ou até mesmo o próprio veículo.

* 1. **Fiscalização do tempo de espera, descanso e locais de parada – artigo 235-D e 235-E e seus incisos**

A princípio a fiscalização quanto ao cumprimento da legislação de trânsito, bem como das normas relativas ao tempo de direção e descanso dos motoristas ficaram a cargo das empresas e das autoridades policiais. É fato que não temos contingente policial em nossas rodovias para que possa ser efetuada tal fiscalização e ainda dar apoio aos constantes acidentes de trânsitos ocorridos nas rodovias de nosso país. Ou seja, com isso toda a obrigatoriedade de fiscalizar o cumprimento da jornada fica a cargo das empresas de transportes, e ainda caso não estejam preparadas ficarão sujeitas a multas, fiscalizações do MTE e ações trabalhistas.

Com o advento da referida Lei, sancionada pela presidenta Dilma, em tese os motoristas passariam a ter pontos de apoios para descanso para salvaguardá-los de acidentes e sinistros em nossas rodovias, porém, este ponto foi vetado da nova Lei, uma vez que seria responsabilidade do próprio governo e das concessionárias das rodovias a construção destes pontos de apoio.

Mais uma vez, em tese, a letra da Lei está muito bem formulada, porém deixando lacunas que inviabilizam sua execução, principalmente no que tange a realização das paradas para descanso dos motoristas fora das bases das empresas em que os motoristas trabalham, já existem postos de combustíveis que só permitem a parada de caminhões de duas formas: ou se estes abastecerem ou se pagarem uma taxa de pernoite para o referido posto, o que de certa forma onera ainda mais o custo do frete rodoviário.

De fato a importância da fiscalização e dos pontos de paradas estabelecidos pela Lei são importantíssimos, pois trarão segurança aos motoristas que trafegam nas estradas. Porém, deveria haver flexibilidade, ou seja, primeiro a criação de ponto de apoio, e reestruturação do corpo policial para que de fato houvesse fiscalização nas estradas, e somente depois a entrada da referida Lei. Em outros países, como Argentina e Europa, o escoamento dos produtos é efetuado pelo modal misto, ou seja, parte rodoviário, parte ferroviário, parte por balsas, etc. Já aqui em nosso país os caminhões chegam a rodar 800 KM com cargas, por exemplo de soja, para fazer entregas apenas no modal rodoviário.

Ainda que exista infraestrutura adequada para o real cumprimento desta Lei que de fato necessita de aplicabilidade, é preciso tempo para sua adequação. Nosso país ainda é muito carente quando se fala em logística e verificamos isso pelos noticiários que demonstram as fileiras de caminhões que aguardam carga e descarga, e com o cumprimento da nova lei este prazo/tempo tende a ficar ainda maior, isso se insistirmos em continuar a utilizar apenas o modal rodoviário ao invés do “multi modal” como nos grandes países distribuidores.

O artigo 9º da Lei 12.619/2012, diz que: “As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)”.

Hoje com a regulamentação da profissão de motorista o tempo de jornada é de 8 (oito) horas diárias podendo ser prorrogada por 2 (duas) horas extraordinárias (Seção IV-A Art. 235-C). Durante o cumprimento de tal jornada cabe ao motorista gozar do intervalo mínimo para refeição de 1 (uma) hora e duas paradas de 15 minutos, intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de trabalho, tempo de direção ininterrupto. Após 36 (trinta e seis) horas semanais trabalhadas ou fração semanal trabalhada, terá o trabalhador/motorista direito ao gozo de folga, tanto em sua base (filial ou matriz), como na estrada (desde que remunerada) ou em seu domicilio.

Consideremos tempo de espera, as horas que excedem à jornada de trabalho normal do motorista de transporte rodoviário de cargas, ou quando este ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador (origem) ou destinatário (cliente final), quando o motorista tiver que ficar parado com o veículo em uma fiscalização da mercadoria transportada ou em barreiras fiscais ou alfandegárias, ou seja, em casos onde este permaneça a disposição da empresa, não podendo se ausentar do veículo em nenhuma hipótese. *Observa-se ainda que nestes casos não serão computadas horas extraordinárias, apenas indenizados com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)*.

1. **REDUÇÃO DE ACIDENTES E UTILIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS ENTORPECENTES APÓS A IMPLANTAÇÃO DA LEI 12.619/2012**

Como falado no inicio deste trabalho o transporte rodoviário é “carro chefe” da logística em nosso país. Também é sabido que o Brasil é um dos países campeões em acidentes de trânsito, tanto de veículos de pequeno, como os de médio e de grande porte. Com a criação e aplicação da referida Lei quis o legislador tentar normatizar a jornada de trabalho dos profissionais motoristas, e em consequência desta regulamentação buscar um controle mais agressivo de tal jornada, fazendo assim com que os trabalhadores diminuíssem a extensa jornada a qual eram por muitas vezes submetidos.

Os acidentes revelam que o sono, bem como o uso de álcool, substâncias tóxicas e/ou arrebites (anfetaminas) e outros tipos de drogas, leva a maioria das vezes ao cometimento de acidentes em nossas estradas muitos deles com vitimas fatais, e outras não fatais, mais com lesões médias e graves que trazem danos não somente corporais, mas também materiais tanto aos cofres públicos na utilização do SUS (SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE), quanto as seguradoras e às empresas envolvidas nestes acidentes.

A Lei 12.619/2012 prevê em seu texto a obrigatoriedade de um seguro de vida para a categoria com valor mínimo de 10 (dez) vezes o piso salarial desta, conforme dispõe o parágrafo único do art. 2°:

**Parágrafo Único:** Aos profissionais motoristas empregados referido nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado a cobertura dos riscos pessoais inerente às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.”

Visando assim garantir aos empregados desta categoria um benefício justo, inerente aos riscos oferecidos por sua atividade, este seguro deverá ser custeado por seu empregador. Este seguro deverá ter sua cobertura abrangente a morte acidental, morte natural, invalidez permanente ou temporária e doenças ocupacionais.

O legislador não teve somente a intenção de tentar reduzir os altos índices de acidentes nas estradas do país com o controle de jornada dos motoristas, visou também à busca pela redução do uso de álcool e tóxicos por eles. Afinal os custos socioeconômicos causados pelos acidentes de trânsito dos veículos conduzidos por motoristas profissionais são altos e acabam impactando diretamente nos cofres públicos.

O artigo 235-B, inciso VII da referida Lei, delimita os deveres dos motoristas profissionais:

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

VII - Submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo Único: A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de

penalização nos termos da lei.

Os empregadores poderão estabelecer conforme artigo acima especificado testes e programas que busquem controlar, e acima de tudo educar seus empregados dos riscos inerentes ao uso destas substâncias.

Deve-se observar sempre, que mesmo com a implantação destes programas pelas empresa, poderá haver a recusa do empregado a se submeter aos testes de alcoolemia, uma vez que este não é obrigado a constituir prova que o incrimine, conforme disposto no artigo 8º da Convenção Americana sobre direitos humanos – Pacto de San José da Costa Rica que estabelece que todo individuo tem presunção de inocência enquanto sua culpa não seja legalmente comprovada:

Artigo 8º:

1. Toda pessoa tem direito a ser ouvida, com as devidas garantias e dentro de um prazo razoável, por um juiz ou tribunal competente, independente e imparcial, estabelecido anteriormente por lei, na apuração de qualquer acusação penal formulada contra ela, **ou para que se determinem seus direitos ou obrigações de natureza civil, trabalhista, fiscal ou de qualquer outra natureza. [Grifo Nosso]**

Também estabelece a Carta Magna, em seus direitos e garantias fundamentais que:

Artigo 5º: Todos são iguais perante a Lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo – se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

LXII: A prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII: O preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurado a assistência da família e de advogado;

Ao utilizarmos a analogia dos incisos LXII e LXIII da Carta Maior, podemos dizer que, o individuo, neste caso o motorista mesmo que negando-se a fazer o referido teste não poderá ser presumidamente culpado, ou no caso, acusado de embriaguês. Até mesmo porque ninguém está obrigado a constituir prova contra si mesmo.

Mas mesmo assim, as empresas com o intuito de educar e buscar a redução de acidentes e usos de substâncias tóxicas devem utilizar-se de seu poder de punibilidade, pois a recusa é considerada uma infração disciplinar, que poderá ser gradativamente aplicada as seguintes punições: advertências verbais, advertências escritas, suspensões e até mesmo a dispensa por justa causa, de acordo com o ato praticado, e em decorrência da prática do ato de insubordinação do empregado. A Consolidação das Leis do Trabalho prevê:

Artigo 482: Constituem justa causa para rescisão do contrato de trabalho pelo empregador:

 [...]

 h) ato de indisciplina ou de insubordinação

Para resguardar e fortalecer ainda mais esta luta não só da classe dos motoristas, Sindicatos, Orgãos Governamentais, empresas e a sociedade em geral, resolve o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, alterar a Resolução 425/2012, que dispões sobre os exames físicos e mentais, bem como avaliação psicológica e credenciamento de entidades públicas privadas conforme tratam os artigos 147, I parágrafos 1º ao 4º, e o artigo 148 do CTB – Código de Trânsito Brasileiro. A partir de 1º de janeiro de 2014 entrará em vigor a Resolução 460/2012, uma vez que é competência do CONTRAN regulamentar o processo de habilitação para condução de veículos e considerando que a Lei 12.619/2012 dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, resolvem através da referida resolução que:

Art. 1º O inciso III do art. 4º da Resolução nº 425/2012, fica acrescido da alínea “g” e do §3º, que passam a vigorar com a seguinte redação:

g) exame toxicológico de larga janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas, exigido quando da adição e renovação da habilitação nas categorias C, D e E (Anexo XIII).

Conforme pesquisa realizada no site do Denatran (Site: www.denatran.gov.br/ultimas/271121013.htm), o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Abaixo segue transcrita, parte da reportagem do referido site visitado em 02 de dezembro de 2012:

“A regulamentação tem como base a Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, no artigo 165 do CTB e na Resolução Contran 267 de 2008, que dispõe sobre dirigir sob influência de álcool ou outras substâncias psicoativas. Com mais de 43 mil mortes por ano nas ruas e estradas do país, o Ministério das Cidades e o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) têm dado atenção para que o trânsito esteja sempre em condições seguras, conforme prevê o artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

**A resolução do Contran tem como objetivo oferecer mais segurança no trânsito em relação ao transporte de cargas e vidas. Estes são os maiores responsáveis pelos números trágicos de acidentes nas vias e rodovias brasileiras. Os estudos realizados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) indicam que as principais ocorrências de acidente envolvendo veículos grandes acontecem no período da noite e com condutores suspeitos de terem feito uso de substâncias psicoativas. [Grifo Nosso]**

**O** **exame poderá ser realizado pelo fio de cabelo ou pelas unhas para detectar diversos tipos de drogas e seus derivados, como a cocaína (Crack e Merla), maconha e derivados, morfina, heroína, ecstasy (MDMA e MDA), ópio, codeína, anfetamina (Rebite) e metanfetamina (Rebite). Além de outros elementos que poderão ser acrescidos em razão da descoberta das autoridades competentes. O exame é capaz de detectar substâncias usadas em um período de tempo de três meses. [Grifo Nosso]** O exame custa em torno de R$ 270,00 a R$ 290,00 e deverá ser apresentado na renovação da CNH a cada cinco anos, ou mudança de categoria. O Brasil já possui pelo menos sete empresas provedoras desta tecnologia, sendo ampla a rede de laboratórios de análise clínica filiadas.

O uso do exame toxicológico é comprovadamente eficaz e já utilizado no Brasil há mais de 10 anos por forças de segurança como, a Polícia Federal, Agência Brasileira de Inteligência (Abin), Exército, Marinha, Aeronáutica, polícias militares e civis, bombeiros, agências prisionais e empresas privadas.

**A realização do exame e a identificação de substâncias psicoativas não constitui por si a inaptidão. Os motoristas podem estar utilizando medicamentos, sob prescrição médica, que possuam em sua composição algum elemento detectado pelo exame. Por esta razão, a quantidade e a duração do uso identificadas no exame deverão ser submetidas à avaliação médica em clínica credenciada que emitirá um laudo final de aptidão do candidato a condutor. [Grifo Nosso]**

A existência da substância psicoativa não configura isoladamente o uso ilícito ou dependência, o médico avaliador é o responsável final pela análise e avaliação das informações. É importante ressaltar que o Contran estabelece na resolução 460, os procedimentos que permitam ao cidadão a realização do exame, o anonimato, o conhecimento antecipado do resultado e sua decisão sobre a continuidade ou não dos procedimentos de habilitação profissional, somente possível mediante a apresentação no Detran do exame laboratorial.”

Muitos são os esforços que estão sendo feitos na busca pela melhoria na condição de trabalho desta classe, onde conforme determina a própria Lei para dar certo deve haver o envolvimento de empregados, empregadores e também dos governantes (poder público). Porém, infelizmente, ainda o que vemos é uma relutância dos setores vinculados a esta classe, bem como dos embarcadores que ainda não se conscientizaram quanto ao cumprimento da jornada estabelecida pela Lei e com isso continuam a exigir das empresas de transportes, bem como dos transportadores autônomos carregamentos extraordinários, fazendo assim com que por muitas vezes seja necessário a extensão da jornada, ultrapassando assim as 8 (oito) estabelecidas por Lei ou mesmo as 11 (onze horas) permitidas em casos extraordinários. O poder público deve sim, buscar fiscalizar estes embarcadores e exigir que a Lei seja cumprida, somente desta forma poderemos dizer que valeu a pena a aplicação desta. E nos casos onde não houver o cumprimento da jornada, cabe ao MPT e/ou MTE fiscalizar e punir conforme define a Lei.

A efetividade da Lei 12619/2012, não ocorrerá do dia para a noite, a um longo caminho a ser percorrido, porém, aos olhos da legislação trabalhista vemos o grande salto que foi dado com a regulamentação desta Lei para a categoria por ela abrangida. Mas, para que haja real eficácia desta é preciso investimento tanto no que tange as estruturas rodoviárias, quanto a fiscalização do cumprimento da jornada pelos motoristas e punibilidade dos que descumprirem, só assim atingiremos este objetivo tão nobre que é a redução de acidentes de trânsitos que tantos vitimam e o uso de álcool, substâncias tóxicas e anfetaminas, dentre outras drogas.

1. **CONCLUSÃO**

De acordo com o já discorrido e analisado trabalho a função primordial do Direito do Trabalho é a proteção ao trabalhador, e por isso muitos doutrinadores, juristas, advogados e até mesmo leigos o chamam de paternalista, ou seja, paternal, aquele que protege os direitos do trabalhador. A Lei 12.619/2012, que examinamos neste trabalho foi criada com intuito de regulamentar a jornada de trabalho dos profissionais motoristas rodoviários. Há décadas estes profissionais trabalham com uma jornada extensiva, cansativa e por vezes recorrendo ao uso de arrebites e outras substâncias tóxicas.

A criação e a aplicação desta Lei é um marco jurídico, pois apresenta formas e possibilidades quanto aos meios de controle da jornada de trabalho desta classe de trabalhadores. Também é esperança do legislador que a referida Lei efetive o cumprimento do direito dos trabalhadores/motoristas, consiga trazer segurança jurídica às empregadoras, organize a carga horária dos trabalhadores e em consequência consiga também reduzir os altos índices de acidentes causados em nossas rodovias.

Ao se aplicar e adequar esta Lei, o país está dando um grande passo, pois a mesma tem grande potencial para resguardar a dignidade, a pessoalidade, a igualdade, a segurança, fazendo com que todos os trabalhadores desta classe possam ter a possibilidade da realização de uma jornada de trabalho justa e não uma sobrejornada exaustiva como a que era praticada até os dias atuais. A referida Lei também abrange diversos deveres que devem ser cumpridos pelos motoristas, tanto os empregados, como os autônomos.

Não adianta sermos utópicos e pensarmos que a Lei 12.619/2013, irá resolver os problemas do dia para a noite, é preciso haver fiscalização das normas, envolvendo tanto as empresas/empregadoras, os empregados, motoristas autônomos, MTE, MPT e Policiais Rodoviários Federais e da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, cada um desenvolvendo seu papel, cumprindo com seus deveres e obrigações e exigindo seus direitos.

Também é necessária uma reforma logística e a utilização do transporte multimodal, pois com o cumprimento correto da jornada de trabalho tornará mais extensiva as viagens e se continuarmos a utilizar de forma maciça o modal rodoviário chegará um momento que este modal não suportará fazer todo o escoamento das cargas. É preciso então o amadurecimento da utilização do transporte multimodal, envolvendo assim outras formas de escoamento de cargas.

Atualmente as empresas de transportes estão utilizando para meio de controle da jornada externa de seus motoristas através do diário de bordo, a papeleta de controle de jornada, de forma manual, cujo preenchimento é efetuado pelo próprio motorista, como o eletrônico, onde os motoristas podem digitar através de cartão magnético alocado aos veículos utilizando estes como cartões de pontos. Não somente as papeletas estão sendo utilizadas como forma de controle, mas também os equipamentos de rastreamento através dos sistemas de gerenciamento de riscos, como por exemplo: Pamcary, Omnilimk, GV InfoRisk, Buonny, BrasilRisky, dentre outras. Este controle deve ser efetuado de maneira fidedigna tanto pelo empregado, tanto por seu empregador.

Quanto a hierarquia normativa é fundamental que haja intensa fiscalização ao cumprimento fiel da jornada de 8 (oito) horas dias, com os devidos descansos e paradas, e em casos extraordinários o aumento de 2 (duas) horas extras, sendo a jornada assim aumentada de 8 (oito) para 11 (onze) horas em casos extraordinários.

Com isso podemos dizer que a Lei 12.619/2012 trará uma nova realidade para esse setor estratégico, ainda não é possível prevê o percentual de positividade ou negatividade, isto irá depender basicamente da postura adotada por todos aqueles que estão envolvidos na criação, na aplicação e na fiscalização da referida Lei.

Outro ponto que não deve ser esquecido para que se obtenha êxito na aplicabilidade da Lei 12.619/2012, é o envolvimento, corresponsabilizando o embarcador e exigindo do mesmo o cumprimento da Lei, afinal ele é o ponto de partida e se todos não estiverem envolvidos com o cumprimento eficaz da legislação esta será só mais uma Lei que ficará no papel.

Enfim, devemos sim lutar incessantemente para que com o cumprimento da nova Lei, que embora venha sendo muito atacada desde sua criação, esta tem o intuito de trazer contribuição para a sociedade em geral e em especial para a classe dos motoristas. É imprescindível a busca por meios de controles idôneos e confiáveis os empregados tenham cumpridos seus direitos e os empregadores por sua vez tenham segurança jurídica e um maior resguardo em caso de uma demanda trabalhista. Com isso, buscamos demonstrar as conquistas dos direitos humanos e garantias fundamentais. Garantias estas exclusivas e intransferíveis de cada individuo, e uma vez que a Lei 12.619/2012 tornar-se parte do direito brasileiro, sua violação ou não cumprimento, não se justifica, devendo assim ser aplicada as punições já existentes e previstas em Lei.

1. **REFERÊNCIAS**

BUSHATSKY, Sergio. Direito do Trabalho – Jurisprudência Atual. São Paulo: Ed. Cultural Paulista 1997.

CARRION, Valentim. Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho – Legislação Complementar / Jurisprudência 37° Ed. – São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2012.

BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil, Promulgada em 05 de out. 1988.

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, Decreto Lei 5.452, de 1° de Maio de 1943.

DELGADO, Mauricio Godinho. Curso de Direito do Trabalho. São Paulo: Ed. LTR 2008.

DELGADO, Mauricio Godinho. Curso de Direito do Trabalho. São Paulo: Ed. LTR 2014.

MARTINS, Sergio Pinto. Coordenador: Alexandre de Moraes – Fundamentos Jurídicos – Direitos Processual do Trabalho. São Paulo: Ed. Atlas S.A., 2011.

\_\_\_\_\_\_\_\_, Sérgio Pinto. Direito Processual do Trabalho. 32ª Ed. – São Paulo, SP: Editora Atlas, 2011.

\_\_\_\_\_\_\_\_, Sérgio Pinto. Direito do Trabalho. 27ª Ed. Parte Geral. Volume I, 6ª ed. – São Paulo, SP: Editora Atlas, 2011.

VENEZIANO, André Horta Moreno. Coordenação Geral: Fábio Vieira Figueiredo, Fernando F. Castellani e Marcelo Tadeu Cometti – Direito e Processo do Trabalho. São Paulo: Ed. Saraiva, 2010.

FILHO, Augusto Pereira. Rotinas Trabalhistas (Aula). Site: Slide Share, Piaui, 02 agosto 2013. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/augustopereirafilho/rotinas-trabalhistas-aula>. Acesso em 12 de setembro de 2013.

SITIO: [www.antt.gov.br/index.php](http://www.antt.gov.br/index.php). Acesso em 12 de setembro de 2013.

SITIO: [www.cnt.org.br/imagens/cartilha\_regulamentacao](http://www.cnt.org.br/imagens/cartilha_regulamentacao). Acesso em 12 de setembro de 2013.

SITIO:www.significados.com.br/Just-in-time. Acesso em 09 de agosto de 2013.

SITIO:[www.denatran.gov.br/ultimas/271120113.htm](http://www.denatran.gov.br/ultimas/271120113.htm). Acesso em 02 de dezembro de 2013.

SITIO: [www.planalto.gov.br/ccivil\_03/ato2011-2014/lei/12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/lei/12619.htm). Acesso em 04 de dezembro de 2013.

SITIO: [www.antaq.gov.br/Portal/Portos\_PrincipaisPortos.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_PrincipaisPortos.asp). Acesso em 22 de dezembro de 2013.

SITIO: [www.jurisway.org.br/v2/sumula.asp/OJ332](http://www.jurisway.org.br/v2/sumula.asp/OJ332). Aceso em 14 de janeiro de 2014.

SITIO:[www.europa.eu/legislation\_summaries/transport/road\_transport/index\_pt.htm](http://www.europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/index_pt.htm). Acesso em 20 de fevereiro de 2014.

SITIO: http:www.velormark.com.br. Acesso em 27 de abril de 2014.

SITIO: <http://www.logweb.com.br/novo/conteudo/noticia/30538/lei-12619-que-normatiza-o-trabalho-dos>... Acesso em 27 de abril de 2014.