

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC

CURSO DE DIREITO

ALBERTO ELIAS MIGUEL

**A JORNADA DE TRABALHO E O EXAME TOXICOLÓGICO OBRIGATÓRIO NA
LEI N° 13.103/15: UM ESTUDO A LUZ DOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA
DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, DA RAZOABILIDADE E DA PROTEÇÃO**

CRICIÚMA

2017

ALBERTO ELIAS MIGUEL

**A JORNADA DE TRABALHO E O EXAME TOXICOLÓGICO OBRIGATÓRIO NA
LEI N° 13.103/15: UM ESTUDO A LUZ DOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA
DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, DA RAZOABILIDADE E DA PROTEÇÃO**

Trabalho de Conclusão do Curso, apresentado para obtenção do grau de Bacharel no Curso de Direito da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador (a): Prof^a. Márcia Andréia Schutz Lírío Piazza.

CRICIÚMA

2017

ALBERTO ELIAS MIGUEL

**A JORNADA DE TRABALHO E O EXAME TOXICOLÓGICO OBRIGATÓRIO NA
LEI N° 13.103/15: UM ESTUDO A LUZ DOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA
DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, DA RAZOABILIDADE E DA PROTEÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel, no Curso de Direito da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Relações do Trabalho.

Criciúma, Dezembro de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Márcia Andréia Schutz Lírio Piazza - Mestre – (UNESC) - Orientadora

Prof. Arlindo Roberto Voltolini Filho - Especialista - UNESC

Prof. Evaldo Lourenço de Lima - Especialista - UNESC

Dedico este trabalho aos meus queridos pais, que sem perceber, com suas histórias de vida, me ensinaram muito sobre perseverar.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, por me proteger nos momentos difíceis e me abençoar com este curso!

Agradeço minha esposa, Simone Salvan de Pieri, que com muita paciência e perseverança “segurou as pontas” enquanto eu me aventurava nesta graduação.

Agradeço minha mãe, Arlete Elias, que sempre orou por mim, e me apoiou em toda minha vida.

Agradeço meu pai, Ageu da Rocha Miguel, por acreditar, aconselhar e me motivar desde o primeiro dia deste desafio.

Agradeço meus irmãos por torcerem por mim e estarem ao meu lado.

Agradeço a todos os colegas de trabalho, que me ajudaram inúmeras vezes e contribuíram muito para meu crescimento e conhecimento. Em especial Keli Eufrásio Felisbino, Sarita Melo e Vera Lúcia Elias Medeiros, que não mediram esforços para tornar este grande sonho realidade.

Agradeço os professores por fazerem parte desta jornada e pelo conhecimento, que certamente levarei por toda minha vida! Em especial a professora Márcia Andréia Schutz Lírio Piazza que me orientou nesta jornada.

A todos vocês dedico meus sinceros agradecimentos.

“A DIGNIDADE HUMANA é a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para a vida saudável, para que tenha bem-estar físico, mental e social, além de propiciar e promover sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.”

Ingo Sarlet

RESUMO

O presente estudo tem como escopo, analisar a jornada de trabalho e a obrigatoriedade do exame toxicológico para os motoristas profissionais a luz dos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, da razoabilidade e da proteção. O trabalho para uma melhor análise, foi dividido em três capítulos, respectivamente: a) um estudo sobre os princípios de proteção ao trabalhador na legislação brasileira; b) um estudo sobre motorista profissional: evolução histórica e exposição da legislação pertinente; c) um estudo acerca da obrigação do exame toxicológico para motoristas profissionais: alterações na legislação, estatísticas. O problema central do estudo está em relacionar a jornada de trabalho, a exigência do exame toxicológico, o objetivo do mesmo, com os princípios de proteção ao trabalhador. Na presente monografia utilizou-se a Lei Maior e legislações esparsas. Quanto aos resultados da pesquisa realizada, foi possível demonstrar que a obrigatoriedade do exame toxicológico não alcança seu objetivo de forma integral diante da jornada de trabalho exercida, além de gerar diversos conflitos. Neste contexto, conclui-se que devido aos pontos conflitantes e ausência de comprovada eficácia, esta obrigação não cumpre com o seu propósito.

Palavras-chave: Jornada de trabalho. Exame toxicológico. Motorista profissional. Princípios.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the work day and mandatory toxicological examination for professional drivers in light of the constitutional principles of human dignity, reasonableness and protection. The work for a better analysis was divided into three chapters, respectively: a) a study on the principles of worker protection in Brazilian legislation; b) a study on professional driver: historical evolution and exposure of the relevant legislation; (c) a study on the toxicological examination requirement for professional drivers: changes in legislation, statistics. The main problem of the study is to relate the work day, the requirement of the toxicological examination, the objective of the same, with the principles of worker protection. In this monograph the Major Law was used and sparse legislations. Regarding the results of the research, it was possible to demonstrate that the compulsory toxicological examination does not reach its objective fully in the face of the workday exerted, besides generating several conflicts. In this context, it is concluded that due to the conflicting points and lack of proven effectiveness, this obligation does not fulfill its purpose.

Key-words: Working hours. Toxicological examination. Professional driver. Principles.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

§	Parágrafo
Nº	Número
ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
Art.	Artigo
CAPUT	Parte superior
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
INPAD	Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia para Políticas Públicas do Álcool e Outras Drogas
LENAD	Levantamento Nacional de Álcool e Drogas
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
ONU	Organização das Nações Unidas
P	Página
SUS	Sistema Único de Saúde
UNESC	Universidade do Extremo Sul Catarinense

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 PRINCÍPIOS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	12
2.1 PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS E DO TRABALHO E SUA IMPORTÂNCIA PARA O ORDENAMENTO JURÍDICO.....	13
2.1.1 Princípios constitucionais	13
2.1.2 Princípio da razoabilidade	14
2.1.3 Princípio da dignidade da pessoa humana	15
2.2 PRINCÍPIOS DO DIREITO DO TRABALHO	20
2.2.1 Princípio da proteção	21
2.3 MOTORISTA PROFISSIONAL.....	23
2.3.1 Conceito	23
3 MOTORISTA PROFISSIONAL E A LEI 13.103 DE 2015	27
3.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO SOBRE O TEMA: LEI 12.619/2012, PROJETO DE LEI 4.246/2012, PROJETO DE LEI 5.943/2013 E PROJETO DE LEI 6.686/2013	27
3.2 PRINCIPAIS PONTOS DA LEI 13.103/15.....	29
3.2.1 Jornada de trabalho	35
4 O EXAME TOXICOLÓGICO	38
4.1 EXAME TOXICOLÓGICO NA LEI 13.103 DE 2015; ALTERAÇÃO NA CLT E A JURISPRUDÊNCIA.....	38
4.2 USUÁRIOS FORA DA JORNADA E ESTATÍSTICAS	42
4.3 ADI 5322 E A JURISPRUDÊNCIA DO TRT 3 E TST	45
5 CONCLUSÃO	50
REFERÊNCIAS	51

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem a intenção de discutir sobre a jornada de trabalho e a exigência do exame toxicológico para motoristas profissionais diante dos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, da razoabilidade e da proteção.

A exigência do exame toxicológico surgiu com a lei 13.103 de 2 de março de 2015, voltada a disciplinar a profissão dos motoristas profissionais no Brasil.

Para elaboração do presente trabalho, será empregado o método dedutivo na abordagem. Já os objetivos da pesquisa serão delineados através do estudo exploratório.

Para coleta de dados, utilizar-se-á a pesquisa bibliográfica e documental, com pesquisas em livros, sites da internet, artigos, leis, jurisprudências, entre outros.

Uma vez especificados os métodos de pesquisa e abordagem, destaca-se que o presente trabalho se divide em três capítulos, para que se possa contextualizar o leitor nos institutos estudados, e posteriormente encontrar a resposta ao problema da existência, ou não, do abuso na dignidade da pessoa humana, da razoabilidade e da proteção ao exigir o exame toxicológico para os motoristas profissionais diante das longas jornadas de trabalho.

No primeiro capítulo serão abordados os princípios de proteção ao trabalhador na legislação brasileira, demonstrando que tanto princípios constitucionais quanto princípios específicos da legislação trabalhista servem como balizadores diante de novas normas jurídicas.

Entre os inúmeros princípios existentes no ordenamento jurídico, far-se-á a compilação dos princípios mais relevantes, sendo que um dos mais importantes é o princípio da dignidade humana sendo considerado o epicentro de todo ordenamento jurídico.

Faz-se necessário, ainda no primeiro capítulo, conceituar motorista profissional, dessa forma, será possível o leitor identificar quais dos motoristas serão afetados pelas mudanças legais.

Seguindo para o segundo capítulo, é preciso contextualizar a evolução histórica da legislação do motorista profissional, com análise da Lei 12.619/2012, e dos três projetos de lei posteriores, são eles: projeto de lei 4.246/2012, projeto de lei 5.943/2013 e projeto de lei 6.686/2013.

Ainda no segundo capítulo, far-se-á a análise da Lei 13.103/15, especialmente no que se refere a jornada de trabalho em regime de horas extraordinárias.

No terceiro e último capítulo será abordada a exigência do exame toxicológico para motoristas profissionais diante de Lei 13.103/15, com exposição jurisprudencial e de dados estatísticos.

Ainda no terceiro capítulo, será abordada a inconstitucionalidade da Lei 13.103/15, diante da ADI 5322/DF, em trâmite no Supremo Tribunal Federal, fazendo-se as devidas considerações acerca da inicial, de autoria da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT.

Estas considerações serão mescladas com opinião de alguns doutrinadores, do autor da ADI 5322, juntamente com o parecer da Procuradoria Geral da República acerca da necessidade, ou não, de procedência do pedido de Inconstitucionalidade dos dispositivos atacados na referida ação, entre eles a jornada de trabalho excessiva e a exigência de exames toxicológicos para motoristas profissionais.

2 PRINCÍPIOS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Este primeiro capítulo abordará os princípios constitucionais e trabalhistas mais relevantes para o desenvolvimento do tema proposto, além de conceituar motorista profissional para uma melhor análise dos demais capítulos.

De acordo com o doutrinador Lenza (2015, p. 1503), “[...] a palavra “princípio”, vem do termo latino *principium*, traz a ideia de começo, origem, base, ponto de partida [...]”.

Delgado (2010), ensina que os princípios são de extrema importância para a convivência social, impactando na realidade das pessoas, seja na elaboração de paradigmas de conduta para serem respeitadas na sociedade ou na lapidação de atitudes já praticadas em diversas culturas.

Estes princípios servem para inspirar o criador das normas, nortear os julgamentos, suprir pontos omissos na legislação e, conforme descreve Rodriguez (2015, p. 30):

[...] os princípios gerais de direito não se podem identificar com os princípios próprios de uma disciplina. O próprio qualificativo “gerais” indica-nos a nota de amplitude, de compreensão de todos os ramos de extensão e aplicação a todo o direito.

Assim, os princípios representam uma verdade universal utilizados para nortear o ser humano, ou seja, aquilo que o ser humano acredita como um dos seus valores mais inegociáveis.

No direito do trabalho existem princípios próprios e específicos, e com o objetivo de delimitar a discussão no tema da presente monografia, deve-se passar a análise sobre os *princípios que* estão presentes em nossa Constituição como garantias de proteção aos trabalhadores e também quanto ao princípio protetor específico do direito do trabalho que diretamente contribuem na discussão ora proposta.

Neste sentido, para solucionar conflitos, diante de possíveis lacunas ou omissões na legislação, os princípios vão nortear a resolução das lides, em todos os ramos do direito, estando incluída neste contexto a lei do motorista profissional e a exigência do exame toxicológico.

2.1 PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS E DO TRABALHO E SUA IMPORTÂNCIA PARA O ORDENAMENTO JURÍDICO

2.1.1 Princípios constitucionais

Os princípios constitucionais, segundo Lenza (2015), são as principais normas fundamentais de conduta de um indivíduo mediante as leis já impostas, além de exigências básicas ou fundamentos para tratar uma determinada situação.

Neste sentido, a Constituição Federal de 1988 está hierarquicamente acima de todas as outras normas, e tem seus princípios que protegem e norteiam todo o ordenamento jurídico brasileiro.

Afirma Lenza (2015, p. 92) que:

[...] estabelecemos, graficamente, a ideia da “pirâmide” de Kelsen, consagrando a verticalidade hierárquica das normas e a Constituição positivada como norma de validade de todo o sistema e, assim, o princípio da supremacia da Constituição.

Neste viés, Martins (2014, p. 29) ensina que “[...] a Constituição é hierarquicamente superior às demais normas, pois, o processo de validade destas é regulado na primeira. [...]”.

Nascimento (2013, p. 465), corrobora com este entendimento afirmando que os princípios “[...] prevalecem sobre as leis que os contrariam, expressando valores que não podem ser contrariados pelas leis positivas, uma vez que são regras de direito natural”. Assim, diante do princípio da supremacia da Constituição, ocorrendo um conflito entre normas esparsas como a lei do motorista profissional e a Lei Maior e seus princípios, a última deve prevalecer.

A Constituição Federal de 1988, não apresenta de forma expressa princípios específicos do Direito do Trabalho, mas traz alguns princípios que podem ser aplicados na relação de trabalho, como em seu artigo 1º estão enumerados os princípios fundamentais da República Federativa do Brasil, sendo que dois dos cinco podem ser aplicados na relação de trabalho, são eles: a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho (SUSSEKIND, 2010, p.72).

Para Sergio Pinto Martins (2008), existem princípios que são comuns ao direito geral, como por exemplo, o de que ninguém pode alegar o desconhecimento da lei, o da dignidade da pessoa humana, o da proibição do abuso do direito, do

enriquecimento sem causa, o da função social e o da boa fé nos contratos que também é aplicável no direito do trabalho.

Segundo a obra de Delgado (2014, p.195), tem-se que “aplicam ao direito do trabalho os princípios da dignidade humana, da proporcionalidade (que se associa ao da razoabilidade), da máxima efetividade da norma jurídica e outros”.

Assim, vários princípios, mesmo a priori sendo considerados constitucionais, ou gerais no ordenamento jurídico, são amplamente utilizados na esfera trabalhista.

2.1.2 Princípio da razoabilidade

Para Rodriguez (2015, p. 392), “[...] razoabilidade é a qualidade do razoável. E razoável é definido como o regulado, o justo, o conforme à razão [...]”.

Nenhum direito pode ser exercido de um modo não razoável, porém, muitas vezes é difícil para quem tem o poder decisório, atuar com equilíbrio, sem se deixar envolver pela emoção, assim, Rodriguez (2015, p. 396) traz três dicas para determinar quando a decisão é razoável:

- a) é a comparação e o equilíbrio das vantagens que um ato do Estado traz à comunidade, com os encargos que lhe causa;
- b) é a adequação entre o meio empregado pelo ato e a finalidade que ele colima; e
- c) é a conformidade do ato com uma série de princípios, aos quais se considera ligada a existência da sociedade.

Neste sentido, será que é adequada a exigência do exame toxicológico para motoristas profissionais com a finalidade de redução de acidentes? E esta exigência está em conformidade com os diversos princípios?

O princípio da razoabilidade, para Delgado (2010, p.168), “[...] determina que se obedeça a um juízo tanto de verossimilhança como também de ponderação, sensatez e prudência na avaliação das condutas das pessoas”.

O princípio da razoabilidade:

[...] se constrói sobre os alicerces da **razão e da justiça**. Parte-se do pressuposto de que o homem aja razoavelmente, com bom senso, e não arbitrariamente. Esse princípio impõe limites a situações **em que a lei não consegue prevê-los de forma muito rígida, dadas as inúmeras circunstâncias que podem surgir no caso objeto de apreciação [...]**. (BARROS, 2013, p. 149, grifo nosso).

Assim, o princípio da razoabilidade deve servir como uma bússola que orienta um grupo de aventureiros que se perde em uma selva e precisa achar o caminho para casa, logo, qualquer pessoa que tem poder decisório, antes de agir deve lembrar e aplicar este princípio em sua decisão.

A casa seria um lugar comparado ao justo, coerente, moral e ético, já a bússola seria o princípio e o caminho a percorrer para chegar a casa e todas as decisões que tomamos para atingir o objetivo.

Para Lenza (2015) o princípio da Razoabilidade é um princípio universal, que deve ser aplicado em qualquer ramo do direito e não apenas no direito constitucional.

Dessa forma, sempre que for necessário tomar uma atitude, o autor da mesma deve se perguntar: Esta é a melhor alternativa? Será que é uma decisão adequada?

Assim, este princípio é muito útil para melhor compreensão das condutas humanas e sociais, se tornando um guia para resolução dos conflitos.

2.1.3 Princípio da dignidade da pessoa humana

De acordo com Kant, a dignidade representa um valor interior, e é de interesse geral. Para deixar mais claro este conceito o autor faz uma comparação entre duas categorias de valores, o preço e a dignidade:

[...] no mundo social existem duas categorias de valores: o preço (*preis*) e a dignidade (*Wurden*). Enquanto o preço representa um valor exterior (de mercado) e manifesta interesses particulares, a dignidade representa um valor interior (moral) e é de interesse geral. As coisas tem preço; as pessoas, dignidade. O valor moral se encontra infinitamente acima do valor de mercadoria, porque, ao contrário deste, não admite ser substituído por equivalente [...] (KANT, 1989 apud MORAES, 2003, p. 113-114)

Para Pequeno (2004 apud GOULART, 2006, p. 502-503) a dignidade “[...] possui uma dimensão qualitativa, jamais quantitativa”. Neste sentido, ensina que:

[...] ninguém pode gozar de mais dignidade do que outra pessoa. Decerto que ninguém precisa saber definir *dignidade humana* para reconhecer que ela existe como prerrogativa inalienável do sujeito. Não precisaríamos compreender seu significado para defender os que tem sua *dignidade* ultrajada.

De acordo com Trybus (2006, p. 702) “Todo e qualquer ser humano, independente de sexo, raça, cor, origem, idade e instrução, ao possuir a qualidade moral de pessoa humana, deve ser respeitado de forma incondicional a sua dignidade”.

Moraes (2003, p. 117) ensina que “[...] é “desumano”, isto é, contrário à dignidade humana, tudo aquilo que puder reduzir a pessoa (o sujeito de direitos) à condição de objeto.

Assim, o legislador ao elaborar uma norma deve levar em conta como finalidade máxima, a valorização da dignidade humana.

O princípio da dignidade humana é o maior princípio do Direito Constitucional contemporâneo, tornando-se o epicentro de todo o ordenamento jurídico.

O princípio da dignidade da pessoa humana traduz a ideia de que o valor central das sociedades, do Direito e do Estado contemporâneos é a pessoa humana, em sua singeleza, independentemente de seu *status* econômico, social ou intelectual. O princípio defende a centralidade da ordem juspolítica e social em torno do ser humano, subordinadamente dos demais princípios, regras, medidas e condutas práticas” (DELGADO, 2010, p. 37).

Para Barros (2013, p. 149), a dignidade da pessoa humana é “[...] o núcleo intangível do direito à honra, cujo conceito depende de fatos, ideias e valores que estão presentes numa sociedade em determinado momento histórico.” Sendo um verdadeiro ponto norteador no direito brasileiro.

Uma das pioneiras referências ao princípio da dignidade da pessoa humana consta da Declaração Universal dos Direitos do Homem, de 1948, aprovada pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU). Fala-se da dignidade da pessoa humana como base da liberdade, da justiça e da paz em diversos momentos da Declaração, veja-se:

Considerando que o reconhecimento da **dignidade** inerente a todos os membros da família **humana** e de seus direitos iguais e inalienáveis é o fundamento da liberdade, da justiça e da paz no mundo;

Considerando que os povos das Nações Unidas reafirmaram, na Carta, sua fé nos direitos fundamentais do ser humano, na **dignidade** e no valor da pessoa **humana** e na igualdade de direitos do homem e da mulher e que decidiram promover o progresso social e melhores condições de vida em uma liberdade mais ampla;

Artigo 1 - Todos os seres **humanos** nascem livres e iguais em **dignidade** e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação uns aos outros com espírito de fraternidade.

Artigo 22 - Todo ser **humano**, como membro da sociedade, tem direito à segurança social, à realização pelo esforço nacional, pela cooperação internacional e de acordo com a organização e recursos de cada Estado, dos direitos econômicos, sociais e culturais indispensáveis à sua **dignidade** e ao livre desenvolvimento da sua personalidade.

Artigo 23 - 3. Todo ser humano que trabalha tem direito a uma remuneração justa e satisfatória que lhe assegure, assim como à sua família, uma existência compatível com a **dignidade humana** e a que se acrescentarão, se necessário, outros meios de proteção social (ONU, 1948, grifo do autor).

Segundo Delgado (2010, p. 38), “a partir dessa época, em seguida à Segunda Guerra Mundial, o princípio passaria a compor o núcleo basilar de grande parte das constituições democráticas construídas”. Assim, incluiu-se também na Constituição da República Federativa do Brasil (1988), sendo um dos seus princípios fundamentais:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

III - a dignidade da pessoa humana [...].

Assim, é devido a todo ser humano, condições de vida e de trabalho dignas, para que ele possa voltar para sua família com saúde e disposição.

Para Lenza, (2015, p. 1507), o princípio da dignidade da pessoa humana é a “[...] regra matriz dos direitos fundamentais [...]. Logo, diante de colisões, a dignidade servirá para orientar as necessárias soluções de conflitos”.

Neste mesmo sentido, Piovesan (2008, p. 27), ensina que o princípio da dignidade humana “[...] impõe-se como núcleo básico e informador de todo o ordenamento jurídico, como critério e parâmetro de valoração a orientar a interpretação e compreensão do sistema constitucional”.

O doutrinador Delgado (2010, p. 39), afirma que “[...] a dignidade do ser humano fica lesada caso este se encontre privado de instrumentos de mínima afirmação social [...]”.

Dessa forma, o princípio da dignidade da pessoa humana deve ser entendido para que se faça uma análise das condições em que este empregado é submetido, e que antes de tomar qualquer atitude, leve-se em conta este princípio para que o empregado tenha condições dignas de trabalho.

O trabalhador passou a ter seus direitos assegurados a partir das constituições sociais, pautadas na dignidade da pessoa humana, como a Constituição de Weimar, de 1919 (NASCIMENTO, 2013).

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 não foi a pioneira em legislação ao trabalhador, porque as Constituições anteriores como a de 1934, 1946 e 1967, bem com a CLT de 1943 já tratavam dos direitos do trabalhador, mas foi na Constituição de 1988 “que modificou, em alguns aspectos, o sistema jurídico das relações de trabalho”, ampliando os direitos do trabalhador, passando a considerá-los como fundamentais (NASCIMENTO, 2013, p. 107).

Nesse diapasão, leciona Amauri Mascaro Nascimento (2013, p. 111) sobre a nova legislação:

Ganharam relevo novos temas do direito do trabalho, entre os quais as políticas de promoção de empregos e os meios por estas definidos para o combate ao desemprego; a consolidação da autonomia coletiva dos particulares, para a valorização das práticas negociais, respeitado um patamar mínimo de garantias legais de proteção ao trabalhador.

O artigo 1º, IV da Constituição Federal aduz:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:
IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (BRASIL, 2014).

Isso significa que os alicerces da relação de trabalho se encontram na Constituição Federal como seus fundamentos. E ainda, vale ressaltar o disposto no artigo 6º, CRFB/1988 que elenca os direitos sociais, incluindo o trabalho, *in verbis*:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (BRASIL, 2014).

O artigo 7º da Carta Magna traz um rol de direitos do trabalhador que visam à garantia da sua dignidade enquanto empregado, mostrando a valorização do trabalho no seu texto, no inciso I:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:
I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos (BRASIL, 2014).

Há também o artigo 170 da Lei Maior, integrante do Título da Ordem Econômica e Financeira, que traz como princípio desta, no inciso VIII, a busca do pleno emprego (BRASIL, 2014).

Ademais, o artigo 193, estabelece que “a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais” (BRASIL, 2014).

Dessa forma o trabalho é considerado um direito fundamental, que deve ser assegurado a todo trabalhador de forma digna. Verificando-se pois, que a dignidade é pressuposto para o trabalho, aquele salvaguardado como direito fundamental, o trabalhador deve ser protegido em todas as condições, sob pena de grave violação de preceito fundamental.

Nesse sentido, Maurício Godinho Delgado faz apropriada conclusão a respeito do princípio da dignidade humana, a saber:

Tudo isso significa que a ideia de dignidade não se reduz, hoje, a uma dimensão estritamente particular, atada a valores iminentes à personalidade e que não se projetam socialmente. Ao contrário, o que se concebe inerente à dignidade da pessoa humana é também, ao lado dessa dimensão estritamente privada de valores, a afirmação social do ser humano (DELGADO, 2014, p. 40).

O princípio da dignidade humana ultrapassa a esfera individual da pessoa, protegendo-a em um primeiro momento, mas estendendo-se ao âmbito social da vida do indivíduo, protegendo-o, outrossim, como trabalhador.

Nesse diapasão, preceitua o doutrinador Nascimento (2013, p. 462):

A dignidade é um valor subjacente a numerosas regras de direito. A proibição de toda ofensa à dignidade da pessoa é questão de respeito ao ser humano, o que leva o direito positivo a protegê-la, a garanti-la e a vedar atos que podem de algum modo levar à sua violação, inclusive na esfera dos direitos sociais.

Para Amauri Mascaro Nascimento que não existem meios que garantam a efetivação do referido princípio no ordenamento brasileiro, assim:

[...] essa lacuna dá margem a insegurança jurídica. Nem sempre o princípio é aplicável adequadamente. Tudo depende dos fatos e das configurações jurídicas que se apresentem no caso concreto. As normas infraconstitucionais deveriam explicitar o seu campo de atuação. Esse campo deve ser o dos direitos de personalidade e da tutela contra danos morais, da proibição do trabalho da criança e da proteção do trabalho

precário do adolescente e do trabalhador rural, e da proibição da discriminação (2013, p. 463).

O autor deixa claro que, na maioria das vezes, os julgadores necessitam balizar-se pelos princípios, levando em consideração, em especial, a condição peculiar do trabalhador para garantir sua efetiva proteção. Por tal é que a dignidade do trabalhador mostra sua importância, posto que, deve ser sempre o marco inicial para assegurar que não prevaleça qualquer situação contrária aos princípios.

2.2 PRINCÍPIOS DO DIREITO DO TRABALHO

A Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, em seu artigo 8º dispõe que:

As autoridades administrativas e a Justiça do Trabalho, na falta de disposições legais ou contratuais, decidirão, conforme o caso, pela jurisprudência, por analogia, por equidade e outros **princípios** e normas gerais de direito, principalmente do direito do trabalho, e, ainda, de acordo com os usos e costumes, o direito comparado, mas sempre de maneira que nenhum interesse de classe ou particular prevaleça sobre o interesse público (BRASIL, 1943, grifo do autor).

Assim, é possível observar que os princípios serão amplamente utilizados pelos juízes para decidir questões omissas, ou duvidosas na legislação. Para Nascimento (2013, p. 468) os princípios “[...] são normas jurídicas que atuam no ordenamento como as demais normas e com hierarquia superior [...]”. Logo, diante de uma exigência recente e polêmica, os princípios serão muito utilizados na resolução de conflitos trabalhistas.

O Direito do Trabalho têm como principais princípios:

[...] (1) princípio de proteção [...]; (2) princípio da irrenunciabilidade dos direitos; (3) princípio da continuidade da relação de emprego; (4) princípio da primazia da realidade; (5) princípio da razoabilidade; (6) princípio da boa-fé; e (7) princípio de não discriminação (RODRIGUEZ, 2015, p. 61).

Assim ainda que tenha princípios próprios, nada impede que seja utilizados princípios gerais do Direito nos casos concretos.

2.2.1 Princípio da proteção

O princípio da proteção, segundo Rodriguez (2015, p. 83), “[...] responde ao objetivo de estabelecer um amparo preferencial a uma das partes: o trabalhador”. Diferentemente do direito comum, o direito do trabalho tende a pender para o empregado alcançando uma paridade entre as partes:

Enquanto no direito comum uma constante preocupação parece assegurar a igualdade jurídica entre os contratantes, no Direito do Trabalho a preocupação central parece ser a de proteger uma das partes com o objetivo de, mediante esta proteção, alcançar-se uma igualdade substancial e verdadeira entre as partes (RODRIGUEZ, 2015, p. 83).

Para Barros (2013, p. 142), o princípio da proteção tem o propósito de “[...] corrigir desigualdades, criando uma superioridade jurídica em favor do empregado, diante da sua condição de hipossuficiente”.

Jorge Neto e Cavalcante (2013, p. 143), ensinam que diante do princípio da proteção é possível dar prioridade a uma norma ao invés da constituição, desde que seja mais benéfico tal preceito:

A Constituição Federal haverá de prevalecer em todo o ramo do ordenamento jurídico, mas, se houver outras normas jurídicas mais benéficas ao trabalhador, estas deverão prevalecer. É a influência do princípio protetor e a caracterização da norma mais favorável.

Diante disso, é possível perceber quão importante é o princípio da proteção, a ponto de superar a Lei Maior de um Estado.

Rodriguez ensina que o princípio da proteção se expressa nas seguintes formas:

- a) a regra *in dubio pro operatio*. Critério que deve utilizar o juiz ou intérprete para escolher, entre vários sentidos possíveis de uma norma, aquele que seja mais favorável ao trabalhador;
- b) a regra da norma mais favorável determina que, no caso de haver mais de uma norma aplicável, deve-se optar por aquela que seja mais favorável, ainda que não seja a que corresponda aos critérios clássicos de hierarquia das normas; e
- c) a regra da condição mais benéfica. Critério pelo qual a aplicação de uma norma trabalhista nunca deve servir para diminuir as condições mais favoráveis em que se encontrava um trabalhador (RODRIGUEZ, 2015, p. 107).

Para Delgado (2014, p. 197), “parte importante da doutrina aponta este princípio como cardeal do Direito do Trabalho, por influir em toda a estrutura e características próprias desse ramo jurídico especializado.” Sendo assim um princípio amplo que abrange a proteção em todos os sentidos.

O princípio da proteção visa proteger o direito do trabalhador no que tange a parte mais hipossuficiente na relação de emprego, visto que:

Informa este princípio que o Direito do Trabalho estrutura em seu interior, com suas regras, institutos, princípios e presunções próprias, uma teia de proteção à parte hipossuficiente na relação empregatícia – obreiro -, visando retificar (ou atenuar), no plano jurídico, o desequilíbrio inerente ao plano fático do contrato de trabalho (DELGADO, 2014, p. 192).

Para Barros (2013, p. 142), “o princípio da proteção é consubstanciado na norma e na condição mais favorável, cujo fundamento se submete à essência do Direito do Trabalho”, ficando claro que tem este propósito o de corrigir as desigualdades entre empregador e empregado.

Sendo assim este princípio se divide em três, segundo Martins (2014, p. 69), “(a) o *in dubio pro operário*; (b) o da aplicação da norma mais favorável ao trabalhador; (c) o da aplicação da condição mais benéfica ao trabalhador.”

Em relação ao *in dubio pro operário*, trata-se de uma regra que tem por objetivo proteger a parte, presumidamente, mais frágil da relação jurídica e, em se tratando de Direito do Trabalho, resta claro que a parte mais fraca é o empregado. (MARTINS, 2014)

No caso sobre a *aplicação da norma mais favorável*, sendo um desdobramento do princípio da proteção, conceitualmente é a aplicação ao empregado da norma mais favorável existente no ordenamento jurídico vigente, nos ficando implícito no caput do artigo 7º da CF/88. (MARTINS, 2014)

E sobre a aplicação da condição mais benéfica ao trabalhador, segundo Martins (2014, p.70), “deve ser entendida como fato de que vantagens já conquistadas, que são mais benéficas ao trabalhador, não podem ser modificadas para pior”

Assim, levando em conta o princípio da proteção, o empregador diante de uma nova legislação, pode utilizar este princípio para solucionar possíveis dúvidas em sua aplicabilidade, adaptando a logística da empresa para novas regras, de maneira que o empregado não sofra os impactos negativos em sua profissão.

2.3 MOTORISTA PROFISSIONAL

Para melhor compreensão das inovações no ordenamento jurídico que serão abordadas posteriormente é necessário entender o conceito de motorista profissional, dessa forma, será possível identificar quais dos motoristas serão afetados pelas mudanças legais.

2.3.1 Conceito

Segundo o Conselho Nacional de Trânsito (2017a), Motorista profissional é: “[...] condutor que exerce atividade remunerada ao veículo”. Ou seja, qualquer motorista que utiliza o veículo para tirar o seu sustento.

O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), com base na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), define a atividade do motorista:

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

De acordo com a classificação se identifica no Código Brasileiro de Ocupações (CBO). Sendo que outras nomenclaturas mais específicas, por título e número no CBO como pode ser ver abaixo:

Figura1 – Resultados de títulos encontrados:

	Resultados de títulos encontrados	Código
	Motorista de ambulância	7823-20
	Motorista de automóveis	7823-05
	Motorista de basculante	7825-10
	Motorista de caminhão	7825-10
	Motorista de caminhão (entrega de bebidas)	7825-10
	Motorista de caminhão leve	7825-10
	Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)	7825-10
	Motorista de caminhão-basculante	7825-10
	Motorista de caminhão-betoneira	7825-10
	Motorista de caminhão-guincho leve	7825-15
	Motorista de caminhão-guincho médio	7825-15
	Motorista de caminhão-guincho pesado	7825-15
	Motorista de caminhão-guincho pesado com munk	7825-15
	Motorista de caminhão-guindaste	7825-15
	Motorista de caminhão-pipa	7825-10
	Motorista de caminhão-tanque	7825-10

Fonte: Ministério do Trabalho, 2017.

Na Lei Federal 13.103/15 que regulamenta o exercício da profissão de motorista consta que Motoristas Profissionais são “[...] aqueles motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional [...]” (BRASIL, 2015a).

O doutrinador Navarro (1962 apud Nascimento, 2013, p. 227), conceitua e diferencia o motorista profissional do não profissional:

[...] profissional é a atividade desempenhada de modo ordenado e direcionada a terceiros, com a característica da habitualidade. Por outro lado, não profissional é a atividade dirigida à própria pessoa que a pratica, em benefício próprio.

Para Nascimento (2013, p. 228), “O profissional é o homem que exerce uma profissão. [...]”. Assim, pode-se perceber que em qualquer categoria da Carteira Nacional de Habilitação – CNH (Brasil, 1988) existem motoristas profissionais:

- Categoria A: motofrete e mototaxi, que são aqueles condutores de motocicletas que exercem atividade remunerada entregando mercadorias ou levando passageiros.

Esta categoria profissional foi regulamentada através da Lei Federal 12.009 de julho de 2009 (BRASIL, 2009).

Segundo o Ministério da Saúde, em 2014, os motociclistas representaram 54% das internações decorrentes de acidentes de trânsito, acarretando ao SUS um gasto de R\$ 126,1 milhões, dessa forma, indaga-se o porquê desta categoria não necessita realizar o exame toxicológico (CNT, 2017).

- Categoria B: taxista, uma classe que foi regulamentada pela Lei Federal 12.468 de agosto de 2011. (BRASIL, 2011). Chofer, Conductor de turistas, motorista de carro forte, motorista vigilante, motorista segurança.
- Categoria C: motoristas de caminhões (caminhoneiros), regulamentado pela Lei Federal 13.103 de março de 2015. (BRASIL, 2015a).
- Categoria D: motoristas de ônibus, profissional também regulamentado pela 13.103/15. (BRASIL, 2015a). Motoristas de ambulâncias.
- Categoria E: motoristas de carreta (carreiros), profissional também regulamentado pela lei 13.103/15. (BRASIL, 2015a).

Contribuindo com este entendimento, Belmonte (2016, p. 24), ensina que motorista profissional:

[...] é o trabalhador cujo labor consiste, mediante formação profissional e habilitação por meio do Código de Trânsito Brasileiro nas categorias A, B, C, D e E, na condução de veículos automotores para o transporte rodoviário de carga ou passageiros e na realização de verificações e manutenções básicas do veículo para efeito de alimentação de combustível e óleo, pressão de pneus e avaliação da necessidade preventiva de revisões e reparação de avarias.

Percebemos que em todas as categorias existem motoristas profissionais, assim, para todas as categorias deveriam ser exigidos os exames toxicológicos, porém, a legislação exige apenas para as categorias de habilitação C, D e E. (CONTRAN, 2016).

Seguindo esta linha de raciocínio, tramita, na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei n. 2.823/11, do Dep Fed Aguinaldo Ribeiro (2011), com a intenção de incluir o exame toxicológico como requisito para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, em qualquer categoria. O Projeto, agora, encontra-se com o Dep Fed Mário Negromonte Junior, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, desde 29 de janeiro de 2016, aguardando o voto do relator, quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

3 MOTORISTA PROFISSIONAL E A LEI 13.103 DE 2015

Este capítulo mostrará a evolução histórica da legislação referente ao motorista profissional, além dos principais pontos da lei 13.103/15. Será possível compreender quais inovações ocorreram no ordenamento jurídico.

Será abordado as possibilidades referentes a jornada de trabalho para os motoristas profissionais diante da lei 13.103/15.

3.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO SOBRE O TEMA: LEI 12.619/2012, PROJETO DE LEI 4.246/2012, PROJETO DE LEI 5.943/2013 E PROJETO DE LEI 6.686/2013

A Lei 12.619 de 2012 foi o resultado de negociações entre as categorias patronal e profissional do setor de transportes, voltado a limitar a jornada de condução e propiciar aos motoristas descanso nas rodovias exercendo suas atividades de modo seguro e saudável, haja vista, que o número de acidentes estava aumentando a cada ano, logo, a finalidade desta nova legislação era:

[...] garantir não só melhores condições de vida e trabalho aos motoristas, mas também a segurança nas estradas do país, que vinham registrando um crescente e preocupante aumento de acidentes, muitos com vítimas fatais, deixando para trás um rastro de desolação e sofrimento (BELMONTE, 2016, p.22).

Como os motoristas não tinham uma legislação reguladora de sua atividade profissional, a Lei 12.619 de 2012 trouxe um mínimo de tranquilidade quanto ao respeito aos direitos básicos indispensáveis a uma vida digna. (BALSANELLI, 2016).

Nesta lei os motoristas não dirigiam por mais de quatro horas ininterruptas, e sua jornada diária de trabalho estava idêntico ao previsto na Constituição Federal. Tinha o direito de onze horas de descanso entre jornadas, sem possibilidade de fracionamento para motorista empregado. O tempo de espera em filas era indenizado no valor correspondente ao salário-hora com adicional de 30%.

Neste sentido, Belmonte (2016) ensina que a lei 12.619/12 visava à ordem pública, pois, tinha como objetivo “[...] proteger não só o trabalhador,

autônomo ou empregado, mas também terceiros que o acompanham no trajeto e demais veículos que trafegam em ruas, avenidas e estradas.

Para Moraes (2015) a limitação da jornada de trabalho trazida pela lei 12.619 de 2012 foi uma das principais contribuições para os motoristas profissionais, dando assim, uma vida mais digna para os mesmos:

[...] assim como nos ordenamentos jurídicos de todo o mundo, os direitos à vida, à saúde, à segurança e ao lazer, enquanto corolários do direito à dignidade humana, são tutelados constitucionalmente, fazendo-se concretos por meio de dois institutos: a limitação da jornada de trabalho e a exigência de intervalos mínimos de descanso.

Nesta senda é certo afirmar que as principais contribuições dadas pela Lei n. 12.619/2012 foram, sem dúvida, garantir ao motorista profissional o direito de ver sua jornada controlada pelo empregador dentro dos limites constitucionalmente definidos e o de prescrever períodos de descanso obrigatórios de cumprimento compulsório por esses trabalhadores.

Assim, que começou a vigorar a lei em junho de 2012, ocorreram inúmeras paralisações de caminhões nas rodovias brasileiras, ocasionando longos congestionamentos, ganhando assim repercussão na mídia, nesse cenário estabeleceu-se embate entre os interesses dos trabalhadores, representados por suas organizações sindicais, os dos embarcadores, grandes redes de supermercados, montadoras de veículos e todos os grandes tomadores do serviço de transporte de cargas.

Com a intensa pressão empresarial sobre o governo federal, surgiu no mesmo ano, o Projeto de Lei Complementar 4.246 de 2012, na Câmara dos Deputados, justificando que “a Lei 12.619, de 30 de abril de 2012 [...] trouxe transtorno a toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção [...]”.

Neste contexto turbulento surgiu em 2013 outros dois projetos semelhantes, com o intuito de alterar diversos dispositivos da lei 12.619/12, são eles: o projeto de lei, 5.943 e o projeto de lei 6.686, ambos foram apensados ao primeiro projeto de lei e começaram a tramitar em regime de prioridade.

Assim, o PLC 4.246/12, com seus dois projetos apensos, foram avaliados e convertidos na Lei 13.103 de 2015, revogando quase inteiramente a Lei 12.619 de 2012, dessa forma, a nova lei reduziu as garantias previstas na legislação anterior, agravando profundamente as condições de trabalho dos motoristas.

3.2 PRINCIPAIS PONTOS DA LEI 13.103/15

A Lei 13.103 de 2015 que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional, provocou grandes mudanças para esta classe de trabalhadores, alterando inclusive a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Segundo Passos, (2015, p. 14) a legislação do motorista profissional é “[...] precarizante, pois o retrocesso por ela trazido expressa o poder econômico, aumentando jornadas de trabalho e diminuindo remuneração”.

Acrescenta ainda, como inconsistente retirar alguns direitos básicos como dormir e se alimentar de forma digna, reduzindo os horários de descanso e alimentação intrajornada do trabalhador, afrontando o inciso XXII do art. 7º da Constituição Brasileira de 1988, veja-se:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:
XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança [...] (BRASIL, 1988).

Um dos pontos mais impactantes desta nova lei foi referente a jornada de trabalho, onde prevê uma possibilidade do motorista rodar até 12 horas todos os dias:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias (BRASIL, 2015a).

Neste sentido, Nascimento (2013, p. 330) ensina que além da legislação trabalhista ser subordinada a Lei Maior a autonomia coletiva não pode confrontá-la: “[...] Como a Constituição comanda o sistema jurídico, o direito do trabalho está subordinado aos seus imperativos, que não podem ser afastados pela autonomia coletiva e individual [...]”.

A negociação coletiva que visa o aumento dos lucros, majorando a jornada de trabalho do motorista em quatro horas extras diárias, sem nenhum benefício ao trabalhador é ilegal:

Caso a realização da negociação coletiva tenha por objetivo apenas o aumento dos lucros dos empregadores, sem qualquer benefício aos obreiros, estaremos diante de uma ilegalidade que implica na inefetividade dos direitos trabalhistas constitucionalmente e legalmente previstos (ESPINDOLA, 2013, p. 274).

Neste sentido, Moraes (2015, p. 57), afirma que o sindicato não pode colocar a saúde do motorista em risco autorizando ele fazer quatro horas extras diárias:

Nem mesmo o condicionamento à negociação coletiva socorre a nova regra, primeiro porque a indisponibilidade do direito fundamental à saúde afasta a possibilidade que um terceiro, o sindicato, venha a transigir a saúde do motorista, segundo porque, numa apreciação prática, neste curtíssimo período de vigência da Lei n. 13.103/2015, são fartos os exemplos de cláusulas coletivas autorizando, sem a menor parcimônia, o elástico da jornada até o limite de quatro horas.

Além disso, ensina que o sindicato só pode reduzir ou compensar as horas da jornada de trabalho, jamais majorar as mesmas, conforme art. 7º, inciso XIII, da constituição federal:

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 (BRASIL, 1988).

Assim, levando em conta o princípio da hierarquia da norma, qual dispositivo deve prevalecer?

Desta forma, analisando esta alteração na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, será que é possível dirigir 12 horas por dia sem tomar nada para inibir o sono e o cansaço? Nascimento (2013, p. 792), responde a questão afirmando que “O meio de combater ou evitar a fadiga é o lazer [...]”, ou seja, o descanso, pois, os medicamentos apenas retardam o inevitável, o sono, e conseqüentemente, os acidentes.

Para Nicoladeli et al (2015, p. 23-60), a Lei 13.103 de 2015 permite converter

[...] as jornadas excessivas (uma aberração jurídica!) em atividade legitimada por lei ordinária. [...] tem-se uma norma trabalhista escravizada e subordinada aos interesses econômicos, subvertendo completamente a

lógica protetiva e a intentada melhoria da condição social dos trabalhadores [...].

Nesta seara, Alves Jr (2015), afirma que “[...] a cada 4 h na direção veicular o homem tem lapsos de atenção, que com 8 h tem déficit de atenção e que acima disso o risco de acidente aumenta em duas vezes”. Contribui ainda neste tema, dizendo que é o excesso de horas trabalhadas é o principal motivo dos acidentes em rodovias:

As causas primordiais de acidentes em nossas rodovias são fadiga 18% e sono 42% perfazendo uma estatística alarmante de 60% de todos os nossos acidentes. Vale a pena lembrar que 93% dos acidentes acontecem por falha humana. Costumamos dizer que hoje, em todo acidente rodoviário tem um motorista profissional envolvido e que o motivo principal é o excesso de jornada de trabalho (ALVES JR, 2015, p.1).

Logo, não parece coerente autorizar que estes profissionais do volante dirijam por períodos exaustivos, pois, conforme Espindola (2013, p. 275) “A prática da habitualidade das horas extras expõe que não há respeito ao trabalho digno [...]”.

Talvez o momento que mais abre margem para burlar a lei está no trecho onde diz que o motorista pode dirigir pelo tempo que for necessário até encontrar um lugar seguro. Digamos que no Brasil existem inúmeras rodovias que não possuem local seguro para realizar os descansos, assim, para aqueles que querem dirigir por 12 horas ou mais diariamente, a lei deu uma grande possibilidade:

Art. 235 D § 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino (BRASIL, 2015a).

Neste sentido, Nicoladeli et al (2015, p. 24) afirma que todas as vezes que o empregador usufruir desta margem prevista na legislação “[...] acaba por violar, dolosamente, direito humano fundamental à higidez corpórea, via limitação da jornada e de descanso, protegido pela Constituição Federal (art.7º, XIII e XV, e pela CLT, nos arts. 58, 66 e 71)”.

Cabe ressaltar, que estas longas jornadas de trabalho, em viagens que levam semanas ou meses, além de gerar um impacto gigantesco na saúde do motorista profissional também afetam diretamente a vida familiar deste, ou seja, fica

privado do convívio com sua esposa e filhos por longos períodos. Neste sentido, ensina Rizzotto (2015) que “as consequências dessa prática para a saúde dos motoristas são muito graves e, além disso, aumentam o comportamento de risco e os acidentes nas estradas”.

Outro ponto crítico desta lei é que, nos momentos em que o motorista ficar aguardando o veículo ser carregado ou descarregado não será considerado trabalho efetivo, mesmo estando a disposição do empregador:

Art. 235 C § 8 São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias. § 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal (BRASIL, 2015a).

Explica Swiech e Pozzolo (2015) que na lei 12.619/12, o tempo de espera só poderia ser assim considerado, o tempo “excedente” à jornada de trabalho, diferentemente da lei 13.103/15 que permite a configuração deste tempo dentro da jornada de trabalho:

De acordo com a Lei 12.619/12, o tempo de espera consistia no período que excedia a jornada normal e que fosse dedicado à espera de carga e descarga do veículo (no embarcador ou no destinatário) e à espera de fiscalizações (em barreiras fiscais ou alfandegárias). Seriam consideradas como de espera, assim, todas as horas dedicadas pelo motorista a tal atividade, mas desde que excedentes ao limite de sua jornada normal. Logo, se a atividade fosse realizada dentro dos limites da jornada, isso não caracterizaria propriamente o tempo de espera.

Pela Lei 13.103/15, no entanto, o tempo de espera é constituído por todas as horas dedicadas à espera de carga e descarga do veículo (no embarcador ou no destinatário) e à espera de fiscalizações (em barreiras fiscais ou alfandegárias), independentemente de esse período ocorrer (ou não) dentro dos limites da jornada. O novo diploma estabelece que o tempo de espera não é computado como jornada, tampouco como horas extras.

Neste sentido, Nicoladeli et al (2015, p. 28-63) ensina que o tempo de espera acarreta “[...] grave retrocesso social, jurídico e político para os trabalhadores desse segmento”. Entende que este dispositivo legal é tão degradante para o trabalhador que faz uma comparação com o trabalho escravo:

Trata-se da primeira lei pós-abolição da escravatura que admite tempo de trabalho sem remuneração. Noutras palavras, o “tempo da vida” do empregado disponibilizado ao tomador-contratante (empregador) submete-

se à “ficção jurídica” do tempo de espera, em que não há quantificação do tempo de trabalho e nem aferição econômica. Esse tempo da vida *geneticamente modificado* ressignifica-se na condição de lapso temporal juridicamente denominado tempo de espera; em verdade, configura inusitada excludente do cômputo da jornada e, por conseguinte, da respectiva remuneração (grifo do autor) (NICOLADELI et al 2015, p. 63)

Para Carvalho (2015, p.10), o tempo de espera é um dispositivo “[...] inconstitucional, pois a Constituição da República não alberga trabalho não remunerado para quem possui relação empregatícia.”. Assim, prevendo a lei apenas uma ínfima indenização, os motoristas não recebem os reflexos da remuneração, a exemplo de FGTS, 13º salário e férias.

É importante frisar que no momento em que o motorista profissional aguarda para carregar ou descarregar o veículo, é necessário manobrar, vigiar e conferir a carga, o veículo, entre outras responsabilidades, dessa forma, não considerar este tempo a serviço do empregador como jornada de trabalho é uma afronta aos princípios protetivos aos trabalhadores apresentados no capítulo anterior.

O que a regra jurídica, prevê, portanto, é **trabalho sem remuneração**, pois apenas se paga uma **indenização**. Em outras palavras, quando se tratar de tempo de espera, o motorista tem **negado o direito a seu salário contratual**, recebendo uma ínfima indenização, que além, de se traduzir em prejuízo imediato ao empregado, produz, também, efeitos nefastos nos fundos públicos, vinculados ao contrato de emprego, como, por exemplo, FGTS e Previdência Social. Trata-se, é claro, de dispositivo **inconstitucional**, pois a Constituição da República não alberga trabalho não remunerado para quem possui relação empregatícia. Interpretação em sentido diverso negaria a dignidade do trabalhador que exerce a profissão de motorista. [...] (grifo do autor)(NICOLADELI et al, 2015, p. 75).

O tempo de espera ao contrário do que diz a lei do motorista, é considerado serviço efetivo:

[...] o art. 4º da CLT considera de serviço efetivo “o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens”, não há dúvida de que a lei brasileira afasta o critério do tempo efetivamente trabalhado, para adotar o critério do tempo posto à disposição do empregador (NASCIMENTO, 2013, p. 791).

Assim, o tempo que o motorista aguarda o seu veículo ser descarregado ou carregado, ou até mesmo o tempo em que aguarda no posto fiscalizador é considerado pela doutrina como serviço efetivo.

Cabe ressaltar que na lei 12.619 de 2012 (primeira lei dos motoristas profissionais), o tempo de espera era indenizado em 130% (BRASIL, 2012) e agora com a lei 13.103/15 o mesmo tempo passou a ser indenizado em apenas 30%. Assim, ocorre um confronto ao direito adquirido:

As condições mais benéficas já conquistadas, que são mais vantajosas ao trabalhador, não podem ser modificadas para pior. É a aplicação da regra do direito adquirido (art. 5º, XXXVI, da Constituição), do fato de o trabalhador já ter conquistado certo direito, que não pode ser modificado, no sentido de se outorgar uma condição desfavorável ao obreiro [...] (MARTINS, 2014, p. 37).

Neste sentido, o Tribunal Superior do Trabalho se manifesta através da súmula nº 51:

Súmula nº 51 do TST
NORMA REGULAMENTAR. VANTAGENS E OPÇÃO PELO NOVO REGULAMENTO. ART. 468 DA CLT (incorporada a Orientação Jurisprudencial nº 163 da SBDI-1) - Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25.04.2005
I - As cláusulas regulamentares, que revoguem ou alterem vantagens deferidas anteriormente, só atingirão os trabalhadores admitidos após a revogação ou alteração do regulamento (BRASIL, 2005).

Na lei 13.103/15 ainda consta que se o tempo de espera passar de duas horas o mesmo será considerado como de descanso, assim, já sendo descontados das 11 horas previstas na CLT. Será que realmente houve um descanso? Veja-se:

Art. 235 C § 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º (BRASIL, 2015a).

Assim, se o motorista ficar três horas, por exemplo, aguardando seu veículo ser descarregado ou carregado, ou ainda em uma fiscalização alfandegária, não é considerado hora de trabalho e nem hora extra (mesmo que tenha que movimentar o veículo em diversos momentos), mas sim hora de repouso. Dessa forma, se ele chegar do trabalho meia noite, no dia seguinte já será permitido retornar ao trabalho às oito horas.

Contribuindo com este entendimento, ensina Moraes (2015) que “[...] o que houve foi redução pura e simples do intervalo de onze para apenas oito horas”.

Afirma ainda que “[...] o novo modelo admite que o motorista possa ficar o dia todo em espera, sem que isso seja considerado jornada de trabalho [...]”.

Ao contrário do que diz o referido artigo, Aline Monteiro de Barros (2013, p. 682), considera jornada de trabalho, “[...] o período em que o empregado permanece à disposição do empregador trabalhando ou aguardando ordens [...]”. Assim, este dispositivo legal confronta a doutrina e o bom senso, haja vista, que o motorista tem que cuidar do veículo e da carga, além de movimentar o veículo diversas vezes na fila para carga ou descarga, e na fila da fiscalização.

Corroborando com este entendimento Goldschmidt (2013, p. 86), ensina que “[...] o próprio capitalismo consagrou a máxima “tempo é dinheiro”, não se mostra plausível que alguém entregue o seu tempo a outrem, com destinação produtiva, sem a paga correspondente.”.

Diante destes tópicos apresentados, é possível detectar que em diversos momentos o legislador confronta os princípios de proteção ao trabalhador, tanto constitucionais quanto os princípios trabalhistas.

3.2.1 Jornada de trabalho

Espíndola (2013, p. 262), conceitua jornada de trabalho como “[...] o lapso temporal diário em que o empregado se coloca a disposição do empregador em virtude do respectivo contrato de trabalho [...]”.

Os trabalhadores levaram séculos para terem seus limites referentes às jornadas de trabalho positivados em lei. Para Goldschmidt (2013, p. 83), “A limitação da jornada representou uma das maiores conquistas históricas da classe trabalhadora, sendo uma das bandeiras erguidas durante o século XIX.”.

Villatore e Almeida (2015) ensinam que “Com o surgimento da Revolução Industrial foi que se deu a universalização na fixação da jornada de trabalho em vários países”.

Martins (2004, p. 502) ensina que são quatro os fundamentos que impõem limites à duração do trabalho, são eles:

- (a) biológicos, que dizem respeito aos efeitos psicofisiológicos causados ao empregado, decorrentes da fadiga;
- (b) sociais: o empregado deve poder conviver e relacionar-se com outras pessoas, de dedicar-se à família, de dispor de horas de lazer;
- (c) econômicos;

(d) humanos.

Conforme Aline Monteiro de Barros (2013, p. 522), o objetivo das normas sobre a duração do trabalho é “[...] tutelar a integridade física do obreiro, evitando-lhe a fadiga [...]”. Assim, permitir que os motoristas profissionais trabalhem por doze horas ou mais não seria proporcionar a fadiga ao invés de evitar? Neste sentido a doutrinadora preconiza que:

[...] as longas jornadas de trabalho têm sido apontadas como fato gerador do estresse, porque resultam em um grande desgaste para o organismo. O estresse, por sua vez, poderá ser responsável por enfermidades coronárias e úlceras, as quais estão relacionadas também com a natureza da atividade, com o ambiente de trabalho e com fatores genéticos. A par do desgaste para o organismo, o estresse é responsável ainda pelo absenteísmo, pela rotação de mão de obra e por acidentes de trabalho.

Desta forma, o excesso de horas de trabalho positivado em lei, é uma das grandes causas dos acidentes envolvendo veículos automotores.

Rizzotto (2015, p.6) descreve que:

Pesquisas de campo e exames realizados espontaneamente por motoristas profissionais indicam que praticamente 50% dos caminhoneiros usam ou usaram, em algum momento, anfetaminas e outros tipos de droga para suportar as longas jornadas.

Contribui com este entendimento Goulart (2013, p. 284), que afirma que os motoristas profissionais prestam serviços “[...] em jornadas que, habitualmente, excedem o dobro do estabelecido.” Ou seja, mais de 16 horas por dia.

Assim, será que a solução não está na carga horária? Se o motorista dirigisse 8 horas por dia, ele iria precisar utilizar algum medicamento para manter-se acordado e proteger sua vida?

Neste sentido Moraes (2015) ensina que “[...] A Lei n. 13.103/2015, em termos práticos, resgata e legitima o sistema de exploração que levava milhares de motoristas ao vício em drogas e provocava milhares de mortes no trânsito a cada ano [...]”.

E afirma que o excesso de horas trabalhadas vai contra o princípio da razoabilidade e da supremacia da constituição:

[...] não se apresenta minimamente razoável que norma infraconstitucional possa, fora dos limites expressamente demarcados para a negociação

coletiva, ampliar em até cinquenta por cento o limite de horas trabalhadas ao dia constitucionalmente definido no art. 7º, XIII.

Cabe ressaltar que este abuso nas jornadas de trabalho dos motoristas profissionais gera responsabilidades para o empregador na esfera civil, conforme preconiza Nascimento (2013, p. 876):

Uma lesão deformante por acidente de trabalho em empresa que não cumpriu os preceitos de segurança e medicina de trabalho, ou uma adquirida por empregado intoxicado em ambiente de trabalho por falta de cuidados da empresa na preservação da saúde dos trabalhadores, desde que evidenciada a culpa ou o dolo, são motivos para responsabilidade da empresa por danos, e a reparação é não apenas do dano em si, mas de todos os gastos com tratamentos enquanto vivo o empregado.

Logo, o empresário corre constantemente risco de diminuição de patrimônio diante das inúmeras ações trabalhistas que assola nosso país. No Recurso Ordinário nº 0000522-28.2014.5.12.0050 julgado pela 3ª Câmara em 08/05/2017 nota-se esta responsabilidade:

MOTORISTA DE CARRETA. EXPRESSIVO CUMPRIMENTO DE HORAS EXTRAS. ROTINA EXTENUANTE. REPARAÇÃO MORAL DEVIDA. É perfeitamente presumível o dano à paz interior e os efeitos psíquicos sofridos por motorista de carreta, diante da rotina extenuante de trabalho suportada em razão de expressivo cumprimento de horas extras. Inequivoca a conduta ilícita da empregadora consistente em sonegar do empregado o direito ao lazer, ao convívio social e familiar, todos eles direitos garantidos no art. 6º da Constituição Federal (BRASIL, 2017).

Assim, quanto melhores e dignas forem as condições de trabalho do motorista profissional menores as chances de ações trabalhistas pleiteando a reparação de danos.

4 O EXAME TOXICOLÓGICO

O presente capítulo abordará uma exigência inédita mundialmente no ordenamento jurídico, o exame toxicológico para motoristas profissionais. Diante de alguns conflitos com os princípios estudados no primeiro capítulo e a exigência deste exame, será possível refletir se esta exigência combate a causa do problema ou o efeito.

4.1 EXAME TOXICOLÓGICO NA LEI 13.103 DE 2015; ALTERAÇÃO NA CLT E A JURISPRUDÊNCIA

Os exames toxicológicos começaram a ser utilizados no Brasil na década de 90, onde o mesmo era exigido em concursos públicos para atuar em profissões como Polícia Rodoviária Federal, Bombeiros Militares, Polícia Federal, Polícia Militar; e também para atuar em empresas aéreas como TAM, Azul, Embraer, Shell, entre outras (RIZZOTTO, 2015)

O exame exigido para os motoristas profissionais detecta o uso de drogas nos últimos noventa dias, sendo obtido através de amostras de cabelos, pelos ou unhas (BRASIL, 2015a).

Com a Lei Federal 13.103 de março de 2015, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e também a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, passou a ser exigido para os motoristas profissionais o exame toxicológico tanto na admissão, quanto no desligamento e a cada 2,5 anos (periódico), custeado pela empresa na qual estão vinculados, e caso não estejam vinculados a nenhuma empresa (desempregados ou autônomos), terão que fazer o exame mesmo assim, através da renovação da sua Carteira Nacional de Habilitação - CNH:

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias (BRASIL, 2015a).

Percebe-se que o exame será exigido “previamente” à admissão, assim, como não há firmado nenhum contrato até o momento, não existe relação jurídica entre empregado e empregador, não terá a empresa qualquer responsabilidade em encaminhar o dependente químico para tratamento, e naturalmente, aqueles que, tiverem o resultado do seu exame toxicológico positivo serão rejeitados do mercado de trabalho (NICOLADELI et al, 2015).

Para Moraes (2015), a exigência do exame toxicológico afeta em uma única vez três direitos fundamentais constitucionais:

Verifica-se, pois, que a inovação em comento viola com um só golpe dois direitos fundamentais dos motoristas: o direito ao trabalho (art. 6º, *caput* da CF) e o direito à vida (art. 5º, *caput* da CF), mas não é só, ao lado dos fundamentos a seguir tecidos, vem violado também o direito fundamental da sociedade à segurança viária (art. 144, § 10 da CF) (MORAES, 2015, p.72).

Conforme Portaria do Ministério do Trabalho o exame toxicológico realizado em motoristas profissionais deverá detectar, no mínimo, a presença das seguintes substâncias: maconha, cocaína, crack, opiáceos, incluindo morfina e endorfina, anfetaminas e metaanfetaminas, ecstasy, anfepramona, femproporex, manzidol (BRASIL, 2015b).

De acordo com Nicoladeli et al (2015, p. 61):

[...] a lei torna mais rigorosos os exames para verificação de uso de substâncias psicoativas e, em outro, legaliza uma jornada extenuante que é, rigorosamente a causa para o uso daquelas substâncias. Uma contradição flagrante e um risco alto para a higidez física e mental dos motoristas, para a segurança dos passageiros, das cargas transportadas e para os demais condutores de veículos e pedestres das vias.

Neste sentido, contribui Rizzotto (2015, p. 4), em artigo publicado no Programa SOS Estradas “o Brasil vem registrando um grande aumento no consumo de drogas por motoristas profissionais. A principal motivação é conseguir resistir às pesadas jornadas de trabalho”.

Contribui com este entendimento Goulart (2013, p. 280), onde afirma que os motoristas profissionais “[...] se sujeitam a condições de trabalho desgastantes e até à automedicação, com o intuito de se manterem acordados durante as longas distâncias por eles percorridas no seu dia a dia [...]”.

Dessa maneira, aqueles motoristas que tomam medicamentos para inibir o sono durante as jornadas exaustivas ficarão sem poder exercer sua profissão por

90 dias, e muitos serão demitidos por tentar salvar suas vidas e não dormir ao conduzir o veículo.

Para Goulart (2013, p. 286), os empregadores forçam os motoristas profissionais a dirigirem cansados devido ao prazo para entregar a carga, pois, se comprometem com um tempo desumano, não tendo como cumprir o prometido sem explorar o motorista, que por sua vez, recorre a drogas ilícitas para manter-se acordado:

A imensa maioria desses profissionais, por sua vez, sejam empregados, sejam autônomos, fala da imposição de tempo para a entrega da carga como contribuinte para a ausência de repouso, já que não contabiliza os imprevistos, forçando-os a dirigir cansados e com sono, situação que leva muitos a optar, com último recurso, pelo uso das anfetaminas.

Cabe ressaltar que, mesmo sendo aparentemente benéfico a aplicação deste exame, do ponto de vista preventivo, diversas organizações são contra a aplicação do referido exame, como a Sociedade Brasileira de Toxicologia, Conselho Federal de Medicina, Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, onde afirmam que:

A Lei não tem o condão de promover ambientes e processos de trabalho seguros e saudáveis, nem propõe ações destinadas a atuar sobre as causas que, eventualmente, levam motoristas profissionais a buscar a manutenção artificial da vigília (ANAMT, 2016)

Também se manifestando contra, a Associação Nacional de Medicina do Trabalho ainda ressalta que:

Não há precedente da adoção desta prática como medida eficaz de saúde pública em nenhum dos países que assinaram o compromisso da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, uma iniciativa da Organização das Nações Unidas (ANAMT, 2016)

Para o Presidente da Comissão de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil de São Paulo, a exigência do exame toxicológico não é eficaz, pois, basta os motoristas deixarem de usar estimulantes por noventa dias e após realizarem o exame voltar a utilizar. Assim, a OAB defende a fiscalização nas rodovias. (JANUZZI, 2017).

Neste mesmo sentido, Belmonte (2016) afirma que “[...] a ineficiência da fiscalização propicia o uso de drogas [...]”.

Santos (2016) faz um alerta referente à eficácia do exame toxicológico, haja vista, que este exame “[...] não quantifica o uso, não avalia a frequência e não especifica quando a droga foi utilizada. Desta forma, são tratados da mesma maneira os que consumiram apenas uma vez, os usuários e os dependentes de drogas [...]. Afirma ainda que o exame toxicológico “[...] não possui relação cientificamente comprovada com a segurança no trânsito”.

Importante ressaltar que independentemente do consentimento do motorista profissional para realização do exame toxicológico não há violação à intimidade de acordo com jurisprudência do TRT da 5ª Região:

EXAMES TOXICOLÓGICOS. AUSÊNCIA DE CONSENTIMENTO EXPRESSO DO TRABALHADOR. VIOLAÇÃO À INTIMIDADE. Exame toxicológico realizado sem o expresso consentimento do empregado viola a sua intimidade, à exceção do motorista profissional, para quem há determinação expressa no art. 168, III, b, § 6º, da CLT. (TRT-5 Rec. Ord 00004094120145050221 BA 0000409-41.2014.5.05.0221, Relator: Luiz Roberto Mattos, 1ª Turma, Data de Publicação: 22/07/2016)

Para Amaral (2015) o princípio da proporcionalidade resolve este conflito, ou seja, de um lado se tem o direito à intimidade, direito individual do motorista, e de outro lado temos o à integridade física de todos os usuários das vias, direito coletivo, assim, o último deve prevalecer.

Também cabe ressaltar que segundo o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro a exigência do exame toxicológico por si só não configura tratamento discriminatório, pois, a princípio a exigência visa dar maior segurança no trânsito:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. OBRIGAÇÃO DE FAZER. INDEFERIMENTO DE TUTELA DE URGÊNCIA. 1. [...] Vigora a lei nº 13.103, sancionada em 02.03.2015 que determina que os exames toxicológicos de caráter sigiloso devem ser realizados previamente à admissão e por ocasião do desligamento do motorista, válidos por 60 dias, a partir da data da coleta da amostra. De fato, o juízo primeiro também ressaltou que o procedimento imposto aos motoristas profissionais visa conferir maior segurança no trânsito, sem que importe em tratamento discriminatório, considerando a finalidade de impedir que os condutores profissionais que façam uso de drogas exerçam atividade profissional que por sua natureza envolve alto risco. [...] (TJ RJ, AI 00278125620168190000, Relator: Carlos Azeredo De Araújo, Nona Câmara Cível, Data de Publicação: 26/10/2016)

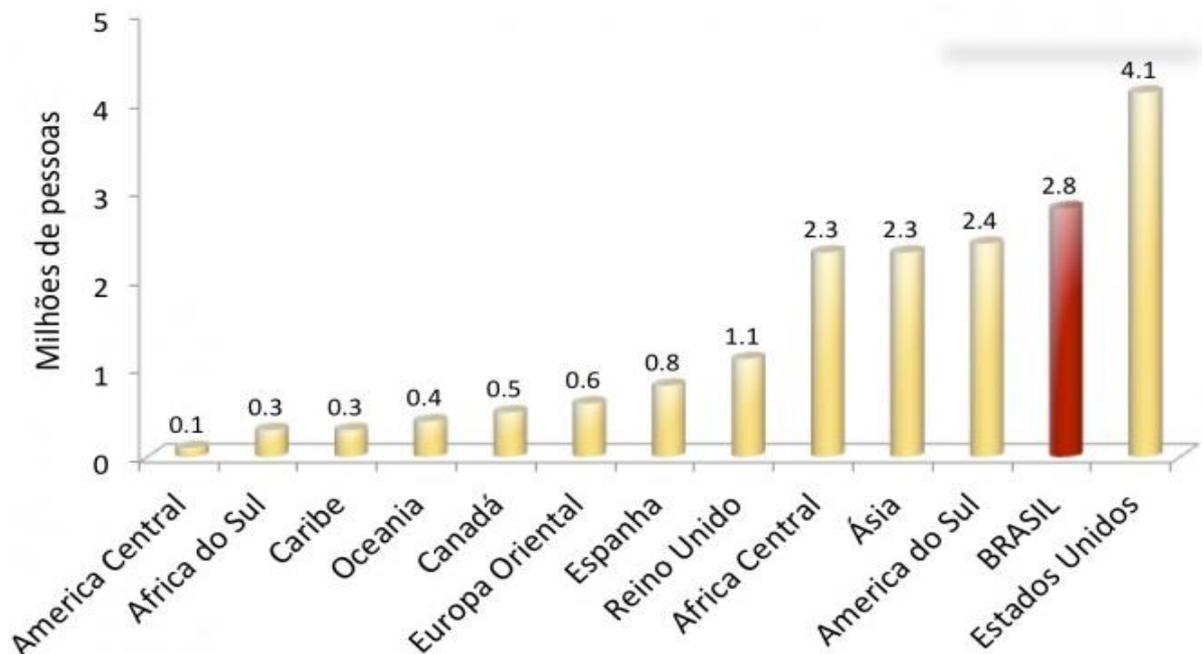
Neste sentido, exigir exames toxicológicos para os motoristas profissionais é combater a causa do problema ou o efeito?

A eficácia deste exame é questionada ainda mais diante dos diversos flagrantes no país e reportagens alertando para a venda de exames toxicológicos com resultados negativos. Este exame custa em média R\$ 280, porém, muitos motoristas viciados optam por pagar R\$ 1.500 para as pessoas que fazem a coleta trocarem os fios de cabelo (VILLELA, 2017).

4.2 USUÁRIOS FORA DA JORNADA E ESTATÍSTICAS

Um estudo realizado pela Organização Mundial da Saúde, mostrou que o Brasil representa o segundo maior mercado de cocaína do mundo quando se trata de número absoluto de usuários, representando 20% do consumo mundial. (LENAD, 2012).

Figura 2 – Números Absolutos de Consumidores de Cocaína no Mundo



Fonte: Instituto nacional de políticas públicas de álcool e drogas, 2014, p. 11.

Assim, existem grandes possibilidades deste trabalhador usar alguma droga nos momentos em que não está na jornada de trabalho, diante do acesso fácil e deste histórico de usuários no Brasil. Depois de todos os princípios apresentados, não parece coerente penalizar um profissional sem provas que o consumo desta substância aconteceu durante sua jornada de trabalho.

Contribui com este entendimento o ministro do Supremo Tribunal Federal Luíz Roberto Barroso, em votação para descriminalização do porte de maconha para uso pessoal, afirma que o cidadão tem o direito de escolher o que fazer com o próprio corpo:

O Estado tem todo o direito de combater o uso, de fazer propaganda, de fazer advertências, mas punir com o direito penal é uma forma de autoritarismo e paternalismo que impede o indivíduo de fazer suas escolhas individuais (VIEIRA, 2015, p.1).

Cabe frisar que, mesmo sendo a droga consumida durante o labor o que deve ser avaliado é a causa e não o efeito, assim, contribui Rizzotto (2015, p.7, grifo do autor):

Entretanto, apesar de haver registros de acidentes com caminhoneiros alcoolizados, a grande maioria ocorre como já dito anteriormente, por cansaço, excesso de velocidade para atender o cliente e – muito ligado aos motivos **anteriores** - o uso de drogas.

Neste contexto, o motivo para morrer em média dez caminhoneiros por dia é o cansaço a pressa para cumprir os horários desumanos que são impostos por muitas transportadoras:

[...] em 2012 foram registrados 62.851 acidentes envolvendo caminhões nas rodovias federais, provocando a morte de 3.682 pessoas, um número médio de 10,1 mortos por dia. A falta de atenção lidera o número absoluto de acidentes, com 21.860 ocorrências, fruto principalmente da fadiga dos motoristas profissionais e da pressão para cumprir horários (ATLAS DA ACIDENTALIDADE DO PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO, 2012 apud RIZZOTTO, 2015, p. 5)

Nesta linha de raciocínio, torna-se o exame toxicológico um remédio preventivo, pois, não há flagrante do uso de drogas pelo motorista profissional durante a jornada de trabalho, porém, é notório que provavelmente se uma pessoa utiliza drogas fora de sua jornada de trabalho a chance deste motorista utilizar em momentos laborais são enormes.

Logo, parece que, de um lado a lei do motorista profissional tenta proteger todos os usuários da via pública, impedindo que motoristas que utilizam drogas conduzam veículos, por outro lado a lei permite longas jornadas de trabalho como se o profissional do volante fosse uma máquina e não um ser humano.

Neste contexto, ensina Moraes (2015) que:

O interesse coletivo dos motoristas profissionais em contar com condições de trabalho dignas, sem que sejam obrigados a usar drogas para suportar as longas jornadas de trabalho, segue ao encontro do interesse de toda a sociedade em ver-se servida por um trânsito em condições seguras.

Cabe lembrar, que motoristas profissionais que conduzem motocicletas e carros (como os taxistas e motofretistas), estão dispensados destas exigências pelo CONTRAN. Será que os milhares de motoboys (que ocupam mais da metade dos leitos dos hospitais brasileiros) que trabalham na cidade de São Paulo, e tantas outras espalhadas pelo Brasil não utilizam drogas, e não causam acidentes? (CNT, 2017).

Para Alves Jr (2016), não faz sentido a exigência do exame toxicológico para motoristas profissionais num país que está à beira da legalização das drogas. Devendo este controle ser realizado de forma semelhante ao teste do etiloteste, popularmente conhecido como bafômetro, assim, seria possível detectar o uso no exercício da profissão, “[...] não faz menção de nenhum controle na rodovia, local certo para a vigilância, fiscalização e aplicação de exames imediatos”.

Neste sentido, talvez seja mais coerente fazer o uso do “drogômetro” nas fiscalizações, conforme preconiza, o diretor geral do DETRAN do Rio Grande do Sul:

O drogômetro, usado com sucesso na Austrália, Estados Unidos e muitos outros países do mundo, traz a comprovação técnica e a realidade para o processo de fiscalização com a testagem aleatória, além de ser mais eficaz para a segurança no trânsito, retirando de circulação os motoristas sob o efeito de drogas. O exame comprobatório realizado no campo de prova (via pública), no calor da ocorrência, resgata a isonomia na efetividade da fiscalização, incidindo sobre todos os motoristas, não somente aos profissionais do volante (SZINVELSKI, 2015, p.1).

Até o momento já houve um custo de quase R\$ 3 milhões em cima dos motoristas sem nenhum efeito na redução de acidentes, pois, o exame toxicológico carece de base científica de sua eficácia, além de não ter sido aplicado em nenhum país do mundo como método para redução de acidentes (VILLELA, 2013).

Apenas 1% dos 979 mil exames toxicológicos realizados até janeiro de 2017, teve seus resultados positivos, ocorrendo assim, uma decepção para aqueles que afirmam que a maioria dos motoristas profissionais dirige sob efeito de drogas, mostrando ser este exame ineficaz diante das estatísticas (VILLELA, 2017).

4.3 ADI 5322 E A JURISPRUDÊNCIA DO TRT 3 E TST

No dia 20 de maio de 2015 foi proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT a Ação direta de inconstitucionalidade nº 5322, tendo por objeto discutir a inconstitucionalidade dos preceitos trazidos pela lei 13.103/2015, e tramita no STF.

[...] tramita perante o Supremo Tribunal Federal a Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.322. Essa ADIn, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), questiona a retirada dos direitos dos trabalhadores previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Lei n. 12.619/2012 (GUNTHER, 2015, p. 15)

Para a CNTTT um dos motivos para a Lei 13.103/2015 ser considerada inconstitucional se dá pela ocorrência de ofensa aos Princípios da Igualdade, Isonomia e Impessoalidade, onde alega que também deveria ser exigido exames toxicológicos para os motoristas não profissionais. (DONIAK; MANDALOZZO, 2015).

A CNTTT apresenta na petição inicial:

Após décadas de lutas sindicais, houve por bem ao Poder Público Federal regulamentar o exercício da profissão de MOTORISTA PROFISSIONAL, por intermédio da Lei Federal nº 12.619, de 30 de abril de 2012. A referida lei importou na alteração de dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito) bem como das Leis Federais nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e nº 12.023, de 27 de agosto de 2009, que até então regulavam e disciplinavam a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, trazendo relevantes instrumentos [sic] de proteção à saúde e a segurança no segmento em questão. [...] Ocorre que nova alteração se deu por intermédio da Lei Ordinária Federal nº 13.103 de 02 de março de 2015, publicada no Diário Oficial da União em 03/03/2015, cuja aprovação foi extenuadamente contraditada pela confederação requerente, tendo inclusive contestação de seus comandos em pareceres de diversos órgãos do governo, como se infere dos documentos juntados a presente peça. Todavia, não obstante todas as tratativas o novel legislativo assim foi aprovado, alterando profunda e malsinadamente as regras para o exercício da profissão de motorista, na forma que segue colacionado (BRASIL, 2016).

O Procurador Geral da República Rodrigo Janot Monteiro de Barros em sua manifestação sobre a ADI no dia 16 de agosto de 2016, discorreu no sentido de que a lei 13.103 de 2015 é inconstitucional em diversos dispositivos, entre eles na jornada de trabalho excessiva, autorizadas pelo art. 235-C, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), na redação do art. 6º da Lei 13.103/2015.

Para Barros além dos dispositivos serem uma afronta à Constituição Federal também confrontam normas internacionais como a Declaração Universal dos Direitos do Homem e a Convenção Americana sobre Direitos Humanos, além das convenções da OIT, assim, entende que a lei 13.103 de 2015 não preservou os direitos a saúde, repouso, lazer e convivência social e familiar:

São inconstitucionais a prorrogação habitual de jornada de trabalho e a prorrogação de jornada diária por negociação coletiva, autorizadas pelo art. 235-C, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), na redação do art. 6º da Lei 13.103/2015. Ao “normalizar” por habitualidade o serviço prestado além da jornada padrão de 8 horas e ao permitir extensão da jornada por negociação, o dispositivo viola a Constituição da República (CR), pois institui jornada “normal” de 10 ou até 12 horas diárias (68 horas semanais), em burla ao limite constitucional. Afronta normas constitucionais (arts. 1º, III, 6º, 7º, XIII e XXII, 144, § 10, 196, 217, § 3º, 227) e internacionais de proteção à dignidade humana, à segurança viária e ao trabalho (Declaração Universal dos Direitos do Homem, Convenção Americana sobre Direitos Humanos [CADH, ou Pacto de São José da Costa Rica], Protocolo Adicional à CADH em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (Protocolo de San Salvador), Convenções 153 e 155 da Organização Internacional do Trabalho [OIT]), nas dimensões dos direitos a saúde, repouso, lazer e convivência social e familiar (BRASIL, 2016, p. 3.)

Em outras palavras, o Procurador Geral da República se manifesta tendo como parâmetros os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da Razoabilidade, visando proteger o trabalhador diante dos exageros trazidos pela lei 13.103 de 2015.

Neste contexto, ensina Moraes (2015, p.77), que:

A simples leitura da Lei n. 13.103/2015, mesmo para aqueles que não têm qualquer contato com o mundo jurídico, conduz à conclusão de que o mais básico princípio da convivência humana foi ignorado: o princípio da razoabilidade.

Não é preciso ser jurista para constatar que não é razoável exigir que um motorista trabalhe até doze horas por dia, que dirija ininterruptamente até cinco horas e meia, que durma em caminhões em movimento expondo-se a acidentes com uma mera freada por ausência de cinto de segurança, que fique em filas por até vinte e quatro horas sem que esse trabalho seja considerado sequer jornada de trabalho, que tenha que movimentar o veículo nas filas e, ao mesmo tempo, a lei considera que esteja dormindo, que tenha que ser banido do mercado de trabalho porque usa as drogas que o sistema lhe obriga, que tenha que trabalhar desafiando os limites do seu organismo porque o pagamento por comissionamento lhe impõe tal condição para que aufera uma renda digna.

Essas, dentre outras tantas regras trazidas pela nova lei, violam esse que é o mais comezinho princípio de hermenêutica jurídica.

Tudo que não é razoável não é lícito, não é justo e não é constitucional.

Para Moraes (2015), a lei 13.103 “[...] viola direta e cruelmente a dignidade humana e apequena os valores sociais do trabalho [...]”. Considerando “[...] uma lei que concretiza uma das piores produções legislativas já vistas na história republicana brasileira.

Doniak e Mandalozzo (2015) ensinam que “[...] as leis infraconstitucionais, no que se referem aos direitos sociais, devem buscar a igualdade entre os trabalhadores e a preservação da segurança, da saúde e dignidade do homem”.

Importante ressaltar que em virtude do falecimento do Relator da ADI 5322, Ministro Teori Zavascki, houve substituição de relatoria para o Ministro Alexandre de Moraes, com o qual se encontra desde março de 2017, conforme site do STF.

Assim, a lei 13.103 não se mostra coerente para os milhares de motoristas profissionais e demais usuários das rodovias brasileiras, pois, suprimiu direitos fundamentais dessa classe de trabalhadores. Neste sentido, se faz necessário julgar procedente a ADI 5322, e que os dispositivos trazidos pela lei 13.103 de 2015 sejam considerados inconstitucionais.

É válido destacar, que mesmo antes de entrar em vigor a exigência do exame toxicológico na legislação trabalhista, o Tribunal de Justiça do Trabalho de Minas Gerais já se manifestava diante da Ação Civil Pública nº 0001191-58.2014.5.03.0171 ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho sobre a exigência do exame toxicológico para os trabalhadores da empresa Vale S/A, entendendo ser benéfico para sociedade, e também para o indivíduo, não considerando uma afronta ao princípio da dignidade humana, pois, a partir do momento que a empresa disponibiliza um tratamento para aqueles que tem seu exame positivo, resta configurado que a demissão posterior à recusa do tratamento não foi arbitrária, haja vista, que o próprio dependente químico teve o livre arbítrio para realizar o tratamento e conseqüentemente a manutenção de seu emprego ou se conformar com a demissão.

Assim, o julgado do 3º TRT, apresenta a seguinte ementa:

PROGRAMA DE PREVENÇÃO E TRATAMENTO DE DEPENDÊNCIA QUÍMICA – EXAME TOXICOLÓGICO A conduta da empresa que investe em Programa de Prevenção e Tratamento de Dependência Química para os trabalhadores que lhe prestam serviços, além de lícita e louvável, assume importante cunho social e jurídico, visto que o vício da droga assola, cada vez mais, toda a comunidade mundial, podendo trazer sérias conseqüências tanto na família como no local de trabalho (TRT -3 – RO:

01191201417103000001191-58.2014.5.03.0171, Relato: Luiz Felipe Lopes Boson, Terceira Turma, Data de Publicação: 20/07/2015).

Nas palavras relator do recurso, desembargador Luís Felipe Lopes Boson, acolhida pela Turma, o objetivo de exigir exames toxicológicos “[...] busca, principalmente, a prevenção e o tratamento adequado do trabalhador, mediante acompanhamento de pessoal capacitado”. Assim, a conclusão foi de que o teste serve como um importante instrumento de segurança do trabalhador, dos seus colegas de trabalho e da própria sociedade, afirmando que:

[...] é louvável a implantação do Programa de Prevenção e Tratamento de Dependência Química, com a realização de exame toxicológico, mediante sorteio aleatório e aquiescência espontânea do empregado sorteado, visto que tem por finalidade, dentre outras o cumprimento das normas de segurança no trabalho e reabilitação do empregado, para melhor exercício das suas funções e convívio com a coletividade, o que, evidentemente, redundará, em melhores condições de trabalho e, por consequência, uma maior produtividade (TRT -3 – RO: 01191201417103000001191-58.2014.5.03.0171, Relato: Luiz Felipe Lopes Boson, Terceira Turma, Data de Publicação: 20/07/2015)

Não se conformando com o respeitável acórdão do TRT-3, o Ministério Público do Trabalho interpôs recurso perante o Tribunal Superior do Trabalho, onde acabou tendo seu pedido julgado de forma improcedente. Assim, o julgado do TST, apresenta a seguinte ementa:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. EXAME TOXICOLÓGICO. MOTORISTA PROFISSIONAL. DANO MORAL. DESPROVIMENTO. Não há como reformar a decisão regional, diante da inexistência de violação aos dispositivos constitucionais e legais e pela inobservância ao art. 896, §8º, da CLT. Agravo de instrumento desprovido. (AIRR - 11433-82.2013.5.15.0137 , Relator Ministro: Aloysio Corrêa da Veiga, Data de Julgamento: 30/03/2016, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 01/04/2016).

Para o Relator Ministro Aloysio Corrêa da Veiga, da 6ª Turma do TST, mesmo o fato tendo ocorrido antes da alteração da CLT, a exigência de exames toxicológicos já era um anseio social de proteção à vida dos trabalhadores motoristas e demais usuários das vias públicas, especialmente por envolver atividade de risco.

Diante destes dois julgados supracitados, será que a Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho teria o mesmo desfecho se estivessem

relacionadas à motoristas profissionais que estivessem transitando por 12 horas diárias ou mais nas rodovias?

5 CONCLUSÃO

O presente tem por objeto pesquisar sobre a Jornada de Trabalho e o Exame Toxicológico obrigatório para os motoristas profissionais, sob o enfoque dos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, da razoabilidade e da proteção visando a proteção do trabalhador.

Estudou-se também os principais pontos da lei 13.103/15, popularmente conhecida como “Lei do Motorista”, no sentido de interpretar os conflitos existentes com os princípios de proteção ao trabalhador, realizando um apanhado histórico e estatístico sobre as novas exigências.

Neste sentido, se houver a redução das jornadas exaustivas de trabalho conforme previsão constitucional, os motoristas não vão recorrer às drogas para manter-se acordados. Assim, os direitos referentes à saúde, lazer, trabalho em condições dignas serão respeitados, evitando danos gravíssimos para essa classe de trabalhadores e todos envolvidos no trânsito.

Foi possível demonstrar através do estudo realizado, que mesmo estando a profissão de motoristas profissional regulamentada, diversos trabalhadores continuam conduzindo seus veículos em jornadas diárias intensas sem o devido descanso, tornando-se verdadeiros “sonâmbulos” da direção de seus veículos e de suas vidas.

Quanto à exigência do exame toxicológico para os motoristas profissionais percebe-se a impossibilidade de provar que o motorista utilizou drogas durante a jornada de trabalho, sendo um dos pontos que evidenciam a falta de efetividade do exame toxicológico.

Também durante a monografia foi possível perceber a relevância que os princípios têm no ordenamento jurídico, sendo essenciais para compreender a profissão dos motoristas profissionais e toda legislação pertinente.

Após análise da Lei 13.103/15 e da ADI 5322, chegou-se a conclusão que para cessar o abuso das jornadas de trabalho extensivas dos motoristas profissionais e conseqüentemente o uso de drogas para manter-se acordado durante o labor, faz-se necessário julgar procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade, para que a dignidade dos motoristas profissionais seja respeitada.

REFERÊNCIAS

ALVES JR., Dirceu Rodrigues. **Pobre profissional do volante!**. 2015. Disponível em: <<http://www.perkons.com/pt/noticia/1612/pobre-profissional-do-volante>>. Acesso em: 24 mai. 2017.

_____. **Exame Toxicológico: Excesso ou realidade**. 2016. Disponível em: <<http://www.perkons.com/pt/noticia/1692/exame-toxicologico-excesso-ou-realidade>>. Acesso em: 19 jul. 2017.

_____. **Sono e direção veicular**. 2015. Disponível em: <<http://www.perkons.com/pt/noticia/1593/sono-e-direcao-veicular>>. Acesso em: 24 mai. 2017.

AMARAL, Júlio Ricardo de Paula. Testes de drogas e álcool na renovada lei do motorista profissional (LEI 13.103/2015) – Tensão entre o direito à intimidade e o dever de vigilância pelo empregador. **Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região**, Paraná. V. 5, n. 45. Outubro, 2015. Disponível em <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89342/2015_amaral_julio_testes_drogas.pdf?sequence=1>. Acesso em: 12 set. 2017.

ANAMT. Recomendação ANAMT N° 01/2016. **ANAMT**. 2016. Disponível em: <http://www.anamt.org.br/site/upload_arquivos/recomendacoes_da_anamt_662016131467055475.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2017.

BALSANELLI, João Marcelo. O motorista de caminhão, a jornada de trabalho e a instrução processual. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Brasília – Ano 82 – n° 1 – p. 143-154. jan/mar, 2016. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/1939/85445>>. Acesso em: 12 set. 2017.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 9. ed. São Paulo: LTr, 2013. 1104p.

BELMONTE, Alexandre Agra. A novel lei dos motoristas profissionais (N° 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Brasília – Ano 82 – n° 1 p. 19-42. – jan/mar, 2016. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/1939/85446>>. Acesso em: 12 set. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgado em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 20 mai. 2017.

_____. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/1943/DCL5.452.htm>>. Acesso em: 20 mai. 2017.

_____. **Lei nº 9.503**, de 22 de janeiro de 1998. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/1998/L9503.htm>>. Acesso em: 20 mai. 2017.

_____. **Lei nº 12.009**, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm>. Acesso em: 14 jul. 2017.

_____. **Lei 12.468**, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 14 jul. 2017.

_____. **Lei 12.619**, de 30 de abril de 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: 26 jul. 2017.

_____. **Lei nº 13.103**, de 02 de março de 2015a. 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 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/2015/L13103.htm>>. Acesso em: 20 mai. 2017.

_____. **Portaria nº 116**, de 05 de novembro de 2015b. Regulamenta a realização dos exames toxicológicos previstos nos §§6º e 7º do Art. 168 da CLT. Disponível em: <[http://aceso.mte.gov.br/data/files/FF8080814FF112E801524609BB234A26/Portaria%20MTPS%20n.%C2%BA%20116%20\(Exames%20Toxicol%C3%B3gicos%20para%20Motoristas\).pdf](http://aceso.mte.gov.br/data/files/FF8080814FF112E801524609BB234A26/Portaria%20MTPS%20n.%C2%BA%20116%20(Exames%20Toxicol%C3%B3gicos%20para%20Motoristas).pdf)>. Acesso em: 22 set. 2017.

_____. Superior Tribunal Superior do Trabalho. Súmula nº 51. In: _____. **Súmulas do Tribunal Superior do Trabalho**. Norma regulamentar. Vantagens e opção pelo novo regulamento. Art. 468 da CLT, 2005. Disponível em: <http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_51_100.html#SUM-51>. Acesso em: 26 jul. 2017.

_____. Supremo Tribunal Federal. Ação direta de inconstitucionalidade 5.322/DF. Relator: Ministro Teori Zavascki. Publicado em 16/08/2016. Disponível em:

<<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?numero=5322&classe=ADI&origem=AP&recurso=0&tipoJulgamento=M>>. Acesso em: 19 set. 2017.

_____. Tribunal Regional do Trabalho 12ª Região. Recurso ordinário nº RO 0000522-28.2014.5.12.0050. Recorrente: Gilmar Gumercindo Cardoso. Recorrida: Manchester Logística Integrada LTDA. Relator: Amarildo Carlos de Lima. 3ª Câmara. Disponível em: <http://www.trt12.jus.br/busca/acordaos/acordao_hit?&q=id:3412346>. Acesso em: 29 jul. 2017.

_____. Tribunal Regional do Trabalho 12ª Região.. Recurso ordinário nº RO 0000522-28.2014.5.12.0050. Recorrente: Gilmar Gumercindo Cardoso. Recorrida: Manchester Logística Integrada LTDA. Relator: Amarildo Carlos de Lima. 3ª Câmara do Tribunal. Disponível em: <<http://www.trt12.jus.br/busca/acordaos/browse?q=0000522-28.2014.5.12.0050+&from=&to=>>>. Acesso em: 17 ago. 2017.

_____. Ministério Público do Trabalho 2ª vara do trabalho de Itabira. Ação Cível Pública nº 0001191-58.2014.5.03.0171. Publicado no Sistema de recurso de Revista eletrônico em 30 – 05- 2014. Disponível em: <http://as1.trt3.jus.br/consulta/detalheProcesso1_0.htm?conversationId=7764185>. Acesso em: 29 out. 2017.

_____. Ministério Público do Trabalho 2ª vara do trabalho de Itabira. Ação Cível Pública nº 0001191-58.2014.5.03.0171. Publicado no Sistema de recurso de Revista eletrônico em 30 – 05- 2014. Disponível em: <http://as1.trt3.jus.br/consulta/detalheProcesso1_0.htm?conversationId=7765123>. Acesso em: 29 out. 2017.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região. AIRR - 11433-82.2013.5.15.0137. Relator Ministro: Aloysio Corrêa da Veiga, Data de Julgamento: 30/03/2016, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 01/04/2016). Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/153894030/trt-12-judiciario-19-07-2017-pg-2095>>. Acesso: 27 out. 2017.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região TRT – 3 - Recurso Ordinário: RO Trabalhista 01191201417103000001191-58.2014.5.03.0171, Relato: Luiz Felipe Lopes Boson, Terceira Turma, Data de Publicação: 20/07/2015. Disponível em: <<https://trt-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/212758185/recurso-ordinario-trabalhista-ro-1191201417103000-0001191-5820145030171>>. Acesso em: 29 out. 2017.

CNT. Estatísticas consolidadas 2017. **Anuário CNT do transporte**, Brasília, 2017. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/Inicial>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

CNT TRANSPORTE ATUAL. Acidentes de trânsito custam mais de R\$ 240 milhões ao SUS. **O novo transporte**. Brasília, n. 258, p. 15, mensal, abril/2017.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 405**, de 12 de junho de 2012: Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista

profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Transito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes>>. Acesso em: 07 jul. 2017.

_____. **Resolução nº 583**, de 23 de março de 2016. Altera a Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Diário oficial da União, Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>>. Acesso em: 05 jul. 2017.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 13. ed. São Paulo: LTr, 2014. 1536 p.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 13ª ed. São Paulo: LTr. 2014.

_____. **Princípios de direito individual e coletivo do trabalho**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2010. 192 p.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza; MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. Exigência de exame toxicológico para motoristas profissionais empregados. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 129-141, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89344/2015_doniak_lucia_exigencia_exame.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 22 set. 2017.

ESPINDOLA, Maria Eliza. Banco de horas: a flexibilização da jornada e a efetividade dos direitos trabalhistas. In: KULZER et al. **Direito do trabalho efetivo: homenagem aos 30 anos da AMATRA 12**. São Paulo: LTr, 2013. p. 261-278.

GOLDSCHMIDT, Rodrigo; KROST, Oscar. **Dignidade da pessoa humana, valores sociais do trabalho e da livre-iniciativa**: por uma “hermenêutica responsável” em resgate da tutela das normas trabalhistas. In: KULZER et al. **Direito do trabalho efetivo: homenagem aos 30 anos da AMATRA 12**. São Paulo: LTr, 2013. p. 71-93.

GOULART, Rhiane Zeferino. Jornada de trabalho dos caminhoneiros: passos e descompassos da lei n. 12.619/2012. In: KULZER et al. **Direito do trabalho efetivo: homenagem aos 30 anos da AMATRA 12**. São Paulo: LTr, 2013. p. 279-303.

GOULART, Rodrigo Fortunato. Direitos humanos e o trabalho escravo no Brasil. In: PIOVESAN, Flávia et al. **Direitos Humanos**. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2006. p. 499-515.

GUNTHER, Luiz Eduardo. Prefácio. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015. p. 15-18.

INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA PARA POLÍTICAS DO ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS (INPAD). **II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (LENAD)**, 2014. Disponível em:

<<http://inpad.org.br/lenad/resultados/cocaina-e-crack/resultados-preliminares/>>. Acesso em: 14 jun. 2017.

JANUZZI, Maurício. Saiba como funciona mercado clandestino de exames toxicológicos para caminhoneiros. **Fala Brasil**. Março/2017. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/-saiba-como-funciona-mercado-clandestino-de-exames-toxicologicos-para-caminhoneiros-17032017>>. Acesso em: 31 jul. 2017.

JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Direito do trabalho**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional esquematizado**. 19. ed. ver. São Paulo: Saraiva: 2015. 1560 p.

MARTINS, Sergio Pinto. **Curso de direito do trabalho**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2014. 305 p.

MINISTÉRIO DO TRABALHO. **CBO: Classificação brasileira de ocupações**, 2017. Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>>. Acesso em: 27 out. 2017.

MORAES, Maria Celina Bodin de. O conceito de dignidade humana: substrato axiológico e conteúdo normativo. In: SARLET, Ingo Wolfgang et al. **Constituição, Direitos Fundamentais e Direito Privado**. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2003. p. 105-147.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Impactos da Lei n. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 50-79, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/1939/89346?searchresult=true&query=Impactos+da+lei+n.+13.103%2F2015¤t-scope=&rpp=10&sort_by=score&order=desc>. Acesso em: 22 set. 2017.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho: história e teoria geral do direito do trabalho, relações individuais e coletivas do trabalho**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

NICOLADELI, Sandro Lunard. Normatização do ato de dirigir por trabalhador subordinado. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015. p. 19-123.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. UNIC/Rio/005, jan. 2002. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/direitoshumanos/declaracao/>>. Acesso em: 07 jul. 2017.

PASSOS, Edésio. Apresentação. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de; NICOLADELI, Sandro Lunard. **Motorista Profissional**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015. p. 13-14.

PIOVESAN, Flávia. Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional. 9. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Saraiva, 2008.

RIBEIRO, Aguinaldo. **Projeto de lei 2823/2011**. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=529631>>. Acesso em: 17 jul. 2017.

RIZZOTTO, Rodolfo Alberto. As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções. **SOS nas estradas**. 2015. Disponível em: <<http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/As-Drogas-e-os-Motoristas-Profissionais.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2017.

RODRIGUEZ, Américo Plá. **Princípios de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2015. 453 p.

SANTOS FILHO, Paulo Afonso. Exame toxicológico em serviços de habilitação de condutores. **Perkons**. 2016. Disponível em: <<http://www.perkons.com/pt/noticia/1703/exame-toxicologico-em-servicos-de-habilitacao-de-condutores>>. Acesso em: 19 jul. 2017.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Direito Constitucional do Trabalho**. 4ª ed. (ampl. e atual.) Rio de Janeiro: Renovar, 2010.

SWIECH, Maria Angela Szpak; POZZOLO, Paulo Ricardo. A regulamentação do trabalho do motorista profissional empregado : Leis 12.619/12 e 13.103/15. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 151-220, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89392/2015_swiech_maria_regulamentacao_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 22 set. 2017.

SZINVELSKI, Ildo Mário. **O drogômetro, o médico perito e o exame toxicológico**. Novembro/2015. Disponível em: <<http://www.rs.gov.br/conteudo/229653/o-drogometro-o-medico-perito-e-o-exame-toxicologico-por-ildo-mario-szinvelski>>. Acesso: 19 jul. 2017.

TRYBUS, Daiana. Restrições de direitos fundamentais com base em razões de interesse público. In: PIOVESAN, Flávia et al. Direitos Humanos. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2006. p. 702.

VIEIRA, José Sant' Ana. Dois ministros do STF votam para descriminalizar porte de maconha. **Jusbrasil**. Disponível em: <<https://santanajus.jusbrasil.com.br/noticias/231691031/dois-ministros-do-stf-votam-para-descriminalizar-porte-de-maconha>>. Acesso em: 17 jul. 2017.

VILLELA, Marcos. Exigência do exame toxicológico se mostra ineficaz. **O carreteiro**. 2017. Disponível em: <<http://www.ocarreteiro.com.br/exigencia-exame-toxicologico-se-mostra-ineficaz/>>. Acesso em: 26 jul. 2017.