

INOVAÇÕES PRECARIZADORAS DA LEI N. 13.103/2015: O ESTADO LEGISLANDO NA CONTRAMÃO DA VIA CONSTITUCIONAL¹

Sandro Lunard Nicoladeli
Fabio Augusto Mello Peres

1. INTRODUÇÃO; 2. A REGULAÇÃO LABORAL NA CONTRAMÃO: o caso da Lei n. 13.103/2015; 3. REMUNERAÇÃO E COMISSIONAMENTO; 4. EXAME TOXICOLÓGICO; 5. JORNADA ABUSIVA E RISCO NA ATIVIDADE; 6. MEIO AMBIENTE DE TRABALHO; 6.1. Segurança Viária; 6.2. Convivência Familiar; 7. REFLEXÕES SOBRE A CORRELAÇÃO ENTRE MEIO AMBIENTE DE TRABALHO E JORNADA DO MOTORISTA PROFISSIONAL; 8. CONCLUSÃO; REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. INTRODUÇÃO

No Direito não há neutralidade, escolhem-se lados, o próprio legislador escolhe lados, e o Direito nada mais é do que uma opção de poder. Diante disso, deve-se trilhar um caminho na direção da Constituição da República, que nos fornece diversas diretrizes para interpretar o Direito.

No Supremo Tribunal Federal está em trâmite a Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5322,² pleiteando a declaração de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015 em sua integralidade, contando com o *Amicus Curiae* da Federação dos Trabalhadores

1 O presente texto foi inspirado a partir de palestra intitulada “Alterações trazidas pela Lei n. 13.103/2015”, proferida no “VIII Seminário sobre relações trabalhistas no transporte rodoviário de cargas” pelo autor e por Guilherme Guimarães Feliciano, em Campinas, SP, no dia 19 de junho de 2015.

2 O trâmite da referida ação pode ser consultado por meio do seguinte endereço eletrônico: <http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=4778925>. Acesso em: 03 ago. 2015.



Sandro Lunard Nicoladeli

Advogado trabalhista, consultor de entidades sindicais de trabalhadores rodoviários, membro da Comissão de Direito Sindical da OAB/PR, doutorando em Direito/UFPR, professor de prática trabalhista e Direito Sindical na Universidade Federal do Paraná.



Fabio Augusto Mello Peres

Advogado trabalhista formado pela UFPR em 2004; com pós-graduação em Relações Internacionais pela mesma instituição (2006);

Rodoviários do Paraná – FETROPAR, que busca atacar pontos comuns entre a Lei n. 13.103/2015 e a antiga Lei n. 12.619/2012. Essa discussão deverá ser superada, em algum momento, pelo STF; por enquanto, o foco não é esse.

O objetivo, agora, é olhar para a Constituição como um centro de interpretação, a fim de fazer uma pergunta: relativamente à Lei n. 13.103/2015, qual será o horizonte hermenêutico? A lei deve ser lida a partir do filtro que reúne todos os sectarismos ideológicos, isto é, através do filtro constitucional, pois a Constituição declara como fundamento da ordem jurídica brasileira a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. É necessário, assim, buscar uma solução que privilegie o ser humano e não somente o aspecto econômico.

O artigo 170 da Constituição³ afirma que a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tendo por fim assegurar a todos existência digna. Além disso, é garantido a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente da autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. E é nesse ponto que há mais relevância para o presente estudo, porque sai do nosso arcabouço principiológico, que tem muito de abstrato, passando a trazer maior grau de concreção do preceito constitucional que demanda direitos sociais, porque, no final das contas, é disso que estamos falando, conforme prevê o artigo 7º.

3 **Art. 170.** A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

2. A REGULAÇÃO LABORAL NA CONTRAMÃO: o caso da Lei n. 13.103/2015

A atividade de condutor de veículos, a par da constante mutação da estrutura viária e das inovações tecnológicas dos veículos, seguiu por um longo período de tempo sem qualquer regulação em matéria trabalhista, diferentemente da enorme e extensiva regulação na área de trânsito. A ausência de regulação específica para essa atividade, combinada a um sistema de trabalho extremamente desgastante por força das condições viárias de nosso país e de uma sanha excessivamente exploratória de parcela dos empregadores, acabou por determinar muitos conflitos, que desaguaram no Judiciário trabalhista.

As controvérsias residiam, basicamente, no reconhecimento do tempo de trabalho do empregado aos seus tomadores de serviço. Evidentemente que essa temática provocou intensos e profundos debates no Poder Judiciário, suscitando, inclusive, a edição de Orientações Jurisprudenciais pelo Tribunal Superior do Trabalho, além de extensa gama de decisões judiciais em casos atomizados.

A solução dos conflitos individuais consolidou, em linhas gerais, duas formas de gestão do tempo dos motoristas, por vezes ratificadas, por vezes rechaçadas pelo Poder Judiciário, assim patenteadas: a) rejeição absoluta de qualquer forma de controle da atividade do motorista por conta da aplicação do artigo 62, inciso I, da CLT;⁴ b) reconhecimento

4 **Art. 62** - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo: I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário

de todo o tempo disponível do motorista ao empregador, aplicando-se, dependendo do caso, os artigos 4^º ou 244^º, ambos da CLT.

A Lei n. 12.619/2012 foi relativamente simples nas suas disposições, tendo como preocupação central o controle e a limitação da jornada de trabalho do motorista profissional, bem como a elevação de seu patamar remuneratório, provocando sensível e gradativa melhoria nas condições de vida e de trabalho dos profissionais do volante.

Nos anos seguintes à edição da referida lei, outros projetos foram elaborados no âmbito do Poder Legislativo, a fim de alterar o marco regulatório anterior, sob o argumento de que ele não seria adequado à realidade das estradas e rodovias brasileiras. No início do ano de 2015, após movimentos de paralisação de condutores nas vias de numerosos estados, mediante iniciativa do poder econômico, um projeto de lei foi sancionado e publicado, advindo, então, a Lei n. 13.103/2015.

Esse novo marco regulatório, resultado de iniciativa patronal, influenciado exclusivamente pelos interesses de embarcadores e do agronegócio, não foi, ao contrário da Lei n. 12.619/2012, objeto de ampla discussão. Tal circunstância permitiu que as normas

de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados;

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

6 **Art. 244.** As estradas de ferro poderão ter empregados extranumerários, de sobre-aviso e de prontidão, para executarem serviços imprevistos ou para substituições de outros empregados que faltem à escala organizada.

anteriores fossem revistas para flexibilizar a jornada do motorista profissional e precarizar suas condições de trabalho, em claro retrocesso social, redutor do patamar civilizatório das relações de trabalho nesse segmento.

A inovação precarizadora embutida na Lei n. 13.103/2015 esvaneceu grande parte das conquistas obtidas com a lei anterior, verificando-se, em muitos casos, contradições internas no próprio texto trabalhista ou na parte trabalhista relativamente à normatização de trânsito. Não bastassem essas antinomias, além disso, restaram vulnerados princípios fundamentais e tutelares do Direito do Trabalho. Em muitos aspectos, os institutos normatizados pelo novo marco regulatório, especialmente no tocante ao *tempo de espera*,⁷ *revezamento em dupla de motoristas*⁸ e *jornada móvel variável*,⁹ confrontam os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade e se apresentam, indiscutivelmente, como agressivos à dignidade da pessoa humana e ao respeito ao meio ambiente laboral.

7 **Art. 235-C [...]** § 8º 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.

8 **Art. 235-D [...]** § 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

9 **Art. 235-C [...]** § 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

3. REMUNERAÇÃO E COMISSIONAMENTO

Um ponto de destaque na inovação legal é o atinente à **dignidade remuneratória**. O estatuto do motorista, diferentemente de outras leis profissionais, dos médicos ou dos engenheiros, por exemplo, não estabeleceu um piso legal – o chamado salário legal normativo. O salário legal normativo não foi previsto nem na primeira versão e nem agora, na Lei n. 13.103/2015. No entanto, será percebido, na maneira como a mudança foi feita, que haverá repercussões no sentido de, tendencialmente, reduzir a massa salarial. E isso é ruim para os motoristas e para a segurança viária, porque se, de um lado, o motorista passa a ver com normalidade a remuneração por comissão ou por quilômetro rodado, por outro lado, há um certo e vingueiro achatamento salarial. A esse respeito, THEREZA CRISTINA GOSDAL ensina que

A “Declaração da OIT relativa aos Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho” estabelece o objetivo de manter o vínculo entre progresso social e crescimento econômico, assegurando aos trabalhadores a possibilidade de reivindicar, livremente e em igualdade de oportunidades, uma participação justa nas riquezas para as quais contribuíram, assim como a possibilidade de desenvolverem plenamente seu potencial humano. Esta seria a posição ocupada pelo trabalhador na sociedade sob o capitalismo, e constitui o conteúdo de sua dignidade.¹⁰

10 GOSDAL, Thereza Cristina. **Dignidade do trabalhador**: um conceito construído sob o paradigma do

Além disso, um aspecto que chama a atenção no tocante à remuneração é a **remuneração por comissão ou produção**.¹¹ Na Lei n. 12.619, a leitura era no sentido de que de, em regra, não seria possível remunerar motoristas por comissão, por rodagem ou por produção; agora, inverte-se. O texto da Lei n. 13.103/2015, em verdade, subverte a lógica do texto anterior para dizer que, em princípio, a regra é o comissionamento.

4. EXAME TOXICOLÓGICO¹²

A Lei n. 13.103/2015 passa a instituir, na CLT, a exigência de realização de exame admissional, periódico e demissional¹³ para

.....
trabalho decente e da honra. São Paulo: LTr, 2007. p. 130.

11 **Art. 235-G.** É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.

12 **Art. 235-B.** São deveres do motorista profissional: [...] **VII** - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias. **Parágrafo único.** A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

13 **Art. 168** [...] **§ 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

verificar o uso de substâncias psicoativas pelo motorista. Em caso de o resultado do referido exame constatar o efetivo uso, o motorista poderá apresentar contraprova. Em todo caso, a lei impõe a confidencialidade desses resultados. E não é toda substância psicoativa que poderá gerar penalidades ao trabalhador usuário, mas somente as que causem dependência ou comprometam a capacidade de dirigir.

Trata-se de uma contradição trazida pela nova lei, pois se legitimam jornadas extensivas, que são a causa para o uso de drogas, mas, ao mesmo tempo, exige-se realização de exame para coibir o uso dessas substâncias. A lei só terá sentido com a implementação de uma política pública, o que envolve sindicatos profissionais, patronais e terceiros.

5. JORNADA ABUSIVA E RISCO NA ATIVIDADE

A revista da OIT¹⁴ deste ano trata do transporte, e ela diz que o futuro do trabalho do caminhoneiro é ser um “gestor de transporte”, e a matéria basicamente trata da última geração de tecnologia desenvolvida, retratando um caminhão no qual o motorista, num determinado momento, deixa de conduzi-lo, passando a ser apenas um mero fiscal da viagem, pois a tecnologia embarcada no veículo

.....
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.

14 ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. **El futuro del trabajo:** de camionero a gestor de transporte. TRABAJO: La revista de la OIT. Ginebra, Suiza, número especial de 2015.

responsabiliza-se pela condução do veículo.

Porém, entre o futuro das tecnologias avançadas, desenvolvidas no continente europeu, no qual se delegará ao condutor a condição de um gestor de transporte, e a realidade brasileira, caracterizada por filas nos portos, nas aduanas ou nos grandes embarcadores, ou decorrente das péssimas condições das estradas, situa-se um diploma normativo que objetiva regular a atividade de motorista profissional no Brasil.

Indubitavelmente, a Lei n. 13.103/2015 exprime a adequação da atividade logística aos interesses dos embarcadores e do patronato rural, que, diga-se de passagem, não são os efetivos destinatários da norma, pois não celebram ou intervêm nas negociações coletivas, e, portanto, esses atores, embora centrais na elaboração da lei, não terão responsabilidade nos efeitos e eventuais repercussões quando da aplicação da nova lei.

Ainda é importante lembrar que a Constituição prevê a insalubridade, a periculosidade e a penosidade,¹⁵ sendo que esta última nunca foi regulamentada. Na ocorrência de controvérsia em que se configure uma condição insalubre, como nos casos em que se verificam agentes nocivos à saúde do motorista (exposição solar, vibração e ruído), sequer poderá ser considerada a hipótese de prorrogação de jornada ou algum regime de compensação de horas; como consequência, as horas extras serão computadas a partir da

.....
15 “Art. 7º [...] XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;” BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 28 jul. 2015.

oitava. A perspectiva voltada à dignidade da pessoa humana e valorização social do trabalho não é aumentar pagamentos, mas diminuir a penosidade; ou seja, tornar o trabalho menos desgastante.

A esse respeito, merece destaque o fato de que, segundo a Lei n. 13.103/2015, o motorista, desde que com autorização do sindicato, poderá trabalhar por até 12 horas seguidas,¹⁶ havendo uma inadvertida extensão permanente da jornada, contrariamente a tudo o que já foi decidido e construído historicamente no âmbito do Judiciário e da ciência juslaboral. Há que se guardar muita temperança e preciosa apuração da teoria do conglobamento quando da avaliação dessa autorização pactuada em norma coletiva; ainda assim, correndo sério risco de a referida estipulação ser considerada inconstitucional, à luz da limitação estatuída no artigo 7º, *caput* e inciso XIII¹⁷ da Constituição Federal. Em última análise, a função da negociação coletiva não é a flexibilização dos direitos trabalhistas, ainda que autorizada em norma jurídica severamente precarizadora, uma vez que a sua finalidade é a melhoria da condição social dos trabalhadores, e não o retrocesso de direitos sociais.

Então, é necessário que a interpretação da Lei n. 13.103/2015 seja conforme a Constituição

16 **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.

17 **Art. 7º** São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] **XIII** - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

no que concerne à **limitação da jornada de trabalho**. Em virtude dos longos períodos de trabalho, a exemplo do que ocorre com as viagens de longa distância,¹⁸ da inexistência de um horário fixo¹⁹ para início e término da jornada e nem para intervalos e das hipóteses configuradoras do tempo de espera²⁰, é necessário lembrar, partindo-se de pressuposto de base médica e científica, que o ser humano possui hábitos diurnos; não é biologicamente preparado para manter-se ativado no período noturno. A ciência médica chama isso de ciclo

18 **Art. 235-C [...] § 4º** Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

19 **Art. 235-C [...] § 13.** Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

20 **Art. 235-C [...] § 8º** 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. **§ 10.** Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. **§ 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. **§ 12.** Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

circadiano. Segundo ALVES JR.,

[...] podemos afirmar que o sono é uma necessidade primordial para termos uma boa qualidade de vida. Em média, são necessárias sete a oito horas de sono noturno. Observe estou falando em sono noturno. Durante o dia, uma série de fatores traz transtorno para uma boa higiene do sono. O calor, barulho, luminosidade, limpeza da casa, crianças brincando e outros fatos concorrem para alterar o ciclo do sono. O sono é interrompido a cada momento e até reduzido para quatro a cinco horas por dia. Nessas condições, o indivíduo retorna ao trabalho não recuperado por estar privado do sono, em consequência terá uma direção insegura porque terá a atenção, concentração, raciocínio, vigília, percepção, respostas motoras comprometidas.²¹

O trabalho exercido à noite e o repouso durante o dia causam transtornos ao relógio biológico, que fica, de fato, confuso, para dizer o mínimo, e é essa, não rara, a situação do motorista nas rodovias do país. Esse aspecto diz respeito não apenas aos direitos sociais previstos constitucionalmente, mas, também, à própria segurança viária, porque será toda a sociedade prejudicada quando se trafega nas rodovias com motoristas desatentos, cansados, desprovidos de reflexos. Portanto, esse interesse vai muito além do interesse profissional e econômico, alcançando o interesse público primário.

Tendo em vista essas razões, conclui-

se que o trabalho noturno e, em especial, na condição de sobrejornada precisam ser analisados com muita parcimônia, a fim de que a atividade do motorista profissional, que já é, em si mesma, cercada de numerosos fatores de risco, não se torne ainda mais perigosa, de modo a expor o trabalhador, passageiros e transeuntes a acidentes.

6. MEIO AMBIENTE DE TRABALHO

Uma análise importante sobre os reflexos da lei é atinente ao **meio ambiente de trabalho**. No caso da atividade do motorista, diferentemente da indústria ou de um comércio, o meio ambiente de trabalho são as vias, estradas e rodovias, a cabine do caminhão, as paradas, os restaurantes etc. Na verdade, os empregadores têm uma dificuldade: como definir e delimitar o meio ambiente de trabalho do motorista? A resposta para a maioria dos casos é o território brasileiro; em alguns casos, os nossos vizinhos do MERCOSUL e do Chile. Portanto, a complexidade da noção meio ambiente de trabalho no transporte é muito difícil, e é fundamental que, inicialmente, os atores sociais (patrões e empregados) assumam a responsabilidade de construir marco referencial na área ambiental, devidamente assessorados pelo “Sistema S” (SEST, SENAT), inserido na arquitetura institucional do Ministério do Trabalho e Emprego e materializado numa norma regulamentadora destinada ao segmento.

6.1. Segurança Viária

Outro aspecto que, embora não esteja presente na nova lei, constitui-se como premissa

21 ALVES JR., Dirceu Rodrigues. **Sono e direção veicular**. Disponível em: <http://www.abramet.com.br/conteudos/artigos/sono_direcao_veicular/>. Acesso em: 04 ago. 2015.

fundamental contida na Emenda Constitucional n. 82 é a valorização da **segurança viária**²² como aspecto da segurança pública.²³ A pergunta que remanesce é: essa lei é indutora ou inibidora da segurança viária? Tal pergunta é respondível com a assertiva de que as condições do tempo de trabalho e remuneração estabelecidas na Lei n. 13.103/2015 seguem em sentido contrário ao preconizado pela Emenda Constitucional n. 82/2015, pois o histórico da atividade profissional, agora agravado pelo aprofundamento da precarização, propiciará, em verdade, o aumento dos índices de acidentes nas vias

Exemplificativamente, citam-se dados elaborados pela Previdência Social. Em consulta ao Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho,²⁴ cruzando-se com os dados do Código Nacional de Atividade Econômica, especificamente, na atividade CNAE-4930 (transporte de cargas) é

possível apurar os seguintes dados, que indicam uma evolução progressiva e alarmante no número de acidentes de trabalho (com e sem emissão de CAT – Comunicação de Acidente de Trabalho), envolvendo essa atividade econômica, apurados nos anos de 2007 a 2013:

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
13.253	16.305	16.393	16.915	17.121	17.443	17.590

As condições trazidas pela Lei n. 13.103/2015, envolvendo aumento da jornada, remuneração por comissão e estímulo ao uso de drogas, vão gerar mortes, não só daquele que opera sua ferramenta de trabalho (o caminhão), mas de qualquer usuário de vias (pedestres e outros condutores); toda essa situação de converte em ônus para os cofres da Previdência Social por conta da autorização legislativa precarizadora do meio ambiente de trabalho dos motoristas.

22 **Art. 144.** A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...] **§ 10.** A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

23 Destaca-se que o termo “via” é mais amplo do que estrada e rodovia, pois compreende toda “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.” BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: 07 ago. 2015.

24 “CAPÍTULO 1 - BRASIL E GRANDES REGIÕES - 1.1 - Quantidade de acidentes do trabalho, por situação do registro e motivo, segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), no Brasil - 2011/2013”. ESTADÍSTICAS: Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho 2013 já está disponível para consulta. **Ministério da Previdência Social.** Disponível em: <<http://www.previdencia.gov.br/estatisticas/>>. Acesso em: 04 jul. 2015.

6.2. Convivência Familiar

Por fim, o último elemento fundamental ao olhar para a nova lei, sob o viés constitucional volta-se para a **unidade familiar**. As alterações produzidas no ritmo, extensão e intensidade do trabalho do motorista corroem os pilares constitutivos do núcleo familiar, uma vez que a privação do convívio do motorista com seus entes familiares resulta em significativa redução do tempo de lazer e sociabilidade, vulnerando, assim, para além do direito de convívio, o exercício pleno do poder familiar junto aos filhos e dependentes, causando exagerada acumulação de tarefas ao outro componente do núcleo familiar.

Há, pois, um dever jurídico no sentido

de que o empregador precisa proporcionar ao empregado proteção suficiente para que este não fique privado de suas relações familiares, causando transtornos difíceis ou impossíveis de serem reparados. A respeito dessa temática, relacionada ao dever de cuidado do empregador quanto a seu empregado.

Nesse sentido, jornadas de trabalho extenuantes, geradoras de violação ao direito de vivência familiar do empregado, são inconstitucionalidades a serem afastadas pelo operador do Direito na prática justrabalhista.

7. REFLEXÕES SOBRE A CORRELAÇÃO ENTRE MEIO AMBIENTE DE TRABALHO E JORNADA DO MOTORISTA PROFISSIONAL

A Lei n. 13.103/2015 provocou o surgimento de muita preocupação no tocante a padrões mínimos de saúde, segurança e meio ambiente de trabalho relativamente ao motorista profissional, uma vez que suas normas autorizam o aumento do risco à integridade física dos trabalhadores e de todos os outros usuários das vias.

Com efeito, os motoristas profissionais encontram-se, ordinariamente, expostos a diversos riscos ambientais, tais como acidentes, fadiga por jornadas longas, cargas perigosas, riscos ergonômicos ocasionados por longos períodos na mesma posição ou por carregamento excessivo de peso, ruídos do motor, vibrações de corpo inteiro, uso de drogas para cumprimento de entregas e problemas nutritivos e familiares (em razão do longo tempo distante do convívio familiar).²⁵ Além

disso, as más condições das estradas brasileiras potencializam esses riscos.

A limitação da jornada e a obrigação de descansos são os primeiros passos para a mitigação desses riscos, mas a Lei n. 13.103/2015 traz um forte retrocesso, especialmente se a compararmos com a legislação da Organização Internacional do Trabalho sobre o assunto. A Convenção 153 da OIT,²⁶ que, não obstante não esteja ratificada pelo Brasil, situa-se como referencial no que tange ao trabalho digno, regula o “tempo de trabalho e de descanso dos trabalhadores rodoviários”, prevendo, por exemplo, o tempo máximo de direção de 9 horas diárias e de 48 horas semanais, podendo haver divisão dessas horas pelo número de dias laborados e diminuição da jornada máxima de acordo com as condições de trabalho, a serem definidas por lei nacional específica. Os limites da OIT, portanto, são bem mais rígidos e benéficos ao trabalhador do que aqueles impostos pela lei brasileira, figurando como importante parâmetro para se constatar o retrocesso trazido pela Lei n. 13.103/2015.

Não obstante a falta de ratificação dessa convenção, é importante lembrar, como fez GUNTHER, que o Direito Internacional do Trabalho, representado, principalmente, pela

.....
Disponível em: <<http://www.ilo.org/iloenc/part-xviii/transport-industry-and-warehousing/road-transport/item/939-truck-and-bus-driving>>. Acesso em: 05 jul. 2015. (Original em inglês)

26 “Artigo 6º 1. A duração total máxima de tempo, compreendidas as horas extraordinárias, não deverá exceder de nove horas por dia nem de quarenta e oito horas por semana.” ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **C153 - Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153)**. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153>. Acesso em: 01. jul. 2015.

25 MILLIES, Bruce Arthur. **Truck and bus driving**.

OIT, surge, precisamente, para promover a universalização de um patamar mínimo de proteção aos trabalhadores, com a garantia de alguns benefícios considerados fundamentais.²⁷

As diretrizes constitucionais apontam em sentido contrário ao que dispõe a Lei n. 13.103/2015, pois o empregador tem o dever de minimizar os riscos da atividade econômica (CF, art. 7º, XXII,²⁸ e NR-1²⁹), preservar a segurança dos trabalhadores (CF, art. 6º),³⁰ respeitar a dignidade humana (CF, art. 1º, III)³¹ e o valor social do trabalho (CF, art. 170)³² e garantir um meio ambiente sadio e equilibrado (CF, art. 225).³³

27 GUNTHER, Luiz Eduardo. **A OIT e o direito do trabalho no Brasil**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 27.

28 **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.

29 “1.7. Cabe ao empregador: a) cumprir e fazer cumprir as disposições legais e regulamentares sobre segurança e medicina do trabalho;” NR-1 Disposições gerais. **Ministério do Trabalho e Emprego**. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/data/files/FF8080812BE914E6012BEF0F7810232C/nr_01_at.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2015.

30 **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.

31 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;

32 **Art. 170**. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

33 **Art. 225**. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e

Cabe destacar, ainda, que o Brasil se obrigou, no plano internacional, a respeitar normas mínimas de higidez do trabalho por meio das Convenções ns. 148 (sobre Contaminação do Ar, Ruído e Vibrações) e 155 (sobre Segurança e Saúde dos Trabalhadores) da OIT e, conseqüentemente, a “pôr em prática e reexaminar periodicamente uma política nacional coerente em matéria de segurança e saúde dos trabalhadores e o meio-ambiente de trabalho”, conforme o artigo 4 deste instrumento.

Segundo o entendimento do Supremo Tribunal Federal,³⁴ tais normas têm natureza supralegal, apontando, para além da inconstitucionalidade material da Lei n. 13.103/2015, uma clara contradição entre a Constituição Federal e a lei ordinária. Esta representa diminuição das garantias básicas de segurança e saúde ocupacional e contrariam a obrigação estatal de possuir uma política nacional que tenha como finalidade diminuir acidentes e melhorar qualidade do meio ambiente de trabalho.

Seguindo-se a jurisprudência mais avançada do STF e do TST³⁵, certamente a Lei n. 13.103/2015 terá a sua inconstitucionalidade declarada por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5322, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, e terá, no mínimo, a sua eficácia restrita aos comandos em consonância

.....
preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

34 Conforme Recurso Extraordinário nº 466.343-1-SP.

35 RR - 1072-72.2011.5.02.0384, Relator Ministro: Cláudio Mascarenhas Brandão, Data de Julgamento: 24/09/2014, 7ª Turma, Data de Publicação: DEJT 03/10/2014.

com a Constituição Federal e com as convenções internacionais, as quais possuem eficácia normativa superior à lei ordinária.

Não se olvide, ainda, que a Constituição Federal de 1988 veda a regressão de direitos sociais e adota o constitucionalismo aberto (art. 7º, *caput*),³⁶ o que reforça a incompatibilidade das previsões da Lei n. 13.103/2015 com os princípios constitucionais básicos dos direitos dos trabalhadores. Influenciando a legislação ordinária, a Constituição direciona os contratantes a adotarem postura ética voltada à solidariedade contratual, conforme explicado por SUGUIMATSU:

O princípio da solidariedade propõe novo padrão de comportamento negocial, com igual vigor e proporção dos princípios da função social, do equilíbrio entre as partes e da boa-fé objetiva. Permite dimensões inovadoras aos contratos, a começar pela escolha da valorização da pessoa e pelo reconhecimento de que sua atribuição não é apenas regular as relações e a vontade das partes no aspecto patrimonial. Inspira considerar a obrigação assumida, que, naturalmente, deve ser cumprida, mas também a pessoa do obrigado, os resultados práticos do pacto na vida dos contratantes e as eventuais disparidades ou abusos que surjam na sua formação ou execução. Esta é a sua dimensão social.³⁷

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

37 SUGUIMATSU, Marlene Teresinha Fuverki. **Solidariedade, trabalho e norma:** do reconhecimento jurídico à concretização de garantias fundamentais na sociedade contemporânea. 274 f. Tese (Doutorado em Direito) – CCJS – Centro de Ciências Jurídicas e

No que tange à responsabilidade civil do empregador, as longas jornadas permitidas em lei e o incentivo ao pagamento em função da velocidade para entrega de cargas representa fatores que implicam risco iminente ao trabalhador e a outros usuários de rodovias, atraindo a responsabilidade objetiva prevista no Código Civil.³⁸

A regulamentação da duração do trabalho, portanto, além de interessar ao profissional condutor de veículo automotor, é direito fundamental da coletividade, nos termos da Constituição da República.

8. CONCLUSÃO

O presente estudo buscou explicar alguns aspectos atinentes à Lei n. 13.103/2015, a fim de deixar claro que tal diploma legal reduziu e/ou suprimiu direitos e garantias do motorista profissional, expondo-o a uma situação de risco que a Constituição Federal de 1988 não tolera. O valor social do trabalho é fundamento da República e as normas sobre Direito do Trabalho devem melhorar a condição de vida e de labor do obreiro, pelo que qualquer iniciativa, ainda que por meio do Poder Legislativo, estará em confronto com essas diretrizes superiores.

Assim, conclui-se que a Lei n. 13.103/2015 trouxe inovação precarizante; por conseguinte, piorando a condição de trabalho e

Sociais, Curso de Doutorado em Direito, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2011. p. 208.

38 **Art. 927.** Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. **Parágrafo único.** Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

de vida de motoristas profissionais, legislando-se na contramão da via constitucional, em sentido contrário ao que previa a antiga Lei n. 12.619/2012, que apontava para limitação das horas de trabalho e consequente incremento na segurança das estradas e rodovias.

Outro aspecto que comportará discussões quando se trata do princípio da condição mais benéfica, um corolário do princípio protetor, será a aplicação do direito adquirido (art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal) nas relações de trabalho, não podendo o trabalhador ser prejudicado por alterações normativas que acarretem diminuição ou redução de direitos (artigos 6º e 7º da Constituição Federal). Mais do que isso, o citado princípio seria uma manifestação do princípio constitucional do não retrocesso social, no sentido de impedir que alterações legislativas possam eliminar direitos e garantias já agregados ao patrimônio jurídico do trabalhador. Caso exista a superveniência de norma jurídica com essa finalidade contrária à proteção não restará compatibilidade com a Constituição Federal, de modo que sua inconstitucionalidade deve ser declarada. Seu núcleo encontra-se no *caput* do artigo 7º da Constituição e de forma mais restrita no artigo 468 da CLT, obstaculizando alterações no contrato individual de trabalho que se caracterizam como menos favoráveis ao obreiro.³⁹

Espera-se que com essas numerosas inconstitucionalidades apontadas no decorrer do presente artigo, que representam retrocesso social e precarização nas condições de vida

do motorista profissional, a jurisprudência se direcione no sentido da prevalência da principiologia do Direito do Trabalho, com caráter tutelar, e da Constituição Federal, merecendo destaque a necessidade de se ter em conta a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho como fundamentos da República (art. 1º, III e IV, CF), amalgamados pelo solidarismo fundante da República brasileira.

Por fim, para além de um texto normativo com suas lacunas, inconclusões e contradições, resta aos trabalhadores e suas entidades sindicais e aos empregadores construir relações de trabalho tendo como horizonte a premissa do desenvolvimento de atividades empresariais que assegurem e, em última análise, promovam ocupações e empregos que garantam a dignidade do trabalhador respeitando as diretrizes constitucionais, internacionais e tutelares do trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES JR., Dirceu Rodrigues. **Sono e direção veicular**. Disponível em: <http://www.abramet.com.br/conteudos/artigos/sono_direcao_veicular/>. Acesso em: 04 ago. 2015.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 28 jul. 2015.

BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: 07 ago. 2015.

ESTATÍSTICAS: Anuário Estatístico de Acidentes

39 FELICIANO, Guilherme Guimarães. **Curso crítico de direito do trabalho**: teoria geral do direito do trabalho. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 248-251.

do Trabalho 2013 já está disponível para consulta. **Ministério da Previdência Social**. Disponível em: <<http://www.previdencia.gov.br/estatisticas/>>. Acesso em: 04 jul. 2015.

FELICIANO, Guilherme Guimarães. **Curso crítico de direito do trabalho**: teoria geral do direito do trabalho. São Paulo: Saraiva, 2013.

GOSDAL, Thereza Cristina. **Dignidade do trabalhador**: um conceito construído sob o paradigma do trabalho decente e da honra. São Paulo: LTr, 2007.

GUNTHER, Luiz Eduardo. **A OIT e o direito do trabalho no Brasil**. Curitiba: Juruá, 2011.

MILLIES, Bruce Arthur. **Truck and bus driving**. Disponível em: <<http://www.ilo.org/iloenc/part-xvii/transport-industry-and-warehousing/road-transport/item/939-truck-and-bus-driving>>. Acesso em: 05 jul. 2015.

NR-1 Disposições gerais. **Ministério do Trabalho e Emprego**. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/data/files/FF8080812BE914E6012BEF0F7810232C/nr_01_at.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2015.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **C153 - Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979 (núm. 153)**. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153>. Acesso em: 01. jul. 2015.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. **El futuro del trabajo**: de camionero a gestor

de transporte. TRABAJO: La revista de la OIT. Ginebra, Suiza, numero especial de 2015.

SUGUIMATSU, Marlene Teresinha Fuverki. **Solidariedade, trabalho e norma**: do reconhecimento jurídico à concretização de garantias fundamentais na sociedade contemporânea. 274 f. Tese (Doutorado em Direito) – CCJS – Centro de Ciências Jurídicas e Sociais, Curso de Doutorado em Direito, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba. 2011.