

# CONSIDERAÇÕES SOBRE A LEI Nº 13.103/2015 E O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE MOTORISTA PROFISSIONAL

Amaury Rodrigues Pinto Junior\*

## 1 – INTRODUÇÃO

Não é de hoje que se tem conhecimento da violência no trânsito e, principalmente, nas estradas brasileiras<sup>1</sup>. Os acidentes viários provocam dezenas de milhares de mortes anuais e número ainda mais assustador de incapacitados. É em razão dessa funesta realidade, inclusive, que decisões do Tribunal Superior do Trabalho começam a reconhecer a responsabilidade objetiva do empregador por danos corporais e patrimoniais ocasionados aos trabalhadores em decorrência de acidentes automobilísticos<sup>2</sup>. Várias são as causas que contribuem para essas trágicas estatísticas: desrespeito à sinalização, excesso de velocidade e má conservação das estradas são exemplos atuais e concretos.

Inegável, porém, que o excesso de jornada e a escassez de intervalos para repouso vivenciados cotidianamente pelos motoristas profissionais, primordialmente aqueles que conduzem caminhões e carretas por longas distâncias, representam importantes circunstâncias que favorecem a multiplicação de acidentes. Não é preciso ser especialista para perceber que a fadiga reduz reflexos e concentração, sem falar na impossibilidade humana de vencer a necessidade fisiológica de usufruir um sono reparador. Pululam notícias de

---

\* *Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região (MS); professor da Escola da Magistratura do Trabalho de Mato Grosso do Sul – EMATRA; doutor em Direito do Trabalho e da Seguridade Social pela Universidade de São Paulo (USP).*

1 SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO ALERTA PARA NECESSIDADE DE REDUZIR ACIDENTES NO PAÍS. *Jusbrasil*. Disponível em: <<http://cd.jusbrasil.com.br/noticias/100076213/semanacional-de-transito-alerta-para-necessidade-de-reduzir-acidentes-no-pais>>. Acesso em: 7 jan. 2016.

2 “MOTORISTA CARRETEIRO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO EMPREGADOR. Esta Corte tem se pronunciado no sentido de que eventuais acidentes decorrentes do labor no trânsito no exercício da profissão de motorista carreteiro ensejam a responsabilidade objetiva do empregador, pois decorrem da exposição, em razão do trabalho, a risco mais elevado do que estão submetidos os demais membros da sociedade. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido.” (BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. 8ª T., RR 1035-15.2011.5.24.0002, Rel. Min. Márcio Eurico Vitral Amaro, j. 05.08.2015, public. DEJT 07.08.2015)

acidentes ocorridos em razão de o motorista ter dormido ao volante, assim como é recorrente a informação de que motoristas profissionais fazem uso de substâncias psicoativas para driblar a necessidade física de dormir<sup>3</sup>.

Não foi coincidência que a aprovação da Lei nº 12.619/2012, que pela primeira vez regulamentou a profissão do motorista, tenha ocorrido em 30 de abril, logo após o Dia Mundial da Segurança e da Saúde no Trabalho. A falta de regulamentação provocava abusos e desrespeito aos direitos básicos dos trabalhadores, principalmente no que se refere à jornada de trabalho desenvolvida, já que os empregadores sempre invocavam a exceção do art. 62, I, da CLT para recusar o pagamento de horas extras.

Mas, assim como na economia, também no âmbito das relações trabalhistas, os movimentos sociais ocorrem de modo pendular, inicialmente marcados pelo extremismo que transforma a escassez em abundância desmedida e posterior retorno à escassez, até que se obtenha uma posição de equilíbrio. É exatamente essa a realidade facilmente percebida pelo movimento legislativo atinente à regulamentação da profissão do motorista: da completa escassez, foi-se ao excesso regulamentador proporcionado pela Lei nº 12.619/2012 e, seguindo o curso pendular das movimentações sociais, retornou-se à insuficiência de normatização disciplinadora.

A precarização percebida nas primeiras impressões deixadas pela nova regulamentação da atividade do motorista profissional, veiculada por meio da Lei nº 13.103/2015, deixa certo que o movimento social ainda não se estabilizou em situação de equilíbrio e razoabilidade. Concluída a movimentação legislativa, competirá ao Poder Judiciário comandar os próximos movimentos, pois é na interpretação da regra legal e sua conformação com as diretrizes constitucionais que se conhecerá o “direito vivo” e seu efetivo alcance.

O propósito deste trabalho é lançar um primeiro olhar sobre a novel legislação regulamentadora da profissão do motorista e, sob o viés da praticidade, analisar direitos, deveres e circunstâncias que passaram a nortear essa atividade profissional.

## 2 – JORNADA DE TRABALHO

A principal questão que envolve o motorista profissional diz respeito à sua jornada de trabalho, intervalos para repouso e alimentação. A dificuldade

---

3 Essa realidade é reconhecida pelo próprio legislador, tanto que o art. 3º da Lei nº 13.103/2015 garante “aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas” o “pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal”.

maior envolve o motorista caminhoneiro, que realiza viagens de longa distância e permanece em trânsito por vários dias. Antes da regulamentação levada a efeito pela Lei nº 12.619/2012, era controvertido o direito às horas extras, pois empregadores defendiam a impossibilidade de fiscalização e acompanhamento da jornada de trabalho desenvolvida nas estradas. Algumas decisões acolhiam o argumento<sup>4</sup>, enquanto outras consideravam que o sistema de rastreamento do veículo via satélite tornava perfeitamente possível o controle da jornada laboral desenvolvida pelo caminhoneiro<sup>5</sup>. O vácuo normativo, portanto, causava incerteza e insegurança, uma vez que o reconhecimento do direito ficava dependente do quadro fático-probatório e do entendimento jurisprudencial vigente em determinada Corte.

A Lei nº 12.619/2012 teve o indiscutível mérito de eliminar essa celeuma, pois no seu art. 2º, V, estabeleceu o direito de o motorista ter sua “jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador”. Esse direito foi reiterado no art. 2º, V, *b*, da Lei nº 13.103/2015<sup>6</sup>, de modo que, a partir de maio de 2012, não é mais admissível qualquer discussão a respeito do enquadramento jurídico do motorista na exceção do art. 62, I, da CLT. O empregador que deixar de realizar o controle de jornada do motorista ou não

- 
- 4 “APLICAÇÃO DO ART. 62, I, DA CLT. IMPOSSIBILIDADE DE CONTROLE OU FISCALIZAÇÃO DA JORNADA POR PARTE DO EMPREGADOR. A configuração do trabalho externo, a teor do disposto no art. 62, I, da CLT, somente se afigura quando as condições de trabalho revelarem a impossibilidade de controlar a jornada. Note-se que não é a ausência de fiscalização que insere o empregado na regra excepcional, mas, sim, a efetiva impossibilidade de controle do horário praticado. Assim, como inexistem nos autos provas a corroborar com a possibilidade de controle e fiscalização da jornada de trabalho, contendo apenas tacógrafos, os quais, isoladamente, não demonstram referido controle, nos termos da OJ nº 332 da CBDI-1, a aplicação do art. 62, I, da CLT é medida que se impõe. Recurso do reclamante a que se nega provimento.” (PARANÁ. Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. 3ª T., RO 298200891906 PR 298-2008-91-9-0-6, Rel. Des. Cássio Colombo Filho, public. DJe-PR 31.08.2010)
  - 5 “AGRAVO DE INSTRUMENTO. HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. MOTORISTA. CONTROLE DE JORNADA. SISTEMA DE RASTREAMENTO POR SATÉLITE. Demonstrada a violação do art. 62, I, da Consolidação das Leis do Trabalho, nos moldes da alínea *c* do seu art. 896, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o processamento do recurso de revista. RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. MOTORISTA. CONTROLE DE JORNADA. SISTEMA DE RASTREAMENTO POR SATÉLITE. O fato de o empregado prestar serviços de forma externa, por si só, não enseja o seu enquadramento na exceção contida no art. 62, I, da CLT. Para tanto, relevante é que haja incompatibilidade entre a natureza da atividade exercida pelo empregado e a fixação do seu horário de trabalho, o que não ocorre no caso dos autos, visto ter sido registrada pela Corte de origem a existência de controle da jornada do motorista, mediante uso de equipamento eletrônico – tacógrafo – associado a outros elementos de prova, como o rastreamento via satélite. Recurso de revista conhecido e provido.” (BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. 6ª T., Rel. Min. Augusto César Leite de Carvalho, Processo RR 1356001620095090094, public. DEJT 06.06.2014)
  - 6 BRASIL. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015. Art. 2º, V, *b*: “ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, acritério do empregador”.

apresentá-lo em juízo estará sujeito ao entendimento consubstanciado no inciso I da Súmula nº 338 do Tribunal Superior do Trabalho, que inverte o ônus da prova, erigindo uma presunção *juris tantum* de veracidade da jornada laboral afirmada pelo trabalhador<sup>7</sup>.

Se não existe dúvida quanto ao direito de o motorista profissional receber horas extras quando laborar além dos patamares fixados na Constituição da República (oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais), muito debate jurídico ainda ocorrerá no que se refere aos limites de jornada toleráveis. É que a novel legislação possibilitou a ampliação do labor diário para até 12 horas<sup>8</sup>, a redução e/ou fracionamento dos intervalos para repouso<sup>9</sup>, bem como a flexibilização do repouso semanal<sup>10</sup> e, ainda, excluiu o “tempo de espera” do cômputo da jornada laboral efetiva<sup>11</sup>.

Os primeiros trabalhos doutrinários a respeito do assunto, com muita razão, colocam em dúvida a constitucionalidade dessas “flexibilizações” promovidas pela Lei nº 13.103/2015, que, evidentemente, precarizam as condições de

- 
- 7 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula nº 338. “JORNADA DE TRABALHO. REGISTRO. ÔNUS DA PROVA. I – É ônus do empregador que conta com mais de 10 (dez) empregados o registro da jornada de trabalho na forma do art. 74, § 2º, da CLT. A não apresentação injustificada dos controles de frequência gera presunção relativa de veracidade da jornada de trabalho, a qual pode ser elidida por prova em contrário”.
  - 8 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. “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”.
  - 9 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Art. 71, § 5º: “O intervalo expresso no *caput* poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem”.
  - 10 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Art. 235-C, § 3º: “Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”.
  - 11 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. 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”.

trabalho dos motoristas profissionais e fazem prevalecer o interesse econômico sobre o direito à saúde e à dignidade do ser humano<sup>12</sup>.

É indiscutível que o interesse econômico precisa ser considerado quando da elaboração da legislação trabalhista. Afinal, capital e trabalho são opostos que se atraem, de forma que, em um ambiente social democrático, a saúde de um é diretamente proporcional à do outro. Mas é exatamente esse umbilical vínculo que exige do legislador ponderação entre os interesses econômicos e as necessidades biológicas e sociológicas do trabalhador que se ativa em prol dos objetivos almejados pelo setor empresarial.

O trabalhador tem necessidades biológicas mínimas que não podem ser olvidadas e, ainda, direito a viver com dignidade, o que inclui a possibilidade de conviver com seus familiares e de momentos de lazer. Esses são os limites que, quando confrontados com os interesses econômicos, devem ser respeitados pelo legislador ordinário. O problema reside em conhecer a tênue linha que demarca esses limites. Caberá ao Poder Judiciário interpretar as normas que regulamentam a profissão do motorista de modo a respeitar o princípio da razoabilidade e, eventualmente, fazer valer a Constituição Federal, quando houver insuperável confronto com a legislação ordinária.

Especificamente quanto à jornada de trabalho, a Lei nº 13.103/2015 possibilita, mediante convenção ou acordo coletivo, prorrogação por até quatro horas. Em que se considerem as veementes ponderações de Paulo Douglas<sup>13</sup>, não nos parece que a previsão normativa, por si só, viole a Constituição Federal. O próprio diploma constitucional prevê a possibilidade de prorrogação de jornada<sup>14</sup> sem estabelecer limite quantitativo. Não se pode esquecer, entretanto, que, por natureza e definição intrínseca, a prorrogação é sempre fato excepcional<sup>15</sup> e, portanto, a previsão legal não pode ser interpretada como autorizativa

---

12 É nesse sentido que se manifesta Paulo Douglas Almeida de Moraes, ao comentar o art. 235-D, § 8º, da CLT: “Trata-se de uma completa inversão de valores, na qual as condições do ser humano ficam em segundo plano frente ao interesse comercial de entrega do produto” (Impactos da Lei nº 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. *Revista LTr*, São Paulo: LTr, ano 79, n. 06, jun. 2015, p. 672).

13 *Idem, ibidem*, p. 668-669.

14 Tanto que garante “remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal” (BRASIL. *Constituição Federal*, art. 7º, XVI).

15 Perfeita a observação de Célio Pereira Oliveira Neto: “A prorrogação não deve ser tomada como algo ordinário. Com efeito, o legislador não disse que a jornada seria de 12 horas, mas, sim, admitiu a prorrogação. Quer parecer, pois, que validada está a prorrogação da jornada até 12 horas, quando necessário, dentro dos limites do razoável, não representando um salvo conduto para o cumprimento diário de jornada de 12 horas de trabalho” (Comentários sobre a Lei nº 13.103 – motorista profissional. *Revista LTr*, São Paulo: LTr, ano 79, n. 05, maio 2015, p. 550-551).

do cumprimento ordinário de uma carga horária de 12 horas por dia. Também por isso, qualquer cláusula convencional que permitir prorrogação habitual de jornada, tornando ordinário o que deveria ser, sempre, extraordinário, será nula de pleno direito.

Além da prorrogação de horário, a Lei nº 13.103/2015 também viabiliza, mediante previsão em acordo ou convenção coletiva, a celebração de acordo compensatório que adote jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso. Agora, não se está tratando de situação excepcional, mas da adoção de um regime compensatório permanente, que resulta na prática de uma jornada laboral ordinária diferenciada.

Mais uma vez, Paulo Douglas vê inconstitucionalidade na previsão legal e argumenta que a admissão desse sistema compensatório pelo Poder Judiciário acontece em situações excepcionais, de acordo com o caso concreto, sendo inconstitucional a previsão genérica e abstrata, que não possibilita a análise dos valores jurídicos envolvidos<sup>16</sup>. Essa linha de raciocínio, entretanto, não pode ser acolhida.

É verdade que quando o Poder Judiciário admite a viabilidade do regime compensatório 12x36 leva em consideração a excepcionalidade da atividade laborativa e as condições de trabalho envolvidas, mas isso também ocorreu com a norma legal questionada: a autorização legislativa foi erigida em consideração à atividade laboral e as condições de trabalho do motorista profissional. Por outro lado, a natureza abstrata da norma legal não pode ser invocada para diferenciá-la das decisões judiciais que chancelam essa jornada especial, já que também essas últimas agasalham uma norma autorizativa abstrata, consubstanciada em cláusula de convenção ou acordo coletivo de trabalho. O argumento do vício de origem, portanto, não se justifica.

Da mesma forma, não é possível reconhecer inconstitucionalidade da norma legal autorizativa sob o prisma da proteção à dignidade humana ou à saúde. A jornada 12x36 horas, ainda que indiscutivelmente especial, não ofende a dignidade do trabalhador, tanto que o Poder Judiciário a admite excepcionalmente. Se houvesse indignidade o sistema compensatório não seria admitido em nenhuma hipótese.

Também não há que se falar, de forma genérica e preconcebida, que o regime 12x36 é prejudicial à saúde do trabalhador. Há julgados, inclusive, que

---

16 MORAES, Paulo Douglas Almeida de. *Op. cit.*, p. 670.

reconhecem benefícios na adoção desse sistema de compensação<sup>17</sup>. A jornada mais extensa em determinado dia é compensada com o repouso prolongado no dia seguinte.

Claro que poderá existir, pontualmente, contraindicação médica para que determinado trabalhador cumpra essa jornada, que, então, deverá ser rechaçada. Da mesma forma, será preciso avaliar as circunstâncias e o sistema de trabalho dos motoristas envolvidos para que se avaliem os benefícios ou malefícios desse sistema compensatório. Por exemplo, nas situações lembradas por Tereza e Daniel Gemignani, em que o motorista realiza viagens de longa distância e não há retorno para sua residência nas 36 horas intercalares<sup>18</sup>, será inviável a adoção do regime 12x36 horas, pois é evidente o prejuízo sofrido pelo trabalhador.

Não significa, porém, que a jornada 12x36 seja previamente inconstitucional, assim como não há inconstitucionalidade na previsão legal que autoriza sua adoção mediante acordo ou convenção coletiva<sup>19</sup>.

Em relação aos motoristas, não se vislumbra que a jornada de 12 horas, sequenciada por um período de descanso de 36 horas, possa colocar em risco a segurança do trânsito, desde que regularmente usufruídos os intervalos intra-jornada<sup>20</sup> e não ocorra, em hipótese alguma, prorrogação desse limite.

17 “NULIDADE DA CLÁUSULA 20. ESCALA DE TRABALHO DOS VIGIAS. JORNADA 12X36 HORAS. POSSIBILIDADE. O entendimento atual desta Corte é no sentido de considerar a validade de cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho que estabeleça turnos de revezamento de 12 horas de labor por 36 horas de descanso, para determinadas categorias, incluindo-se a dos empregados em vigilância e segurança, com base nas particularidades das atividades desenvolvidas. Parte-se da premissa de que as folgas de 36 horas compensam o desgaste sofrido pelo labor de 12 horas e permitem ao empregado organizar sua rotina e dispor de um período mais prolongado de convívio familiar, não se evidenciando excessivo desgaste físico, a ponto de comprometer a saúde do obreiro. Assim, por não violar o art. 7º, XXII, da Constituição Federal e não apresentar nenhum aspecto que justifique a sua nulidade, mantém-se a cláusula 20 – escala de trabalho dos vigias –, não ensejando reforma a decisão regional.” (BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Rel<sup>lra</sup> Min<sup>a</sup> Dora Maria da Costa, Processo RO 6001320095170000 600-13.2009.5.17.0000, public. DEJT 20.05.2011)

18 GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. *A nova lei do motorista profissional e os direitos fundamentais*: análise específica e contextualizada da Lei nº 12.619/2012. São Paulo: LTR, 2013. p. 81.

19 É nesse sentido que registram Tereza e Daniel Gemignani: “A possibilidade de negociação está amparada nos incisos XIII e XXVI do art. 7º da CF/88 e representa importante sensibilidade legal para a realidade fática, na qual muitas vezes, em razão da especificidade do transporte, da sazonalidade ou mesmo de características específicas, podem demandar a adoção de compensação horária, desde que isso ocorra com bom senso e razoabilidade” (*Idem, ibidem*, p. 82).

20 O art. 67-C veda ao motorista profissional dirigir por mais de cinco horas e meia ininterruptas, enquanto que seus parágrafos preveem intervalo de meia hora a cada seis horas (para motoristas que realizam transporte de carga) e a cada quatro horas (para motoristas que transportam passageiros), o que torna obrigatória a usufruição de mais de um intervalo quando cumprida jornada de 12 horas.

### 3 – INTERVALOS INTRAJORNADA. POSSIBILIDADE DE REDUÇÃO E/OU FRACIONAMENTO

A Consolidação das Leis do Trabalho prevê, para jornadas laborais que excedam seis horas diárias, intervalo de, no mínimo, uma hora para descanso e alimentação (art. 71, *caput*). A jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho firmou-se no sentido de que esse intervalo é inegociável pela via coletiva, exatamente por representar medida de higiene, saúde e segurança do trabalho assegurada por norma de ordem pública<sup>21</sup>. Sob esse enfoque, portanto, o § 5º do art. 71 da CLT, instituído pela Lei nº 13.103/2015, não passaria pelo crivo da constitucionalidade, na medida em que torna possível ajuste convencional fracionando e/ou reduzindo o intervalo intrajornada previsto no *caput* (aquele mesmo que o Tribunal Superior do Trabalho sumulou como sendo “inferno a negociação coletiva”).

O problema do intervalo intrajornada, entretanto, precisa ser analisado sob um ângulo de maior concretude. É certo que o intervalo de uma hora para refeição e descanso representa, conforme entendimento sumulado, medida que objetiva a preservação da higiene, saúde e segurança do trabalhador e, sob o viés abstrato, consubstancia o tempo mínimo necessário para garantir descanso e alimentação compatíveis com sua necessidade fisiológica e dignidade. A prática cotidiana, todavia, apresenta situações em que a redução ou o fracionamento desse intervalo poderá ser concretizado sem prejuízo à saúde do trabalhador e, ainda, caracterizar interesse fundamentado da categoria laboral.

Caso clássico é o dos motoristas de ônibus urbano, que cumprem jornada diária de 7 horas e 20 minutos (seis dias por semana) e trazem sua própria refeição. Esses profissionais alimentam-se nas proximidades dos terminais e não necessitam de mais do que meia hora para fazê-lo, com tranquilidade. Em diversas negociações coletivas essa categoria de profissionais criticou severamente o intervalo de uma hora para refeição, afirmando desnecessário e prejudicial, pois não havia tempo hábil para se afastarem do terminal e permaneciam ociosos em tempo que, ao final, seria acrescido à sua jornada diária (por força do art. 71, § 2º, da CLT)<sup>22</sup>. O interesse desses trabalhadores, inviabilizado pela

---

21 BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmula nº 437, II: “É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), inferno à negociação coletiva”.

22 Nesse sentido, em seus estudos à Lei nº 12.619/2012, Maria de Lourdes Leiria já destacava que diante das condições especiais de trabalho “o fracionamento do intervalo constitui benefício ao trabalhador, que de qualquer forma ficaria ocioso ao final ou início de cada viagem, conforme a função exercida, até que pudesse retomar suas atividades. Os intervalos fracionados integram a jornada, sendo, portanto,

jurisprudência cristalizada do Tribunal Superior do Trabalho, era no sentido de negociarem intervalo de apenas 30 ou 40 minutos com conseqüente redução do horário de conclusão da jornada, o que possibilitaria um convívio familiar de maior qualidade.

O próprio Tribunal Superior do Trabalho, antes de sumular a matéria, chegou a admitir, em situações excepcionais, a redução negociada do tempo intervalar<sup>23</sup>. Há, enfim, algo de arbitrário em se reconhecer, de modo inflexível, como sendo de uma hora o tempo mínimo que o trabalhador precisa para alimentar-se de forma saudável e com dignidade. A novel previsão legislativa possibilita a apreciação *in concreto* da viabilidade de redução ou fracionamento do intervalo intrajornada, por meio de negociação coletiva, prejudicando parcialmente o entendimento consubstanciado na Súmula nº 437, II, do TST. Não há ofensa à Constituição Federal<sup>24</sup> porque não se tem certeza científica de que o tempo de intervalo previsto no art. 71, *caput*, da CLT seja o mínimo indispensável à preservação da saúde e dignidade do trabalhador.

---

remunerados, o fracionamento favorece o trabalhador que fica menos tempo em função do trabalho, podendo retornar mais cedo para suas atividades pessoais” (Comentários sobre a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e o exercício da profissão de motorista profissional. *Revista LTr*, São Paulo: LTr, ano 76, n. 07, jul. 2012, p. 809).

- 23 “MOTORISTA DE ÔNIBUS. FRACIONAMENTO DO INTERVALO INTRAJORNADA POR MEIO DE NORMA COLETIVA. PARTICULARIDADE DO TRABALHO DESENVOLVIDO NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO. CLÁUSULA VÁLIDA. HIPÓTESE DE NÃO APLICAÇÃO DA ORIENTAÇÃO JURISPRUDENCIAL Nº 342 DA SBDI-1 DO TST. 1. Consoante a Orientação Jurisprudencial nº 342 da SBDI-1 do TST, é inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública, infenso à negociação coletiva. 2. Todavia, no caso, o reclamante desempenhava a função de motorista de ônibus urbano. Tendo em vista a própria natureza das atividades desenvolvidas, que exigiam o constante deslocamento, é de se admitir, como exceção à regra prevista na mencionada orientação jurisprudencial, a validade da cláusula normativa que prevê o fracionamento dos intervalos intrajornada. 3. A situação fática delineada no presente feito evidencia que o fracionamento dos intervalos intrajornadas não implica prejuízo à saúde e segurança do reclamante, mas busca justamente atender a seus interesses particulares. A ausência de obrigatoriedade no cumprimento dos mencionados intervalos acaba por beneficiar esse tipo de trabalhador que passa a permanecer menos tempo à disposição do empregador, já que sequer dispõe de local fixo para gozo do intervalo, por estar em constante deslocamento. Ademais, a própria Constituição Federal privilegia a negociação coletiva, por meio das convenções e dos acordos coletivos de trabalho, a teor do art. 7º, XXVI, da CF. 4. A jurisprudência oriunda desta Corte Superior, em especial da SDC, tem se inclinado justamente no sentido de considerar que as normas coletivas aplicáveis aos trabalhadores nas empresas de transporte coletivo urbano podem conter cláusula reduzindo o intervalo intrajornada, sem que isso implique afronta ao art. 71, § 3º, da CLT. (...)” (BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. 7ª T., Rel. Min. Ives Gandra Martins Filho, Processo RR 1954100-51.2003.5.09.0010, public. DJ 08.02.08)
- 24 Registre-se entendimento de Pancotti, em sentido contrário: “Não há dúvida de que a norma vem na contramão do ordenamento jurídico acerca da higiene, medicina e segurança no trabalho, inclusive, em afronta ao inciso XXII do art. 7º da CF/88” (PANCOTTI, José Antonio. *Estatuto do motorista profissional*: Lei nº 12.619/2012. São Paulo: LTr, 2013. p. 90).

## DOCTRINA

Mas a melhor interpretação da norma estatuída na Lei nº 13.103/2015 não é no sentido de que toda negociação coletiva tenha legitimidade para reduzir ou fracionar intervalos, pois caberá ao Poder Judiciário, agora sim, *in concreto*, analisar a constitucionalidade dessa negociação, tendo em consideração o critério maior da preservação da saúde e dignidade do trabalhador. Assim, no exemplo citado, o Tribunal Superior do Trabalho poderá considerar legítima a negociação envolvendo motoristas de ônibus coletivo urbano, por considerar que a redução do intervalo, naquele caso específico, não causa ofensa à saúde do laborista, desde que não haja cumprimento de horas extraordinárias.

Diferente é a situação do motorista caminhoneiro, que cumpre labor diário de até 12 horas (conforme autorizado pelo art. 235-C da CLT), pois diante da extensão de sua jornada diária é palpável que a simples redução do intervalo lhe cause prejuízo à saúde e risco à segurança (sua e dos demais cidadãos que transitam pelas estradas). Já o fracionamento do intervalo pode ser não apenas interessante, mas até recomendável. É o caso do motorista que cumpre jornada 12x36, hipótese em que seria interessante a usufruição de dois intervalos de 30 minutos, cada um após a quarta hora de direção ininterrupta.

Enfim, não se vislumbra, de plano, inconstitucionalidade na previsão legal que possibilita, mediante negociação coletiva, a redução ou fracionamento dos intervalos intrajornada. Essa premissa não impede, contudo, que a Justiça do Trabalho, instada a pronunciar-se sobre a licitude do pacto, conclua em sentido diverso, levando em consideração, obviamente, aspectos de preservação da saúde e da dignidade do trabalhador.

### 4 – INTERVALOS ENTREJORNADAS. POSSIBILIDADE DE FRACIONAMENTO

Outra inovação trazida pela Lei nº 13.103/2015 diz respeito à possibilidade de fracionamento do intervalo entrejornadas previsto no art. 66 da CLT<sup>25</sup>. Esse intervalo é bem mais relevante, sob o aspecto da saúde e da higiene do trabalhador, do que o intervalo intrajornada. Estudos científicos registram a necessidade fisiológica de o ser humano dormir, regularmente, oito horas diárias e especificam os malefícios causados pela deficiência e insuficiência do sono.

---

25 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Art. 235-C, § 3º: “Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”.

Em relação aos motoristas caminhoneiros, são conhecidas as circunstâncias de jornadas extenuantes e noites mal dormidas. A obrigação de cobrir longas distâncias faz com que os motoristas trabalhem muito, durmam pouco e utilizem drogas psicoativas para contornar a necessidade fisiológica do sono. O legislador tinha conhecimento dessa realidade que, como realçado, ganha contornos de notoriedade. A Lei nº 12.619/2012 instituiu regras tendentes a eliminar condições tão degradantes de trabalho, mas, diante de mudanças tão radicais, houve enorme resistência do setor empresarial e esse movimento político resultou na completa reformulação da legislação regulamentadora da profissão de motorista. Sob esse enfoque, Célio Pereira Oliveira Neto faz referência à declaração atribuída ao Deputado Jerônimo Georgen, para quem a lei anterior “se mostrou completamente desconectada da realidade das estradas brasileiras”<sup>26</sup>. Essa afirmação revela o objetivo da alteração legislativa e, ao mesmo tempo, deixa bem evidente sua deficiência, sob o ponto de vista sociológico. Quando a realidade é degradante e desumana, compete ao legislador modificá-la e não ratificá-la. Assim foi com a mais histórica das leis brasileiras: a Lei Áurea não se conformou com a realidade escravagista e se converteu em decisivo instrumento de mudança social.

No que se refere ao intervalo entrejornadas, a revisão promovida pela Lei nº 13.103/2015 mostra-se desastrosa. A nova regulamentação do motorista profissional, além de autorizar a violação de uma necessidade orgânica do trabalhador (uma noite bem dormida), comete o despautério de reconhecer os malefícios que podem resultar dessa realidade. É o que ocorre quando, no art. 3º, garante “pleno atendimento” pelo SUS aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas. Em outras palavras: diante de uma realidade de absurdos, na qual o ser humano é sacrificado em prol de interesses econômicos, o legislador optou por respaldar e oficializar procedimentos que comprometem a saúde do trabalhador e a segurança de todos que se aventuram nas estradas brasileiras.

O fracionamento do intervalo entrejornadas desvirtua sua finalidade na medida em que o período residual não contribuirá para o repouso reparador, enquanto o período principal (de oito horas contínuas) poderá ser insuficiente para que o trabalhador consiga fazê-lo. Ademais, se o dia tem 24 horas e a jornada máxima diária admitida (inclusive com prorrogação) é de 12 horas, não se justifica a previsão de intervalo entrejornadas de apenas oito horas, salvo se a permissão legal é de cumulação de jornadas extenuantes, com intervalos insuficientes para recomposição do desgaste físico. Enfim, por qualquer ângulo

---

26 OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. *Op. cit.*, p. 548.

que se analise, a autorização estatuída no art. 235-C, § 3º, da Consolidação das Leis do Trabalho é ofensiva aos princípios constitucionais de proteção à saúde e dignidade do homem<sup>27</sup>, o que torna insustentável sua manutenção no ordenamento jurídico vigente.

### 5 – REPOUSO SEMANAL REMUNERADO

Como todo trabalhador brasileiro, o motorista tem constitucionalmente assegurado o direito ao repouso semanal remunerado (art. 7º, XV, da Constituição Federal). Existem, porém, situações excepcionais que impossibilitam a fruição desse direito. Lembre-se, como exemplo, a situação dos embarcados e dos mergulhadores de água profunda. A excepcionalidade, porém, deverá ser cumpridamente justificada por motivo ponderoso.

A Lei nº 13.103/2015 deu nova redação ao art. 235-D da CLT e estabelece a possibilidade de o motorista, nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, usufruir repouso semanal após seu retorno à base ou ao seu domicílio. A norma em referência permite a cumulação de até três repouso semanais consecutivos (§ 2º). Como destaca Pancotti, a autorização legislativa é lacônica e genérica, possibilitando que o empregador decida, por motivos de sua própria conveniência, a realização de viagens com comprometimento do repouso semanal do trabalhador<sup>28</sup>.

A garantia constitucional, porém, não poderá ser afastada por mera conveniência do empregador. Claro que em viagens de longa distância poderão ocorrer situações imprevistas (como acidentes, problemas mecânicos ou problemas burocráticos durante a fiscalização) que justifiquem a postergação do repouso semanal. O que não se concebe é interpretar a norma legal de modo a considerá-la uma autorização genérica de cumulação injustificada de repouso. Tereza e Daniel Gemignani lembram, por exemplo, que “o encadeamento de viagens seguidas não é permitido pela *mens legis*, salvo se essa condição houver sido prevista anteriormente à partida do ponto de origem”<sup>29</sup>.

27 O que, aliás, foi observado pela Sra. Presidente da República quando vetou parcialmente o Projeto de Lei nº 99/07, que originou a Lei nº 12.619/2012, afastando a vigência do § 7º do art. 235-C, que possibilitava a redução/compensação do intervalo entre jornadas em duas horas (BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. *Mensagem nº 151, de 30 de abril de 2012*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm)>. Acesso em: 15 jan. 2016). A atual redação possibilita a redução/compensação de três horas.

28 PANCOTTI, José Antonio. *Op. cit.*, p. 64.

29 GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. *Op. cit.*, p. 77.

## DOCTRINA

Assim, em situações excepcionais e concretamente justificadas, admite-se a cumulação de repouso “semanais” sem que se caracterize ofensa à garantia constitucional.

Essa linha de raciocínio não pode ser aplicada no que se refere à possibilidade de fracionamento do repouso semanal, concebida na redação dada ao art 235-D, § 1º, da CLT. Sob o ângulo constitucional, o legislador não pode criar regras destituídas de relação causal ou em desconexão com a realidade e a necessária ponderação de valores sociais. É o que Humberto Ávila nomina “razoabilidade como congruência”. O professor gaúcho registra que “o postulado da razoabilidade exige a harmonização das normas com suas condições externas de aplicação” e esclarece: “a razoabilidade exige, para qualquer medida, a recorrência a um suporte empírico existente”<sup>30</sup>.

Na hipótese específica, não há qualquer justificativa para o fracionamento do repouso semanal remunerado. Não há situação excepcional que justifique a interrupção prematura do descanso garantido constitucionalmente, pois sempre haverá possibilidade de o início da viagem ocorrer após o tempo do repouso ou o empregador arremeter outro trabalhador para realizar o percurso em questão. Considerando que o repouso semanal constitui garantia constitucional que objetiva proporcionar ao trabalhador não apenas um descanso prolongado, mas também momentos de lazer e convívio familiar, o parcelamento autorizado pela norma jurídica o desnatura e prejudica a sua finalidade essencial. Ora, o sacrifício injustificado de uma garantia constitucional não atende o princípio da razoabilidade sob o enfoque da congruência, motivo pelo qual é inafastável o reconhecimento de ofensa ao art. 7º, XV, da Constituição Federal.

### 6 – REMUNERAÇÃO DO TEMPO DE ESPERA

O tempo de espera foi instituído pela Lei nº 12.619/2012 com o objetivo de remunerar o período em que o motorista permanece “aguardando carga ou descarga do veículo” e durante “fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias”<sup>31</sup>.

A ideia central do instituto, na vigência da primeira regulamentação, era de que, embora o trabalhador não estivesse desempenhando a função para a qual foi contratado, permanecia à disposição do empregador, pois continuava

---

30 ÁVILA, Humberto. *Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos*. 10. ed. São Paulo: Malheiros, 2009. p. 157.

31 Situações descritas no art. 235-C, § 8º, da CLT, conforme redação criada pela Lei nº 12.619/2012 e mantida pela Lei nº 13.103/2015.

responsável pelo veículo, dele não podendo se afastar. Assim, quando o tempo de espera ultrapassava o horário normal de trabalho do motorista, ele deveria ser remunerado pelo valor da hora normal, acrescido do adicional de 30% (inferior ao adicional de horas extras).

A nova regulamentação manteve o instituto, mas mudou radicalmente sua natureza jurídica. Não se trata mais de tempo à disposição do empregador e sequer integra sua jornada de trabalho. Trata-se de período *sui generis*, em que o trabalhador não tem liberdade de locomoção (pois deve permanecer junto ao veículo) e continua com suas obrigações contratuais (inclusive realizar as manobras e movimentações necessárias do veículo<sup>32</sup>), mas não é remunerado por isso, sendo apenas indenizado na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal<sup>33</sup>.

Perceba-se que a legislação regulamentadora, ao transformar a natureza jurídica do “tempo de espera”, transferiu o risco da atividade econômica para o trabalhador. Agora será ele quem suportará o ônus do período em que o veículo estiver parado, ainda que o empregador seja o responsável pela inatividade (é o caso quando o caminhão precisa ser carregado e descarregado). Essa conclusão é mais palpável quando se observa que o tempo de espera deixará de ser considerado como “tempo efetivo” mesmo quando ocorrido durante a jornada ordinária do motorista<sup>34</sup>. Significa que, surgindo qualquer situação de espera (carga, descarga ou fiscalização), a jornada de trabalho ficará “suspensa” e o trabalhador deixará de ser remunerado pelo seu tempo (e até pelo seu serviço), cabendo-lhe apenas “indenização” na proporção de 30% do salário-hora normal.

Mas é evidente que o motorista, durante o horário em que aguarda carregamento, descarregamento ou fiscalização do veículo, está à disposição do empregador e cumprindo suas obrigações contratuais<sup>35</sup>, não existindo justificativa empírica para que o legislador não reconheça esse tempo como de serviço efetivo e o direito de o trabalhador ser remunerado (e não indenizado) por ele.

---

32 BRASIL. *Consolidação das Leis do Trabalho*. Art. 235-C, § 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 (...)”.

33 Art. 235-C, § 9º, da CLT.

34 É o que dispõe, literalmente, o art. 235-C, § 1º, da CLT: “Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera”.

35 Como bem registrou José Antonio Pancotti, ainda comentando a regulamentação anterior: “Não há dúvida de que o motorista, enquanto em ‘horário de espera’, seja qual for a hipótese cogitada na lei, não está aguardando, mas executando ordens. Tanto que não pode afastar-se do local (nas filas, por exemplo) ou da cabine do caminhão, porque se encontra em pleno exercício das suas funções, na medida em que terá que estar atento e apto para, a todo e a qualquer momento, movimentar ou manobrar o veículo” (*Op. cit.*, p. 57).

## DOCTRINA

Não é difícil concluir que a norma jurídica em comento inverte valores e, se não institui o trabalho gratuito, deixa de remunerar dignamente o tempo que o trabalhador dedica em benefício de seu empregador. Também nesse particular mostra-se urgente a revisão da legislação de modo a garantir o reconhecimento do valor social do trabalho como fundamento da república (art. 1º, IV, da Constituição Federal).

Veja-se que em situação muito menos onerosa, a Consolidação das Leis do Trabalho prevê remuneração (e não indenização) mais digna. É o caso do sobreaviso, no qual o trabalhador permanece em sua residência, “aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço”. Para esses casos, o art. 244, § 2º, da CLT prevê remuneração à razão de 1/3 do salário normal, portanto, maior que a indenização de 30% prevista para o motorista.

Na verdade, o tempo de espera é situação que mais se assemelha ao sistema de “prontidão”, no qual o ferroviário permanece “nas dependências da estrada, aguardando ordens”. Nestes casos, o art. 244, § 3º, da CLT, além de estabelecer limite temporal (12 horas), prevê remuneração à razão de 2/3 do salário-hora normal. O caminhoneiro, de idêntico modo, permanece “na estrada” (fora de sua residência), aguardando a ordem que possibilite o prosseguimento de sua jornada. Nos dois casos o trabalhador não executa a atividade laboral para a qual foi contratado (ainda que, no caso do caminhoneiro, ocorra realização de manobras de acomodação), mas também não está em sua residência ou tem liberdade de deslocamento. Nas duas situações o trabalhador sofre uma restrição por conta de sua atividade laboral e, portanto, merece retribuição remuneratória.

Essa analogia permite que o julgador, em reconhecendo a inconstitucionalidade incidental do art. 235-C, § 9º, da CLT, defira, em relação ao “tempo de espera”, remuneração equivalente à prevista no art. 244, § 3º, da CLT (2/3 do salário-hora).

## 7 – CONCLUSÃO

O presente estudo não ambicionou abarcar a integralidade da regulamentação da profissão de motorista, mas apenas seus aspectos mais relevantes, como é o caso da jornada de trabalho, intervalos para repouso e alimentação, descanso semanal remunerado e tempo de espera.

Quanto à jornada de trabalho, conclui-se que o labor de até quatro horas extras só poderá ser admitido como fato excepcional e devidamente justificado; que há viabilidade de a negociação coletiva autorizar sistema compensatório 12x36 horas, sem possibilidade de prorrogação além desse limite. No que se

## DOCTRINA

refere aos intervalos intrajornadas não se vislumbra inconstitucionalidade na previsão legal que possibilita, mediante negociação coletiva, a redução ou fracionamento, ainda que eventualmente a Justiça do Trabalho possa ser chamada a avaliar se, no caso concreto, o pacto coletivo não atentou contra a preservação da saúde e dignidade do trabalhador. O estudo admite, ainda, a legalidade da previsão legal que autoriza a cumulação de repousos semanais remunerados, desde que se tenha em mente a ideia de fato excepcional e devidamente justificado pelas circunstâncias do caso concreto.

De modo diverso, concluiu-se que não é constitucional a autorização de fracionamento do intervalo entrejornadas e do descanso semanal remunerado, assim como a nova disciplina do “tempo de espera” não atende ao postulado fundamental que preconiza o reconhecimento do valor social do trabalho.

A regulamentação da profissão do motorista era medida que há muito se impunha como necessária e seu surgimento, por si só, representa avanço no âmbito jurídico-normativo. As peculiaridades que nortearam a atividade regulamentadora e que proporcionaram duas leis absolutamente antagônicas, apesar da identidade de objetivo, evidenciam que há caminho a ser percorrido em direção ao equilíbrio que deve existir entre interesses relevantes como são capital e trabalho.

O Poder Judiciário terá papel relevante na obtenção desse equilíbrio, tanto mediante interpretação ponderada das normas postas, à luz dos princípios constitucionais, como, eventualmente, por meio de declaração incidental de inconstitucionalidade, nas situações em que não for possível “dar uma interpretação conforme”. Espera-se, ainda, que o Poder Legislativo realize, após um período de maturação, revisão de tópicos regulamentares que se mostrem desproporcionais ou socialmente inapropriados.

## 8 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÁVILA, Humberto. *Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos*. 10. ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. *Mensagem nº 151 de 30 de abril de 2012*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm)>. Acesso em: 15 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. Tribunal Superior do Trabalho. Pleno. *Súmulas ns. 338 e 437*.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Relª Minª Dora Maria da Costa, *Processo RO 6001320095170000 600-13.2009.5.17.0000*, public. DEJT 20.05.2011.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. 6ª T., Rel. Min. Augusto César Leite de Carvalho, *Processo RR 1356001620095090094*, public. DEJT 06.06.2014.

## DOCTRINA

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. 7ª T., Rel. Min. Ives Gandra Martins Filho, *Processo RR 1954100-51.2003.5.09.0010*, public. DJ 08.02.08.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. 8ª T., *RR 1035-15.2011.5.24.0002*, Rel. Min. Márcio Eurico Vitral Amaro, j. 05.08.2015, public. DEJT 07.08.2015.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. *A nova lei do motorista profissional e os direitos fundamentais: análise específica e contextualizada da Lei nº 12.619/2012*. São Paulo: LTr, 2013.

LEIRIA, Maria de Lourdes. Comentários sobre a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e o exercício da profissão de motorista profissional. *Revista LTr*, São Paulo, LTr, ano 76, n. 07, jul. 2012.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Impactos da Lei nº 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. *Revista LTr*, São Paulo: LTr, ano 79, n. 06, jun. 2015.

OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. Comentários sobre a Lei nº 13.103 – motorista profissional. *Revista LTr*, São Paulo: LTr, ano 79, n. 05, maio 2015.

PANCOTTI, José Antonio. *Estatuto do motorista profissional: Lei nº 12.619/2012*. São Paulo: LTr, 2013.

PARANÁ. Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. 3ª T., *RO 298200891906 PR 298-2008-91-9-0-6*, Rel. Des. Cássio Colombo Filho, public. DJe-PR 31.08.2010.

SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO ALERTA PARA NECESSIDADE DE REDUZIR ACIDENTES NO PAÍS. *Jusbrasil*. Disponível em: <<http://cd.jusbrasil.com.br/noticias/100076213/semana-nacional-de-transito-alerta-para-necessidade-de-reduzir-acidentes-no-pais>>. Acesso em: 7 jan. 2016.