

CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR REINALDO RAMOS

FACULDADE REINALDO RAMOS

BACHARELADO EM DIREITO

JOSÉ SEVERINO DOS SANTOS

HORAS EXTRAORDINÁRIAS DOS MOTORISTAS INTERESTADUAIS

Campina Grande - PB

2013

JOSÉ SEVERINO DOS SANTOS

HORAS EXTRAORDINÁRIAS DOS MOTORISTAS INTERESTADUAIS

Trabalho Monográfico apresentado à
Coordenação do Curso de direito da
faculdade Reinaldo Ramos – FARR, como
requisito parcial para obtenção do grau de
Bacharel em Direito.

Oriëntador. Esp. Jardon Souza Maia.

Campina Grande – PB

2013

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DA CESREI

S237a

Santos, José Severino dos.

Horas extraordinárias dos motoristas interestaduais / José Severino dos Santos. – Campina Grande, 2013.
50 f.

Monografia (Graduação em Direito) Faculdade Reinaldo Ramos-FAAR - Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos - CESREI.
Orientador: Prof. Esp. Jardon Souza Maia.

1. Direito do Trabalho. 2. Drogas – Uso – Motoristas Interestaduais.
3. Insatisfação Profissional. I. Título.

CDU 349.2(043)

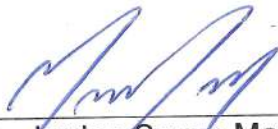
Faculdade Cesrei
Biblioteca "Min. Demócrito Ramos Reinaldo"
Reg. Bibliog.: 4000-229
Compra: / Preço:
Doação: / Doador:
Obs.:
Data: 11/05/2014

JOSÉ SEVERINO DOS SANTOS

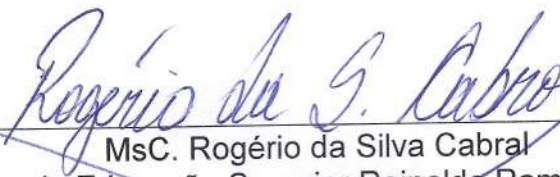
HORAS EXTRAORDINÁRIAS DOS MOTORISTAS INTERESTADUAIS

Aprovado em: ___ de ___ de ___.

BANCA EXAMINADORA



Esp. Jardon Souza Maia
Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos - FARR
(Orientador)



MsC. Rogério da Silva Cabral
Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos - FARR
(1º Examinador)



MsC. Olívia Maria Cardoso Gomes
Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos - FARR
(2º Examinador)

Eu dedico esse trabalho àquelas pessoas
que passeiam em casa e moram na estrada.
São os motoristas interestaduais.

AGRADECIMENTO

Agradeço primeiramente a Deus, por tudo que ele me proporcionou no decorrer deste curso, além do Professor Orientador, pelas dicas e paciência que teve com minha pessoa, não esquecendo também todos os que participaram no julgamento desta banca e fazem parte desta instituição.

Agradeço também a minha família, Edpo, Morhana e Fátima pela compreensão e incentivo que me deram em todo o período do curso, além de meus pais que participaram também dessa motivação.

"A sabedoria é a coisa principal;
adquire, pois, a sabedoria; sim, com
tudo o que possui, adquire o
conhecimento".

Provérbios 4 - 7

RESUMO

Dentro da pesquisa realizada, estudaremos a classificação da profissão de motorista, além dos seus direitos adquiridos entre motoristas autônomos e motoristas profissionais, resguardada pela então Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), a forma e o tempo de trabalho por eles executados, além do ambiente de trabalho onde se torna sub-humana, o que passa no decorrer de cada trecho de viagem que são feitas entre um Estado e outro, condições adversas em que o condutor do veículo enfrenta no dia a dia de sua labuta diária. As questões que estão sendo afetadas com o advento da nova Lei nº 12.619/2012, ocasionando mudanças inclusive no Código de Trânsito. O tempo de viagem que extrapola o limite normal da jornada de trabalho, e as drogas que são utilizadas pelos profissionais do volante, com intuito de retardar o sono e diminuir o percurso de viagem por eles admitidos, essas mesmas substâncias são as causadoras de acidentes ocasionados em nossa malha rodoviária elevando, assim, o número da estatística em que cresce todos os anos. Todo esse processo está relacionado com base nas horas extraordinárias dos motoristas interestaduais, no qual vão observar quais os motivos que estão ocasionando o desfalque nos contracheques dos profissionais do volante e os problemas enfrentados pelos empregadores em grande parte das transportadoras que estão passando por problemas com falta de profissional do volante. De acordo com os dados acima citados podemos observar que, a uma divergência entre a nova legislação com a Constituição Federal, atingindo assim direitos já adquiridos por parte da classe da área de transportes.

PALAVRAS-CHAVE: Motorista. Horas Extraordinárias. Viagens Interestaduais.

ABSTRACT

Dentro da pesquisa realizada, estudaremos a classificação da profissão de motorista, além dos seus direitos adquiridos entre motoristas autônomos e motoristas profissionais, resguardada pela então Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), a forma e o tempo de trabalho por eles executados, além do ambiente de trabalho onde se torna sub-humana, o que passa no decorrer de cada trecho de viagem que são feitas entre um Estado e outro, condições adversas em que o condutor do veículo enfrenta no dia a dia de sua labuta diária. As questões que estão sendo afetadas com o advento da nova Lei nº 12.619/2012, ocasionando mudanças inclusive no Código de Trânsito. O tempo de viagem que extrapola o limite normal da jornada de trabalho, e as drogas que são utilizadas pelos profissionais do volante, com intuito de retardar o sono e diminuir o percurso de viagem por eles admitidos, essas mesmas substâncias são as causadoras de acidentes ocasionados em nossa malha rodoviária elevando, assim, o numero da estatística em que cresce todos os anos. Todo esse processo está relacionado com base nas horas extraordinárias dos motoristas interestaduais, no qual vão observar quais os motivos que estão ocasionando o desfalque nos contracheques dos profissionais do volante e os problemas enfrentados pelos empregadores em grande parte das transportadoras que estão passando por problemas com falta de profissional do volante. De acordo com os dados acima citados podemos observar que, a uma divergência entre a nova legislação com a Constituição Federal, atingindo assim direitos já adquiridos por parte da classe da área de transportes.

KEYWORDS : Driver. Overtime. Interstate Travel.

LISTA DE SIGLAS

Organização Internacional do Trabalho	(OIT)
Ministério do Trabalho	(MT)
Consolidação das Leis Trabalhistas	(CLT)
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística	(IBGE)
Departamento Nacional de Estradas e Rodagem	(DNER)
Supremo Tribunal Federal	(STF)
Tribuna Superior do Trabalho	(TST)
Constituição Federal	(CF)
Ação Direta de Inconstitucionalidade	(ADIn)
Fundo de Garantia por Tempo de Serviço	(FGTS)
Instituto Nacional do Seguro Social	(INSS)
Código de Trânsito Brasileiro	(CTB)
Carteira de Trabalho e Previdência Social	(CTPS)
Serviço Social do Transporte	(SEST)
Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte	(SENAT)
General Motor Caminhões	(GMC)
Confederação Nacional do Transporte	(CNT)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO 1 - ABORDAGEM HISTÓRICA DOS MOTORISTAS	
1.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA.....	13
1.1.2 ABORDAGEM CONSTITUCIONAL.....	17
1.2.1 CONTRATO DE TRABALHO.....	19
1.2.2 CONCEITO.....	19
1.2.3 EMPREITADA E PRESTAÇÃO DE SERVIÇO.....	22
1.2.4 TRABALHO EVENTUAL.....	22
CAPÍTULO 2 - DIREITOS DOS MOTORISTAS	
2.1 CONQUISTAS ADQUIRIDAS.....	24
2.1.2 MOTORISTAS AUTÔNOMOS.....	25
2.1.3 MOTORISTAS PROFISSIONAIS.....	26
CAPÍTULO 3 - DROGAS QUE SÃO UTILIZADAS PELOS MOTORISTAS	
3.1 O USO DE ESTIMULANTES PELOS MOTORISTAS.....	28
3.1.2 CONCEITO.....	28
3.1.3 REAÇÕES CAUSADAS PELAS DROGAS.....	28
3.2 MUDANÇAS NA LEI DE TRÂNSITO.....	32
3.3 MELHORIAS NA FROTA DE TRANSPORTES.....	33
CAPÍTULO 4 - HORAS EXTRAS DOS MOTORISTAS	
4.1 CONCEITO.....	36
4.1.2 EXCESSOS DE HORAS.....	36
4.1.3 HORAS EXTRAORDINÁRIAS DOS MOTORISTAS.....	38
4.1.4 TEMPO DE DIREÇÃO.....	40
4.1.5 TEMPO DE ESPERA.....	42
4.1.6 TEMPO DE DESCANSO.....	43
4.1.7 INTERVALOS INTRAJORNADAS.....	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
REFERÊNCIAS.....	49

INTRODUÇÃO

Com análise feita a seguir, iremos ter um breve relato histórico sobre a classe de motorista e as questões das condições de e formas de trabalho de cada trabalhador, desde o século XVIII onde começou a mudar as questões relacionadas com o trabalho, onde crianças e mulheres eram tratadas como objeto, não como ser humano. Como o Brasil reagiu a toda classe de trabalhador em mobilização a protestos de melhores salários e condições sociais para seu bem estar e de sua família.

Veremos também um breve relato constitucional, dando certeza ao trabalhador de seus direitos por ele adquirido observando as desvantagens com o advento da nova Lei 12.619/2012, sancionada pela atual Presidenta. A fragilidade da referida lei em que foi elaborada, no qual chega a se tornar inconstitucional, de acordo com a nossa atual Constituição Federal de 1988, infringindo alguns artigos, tanto na CLT como na própria Constituição, além de identificar quais são as diferenças entre motoristas autônomos, seus direitos e obrigações como os motoristas profissionais, que são assegurados pela CLT, das modificações que houve no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), acrescentando no corpo da lei o art. 67-A §1º, tornando-se regra para todos que trabalham no volante, com a exceção de alguns motoristas de carro de passeio, que não se enquadra nessa atividade de trabalho com ou sem subordinação.

Com a nova regulamentação aplicada, será que ajudará na questão da diminuição dos acidentes nas estradas brasileira? Principalmente nas BRs que cortam do Norte ao sul do País?

Poderemos ver em parte, a questão daqueles motoristas que se drogam, tomando remédios antidepressivos, estimulantes entre outros para ajudar em sua viagem, evitando assim, o cansaço e o sono, aonde muitos chegam a fazer as suas necessidades fisiológicas com o carro em movimento, ocasionando a não parada do veículo, podendo dessa forma ganhar mais tempo para realizar o fim da jornada de trabalho.

INTRODUÇÃO

Com análise feita a seguir, iremos ter um breve relato histórico sobre a classe de motorista e as questões das condições de e formas de trabalho de cada trabalhador, desde o século XVIII onde começou a mudar as questões relacionadas com o trabalho, onde crianças e mulheres eram tratadas como objeto, não como ser humano. Como o Brasil reagiu a toda classe de trabalhador em mobilização a protestos de melhores salários e condições sociais para seu bem estar e de sua família.

Veremos também um breve relato constitucional, dando certeza ao trabalhador de seus direitos por ele adquirido observando as desvantagens com o advento da nova Lei 12.619/2012, sancionada pela atual Presidenta. A fragilidade da referida lei em que foi elaborada, no qual chega a se tornar inconstitucional, de acordo com a nossa atual Constituição Federal de 1988, infringindo alguns artigos, tanto na CLT como na própria Constituição, além de identificar quais são as diferenças entre motoristas autônomos, seus direitos e obrigações como os motoristas profissionais, que são assegurados pela CLT, das modificações que houve no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), acrescentando no corpo da lei o art. 67-A §1º, tornando-se regra para todos que trabalham no volante, com a exceção de alguns motoristas de carro de passeio, que não se enquadra nessa atividade de trabalho com ou sem subordinação.

Com a nova regulamentação aplicada, será que ajudará na questão da diminuição dos acidentes nas estradas brasileira? Principalmente nas BRs que cortam do Norte ao sul do País?

Poderemos ver em parte, a questão daqueles motoristas que se drogam, tomando remédios antidepressivos, estimulantes entre outros para ajudar em sua viagem, evitando assim, o cansaço e o sono, aonde muitos chegam a fazer as suas necessidades fisiológicas com o carro em movimento, ocasionando a não parada do veículo, podendo dessa forma ganhar mais tempo para realizar o fim da jornada de trabalho.

Iremos ver como as montadoras de caminhões estão trabalhando no intuito de melhorar as frotas, dando assim, um conforto ao condutor do veículo, onde o mesmo não terá uma labuta de trabalho tão exaustiva, além de elevar mais lucros para seus patrões.

O estudo no qual iremos focar toda a matéria, está relacionado com as horas extraordinárias desses profissionais, onde ocasionará as vantagens e desvantagens para o mesmo ao final de cada mês trabalhado. Nessas horas, estão envolvidas as questões do tempo de direção, é aquele onde o motorista se encontra dirigindo, tempo de esperam, quando o profissional está parado, ou seja, está fora da direção do veículo, mesmo com a obrigação de permanecer no local onde se encontra o veículo e o tempo de descanso, é aquele onde o condutor terá que obedecer para em seguida seguir a sua viagem. Nesse mesmo raciocínio não podemos esquecer-nos dos intervalos intrajornadas, são aqueles onde o motorista para o veículo no intuito de fazer refeição.

O escopo desse estudo é tentar esclarecer melhor as condições dos profissionais do volante, que trabalham nas BRs de nosso Brasil, além demais corroborar com as soluções que sejam viáveis, isso, de forma específica como de maneira geral, levando ao conhecimento de todos que fazem parte dessa classe trabalhadora.

CAPÍTULO 1 - ABORDAGEM HISTÓRICA DOS MOTORISTAS

1.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Após o século XVIII, onde houve a grande revolução industrial, os trabalhadores tiveram muitas conquistas, independente das profissões existente na época até os dias de hoje. Mulheres e crianças trabalhavam aproximadamente 16 horas diárias. Com o advento de certos direitos em que vários trabalhadores conseguiram através de suas lutas, foram se estendendo as formas de tratamento referente às maneiras em que os empregadores agiam com seus trabalhadores, no exercer de suas atividades, além do mais, em suas jornadas de trabalho, a que muitos exerciam.

Depois da revolução francesa em 1848, onde a sua Constituição reconheceu o primeiro direito do trabalhador, dando a ele as condições sociais de sobrevivência, esse direito era justamente o "DIREITO DO TRABALHO". Desta forma eliminando o trabalho infantil, ao completar 12 anos de idade, a criança era para estar na frente de trabalho, colocando-se no campo trabalhista como aprendiz, após certo período, era levado para junto dos demais para o serviço pesado e com jornadas excessivas. Aqueles que não se desenvolviam em seu treinamento, eram castigados (MARTINS, 2010).

Em 1886 depois da revolução em que muitos os trabalhadores conseguiram alguns direitos, organizando greves e manifestações, ocasionando com isso, mortes e prisões, onde vários foram enforcados, outros cometeram suicídios e os demais após sua condenação foram libertados depois de sete anos.

A evolução trabalhista no Brasil começou logo após a Lei Áurea (Lei nº 3.353) que abolia a escravidão em nosso País, escrita pela Princesa Isabel, onde os escravos depois de ser livre, eram obrigados a trabalhar mais três anos de graça para seus donos, foi quando a citada Lei entrou em vigor, extinguindo assim, essa forma de continuar escravizando os negros.

Com o advento da Primeira Guerra Mundial onde surgiu o aparecimento da Organização Internacional do Trabalho (OIT) criada em 1919, no qual incentivava a

criação de normas trabalhistas, estabelecendo 8 (oito) horas diárias e 48 (quarenta e oito) horas semanais para todos os que permaneciam em um regime de escravidão mesmo recebendo seus salários, era essa a visão da OIT. Em 1930 o nosso renomado Ex-Presidente da República Getúlio Vargas, implantou a ideia da política trabalhista, devido ao movimento de operários reivindicando melhores condições de trabalho e salários, no qual o Brasil foi signatário da convenção da OIT.¹

No mesmo ano, foi criado pelo então Getúlio Vargas, além de outras Leis e decretos o Ministério do Trabalho (MT), em 1932 surgiu à profissão e trabalho da mulher, já o salário mínimo em 1936, e a Justiça do Trabalho em 1939, onde editou legislação trabalhista para a organização do próprio mercado de trabalho, isso, decorrente a quantidade de indústrias que já tomavam de conta de nosso país, onde o principal objetivo era controlar os movimentos trabalhistas naquela época.

Segundo (BOMFIM 2008), em suas palavras sobre a lei trabalhista, "Supra a visão individualista e coletiva e perpassa pela visão econômica, política e social". Neste caso, o doutrinador está alegando que a Lei trabalhista além de ajudar o trabalhador adquirir seus direitos, trará melhorias para ambos, tratando o trabalhador com dignidade humana, melhorando o seu bem-estar as necessidades pessoais e para sua família.

Em 01 de maio de 1943, foi publicado o Decreto Lei de nº 5.452, a sua função era juntar todas as leis existentes na época, a qual tratava de direitos dos trabalhadores e que todas foram reunidas em um só livro, chamando de Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Depois desse decreto, houve muitas mudanças relacionadas à própria lei, trazendo com isso, melhores condições na vida profissional e tornando o meio ambiente do trabalho mais agradável, facilitando a interatividade entre patrões e empregados.

A própria CLT é uma reguladora de direito e obrigações, onde a mesma tenta comparar o trabalhador que é a parte mais frágil da negociação, em um nível mais elevado, colocando assim, o empregado e empregador no mesmo patamar de igualdade. Se formos comparar os direitos em que o trabalhador tinha no período industrial aos dias de hoje, iremos observar que houve um grande avanço referente

¹ informações acima foram retiradas do site: < ://www.oitbrasil.org.br/content/hist >. Acesso em: 03 set. 2013

ao sistema de vida, até porque todos vivam em condições sub-humanas atingindo sua dignidade como pessoa segundo o art. 5º, inciso III da CF de 88.

Não podemos negar que hoje ainda existem muitos trabalhando de forma degradante, onde vários empresários se aproveitando das necessidades de cada um, agem de forma inescrupulosa, trazendo a maioria deles de cidade do interior onde sua perspectiva de vida deixa a desejar, prometendo boas condições e ótimos salários, ao chegar ao local de sua labuta diária, as coisas não são como eles esperavam, se submetendo a condições totalmente desumanas.

Graças ao Ministério do Trabalho (MT), em constante fiscalização e através de denúncias anônimas estão sendo combatidos esse tipo de trabalho, condenando aos infratores ao pagamento de todos os direitos dos que se encontravam irregular como trabalhador, além de responder de forma penal e administrativamente.

Iremos ver agora como se deu o desenvolvimento da classe de motorista em nosso país, além das dificuldades enfrentadas pela mesma na década de 50 até os dias atuais. Nesta década a maioria dos fretes era transportada pelos transportes rodoviários, coisa que não mudou até os dias de hoje, ou seja, se não fosse os transportes de mercadorias via terrestre, ocasionado através de caminhões como é feito atualmente, o país não tinha evoluído tanto, quer queira ou que não, os motoristas interestaduais de caminhões de cargas, contribuiu muito com o desenvolvimento do nosso Estado brasileiro, ao analisar mais adiante como se dava esse procedimento e quais os fatores que vem a prejudicar todo aquele que trabalham nessa área.

Dados do IBGE, diz que todos os veículos cadastrados no ano de 1985 no território nacional, eram de 972.961, já no ano de 2005 a frota de veículos chegou uma totalidade 1.940.751 caminhões existentes em nosso país, com isso aumentando o tráfego de veículos pesados em nossa malha rodoviária, desta forma elevando a jornada de trabalho de cada condutor e prejudicando o seu ambiente de trabalho, no que diz respeito ao descanso nas estradas relacionada com os postos que davam apoio ao motorista que sempre foi de péssima qualidade e as condições adversas, quando se trata de estradas e assaltos, devido o aumento da frota e dos tipos de mercadorias que levam atualmente, mercadorias estas, como: informática

entre outros de grande valor, contribuindo para o crescimento de assaltos entre os profissionais do volante.

Com os dados acima citados ver que, em 1976 foi realizada pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) uma pesquisa cuja finalidade era verificar o tempo de cada labuta diária em que o motorista exercia no intervalo de 24 horas. Com isso a jornada de trabalho para muitos motoristas, atingiam cerca de 70,67% daqueles que trabalhavam mais de 14 horas diárias, chegando aproximadamente 25 dias ao mês. Dentro destes mesmos dados, cerca de 18% trabalhavam entre: 12 á 14 horas por dia, 0,8 % de 10 a 12 horas por dia, 0,4% trabalhavam de 8 a 5 horas diárias. Dados retirados da Revista Latino – Americana.

Com dados ainda na mesma fonte de pesquisa, o historiador alega que a renda dos motoristas caminhoneiros, nas décadas passadas, se tornava muito boas se comparados aos dias de hoje, vendo que tanto a evolução como as dificuldades andam juntas uma das outras, o profissional do volante, não conseguiu acompanhar a infração no decorrer de todo esse tempo, Isto é, os caminhoneiros que antes conseguiam se manter de forma bastante tranquila, hoje, o que recebe mal dar para sustentar sua família. Isso, se referindo ao profissional que trabalha com subordinação, caso seja o profissional autônomo, esse sim, é que passa por dificuldades, porque o que arrecada com os fretes não consegue manter as despesas com o caminhão (sua ferramenta de trabalho) e nem com sua própria família.

Ainda com base na pesquisa realizada, a mesma fonte diz que no ano de 2000, as ocorrências de acidentes atingiram uma média de 27% envolvendo caminhões, e que o total de veículos no país nesse mesmo ano eram 6% da frota total. Com isso, vendo que as ocorrências estão associadas com a jornada de trabalho em excesso, além de outros fatores como revolta de muitos profissionais, que alega não estar satisfeito com a profissão por ele executada.²

² Os exerces de horas, em que ultrapassava o tempo de labuta diária dos motoristas, foram retirados do endereço eletrônico: TEMPO, JORNADA E PRODUTIVIDADE NA HISTÓRIA E TRABALHO DOS CAMINHONEIROS. Disponível em: Vol.01, nº 3 – março de 2012. < //projeto.unisinos.br/rla/index.php/rla/article/viewFile/79/57 >. Acesso em: 17 de Nov. 2013.

Segundo um blog feito para os caminhoneiros, diz que a cerca de 10 anos atrás a profissão eram passada de pai para filho, nesta época, a profissão de motorista era considerada uma tradição familiar, mas, com o passar dos tempos, os jovens tiveram outra visão, buscando oportunidades diferentes daquelas. Com o crescimento econômico, veio o aumento de frotas, com isso, elevando o número de procura por pessoas qualificadas para trabalhar com carros pesados, além das tecnologias investidas nas atuais frotas e com a visão de um melhor conforto e qualidade para os motoristas. Com o advento da nova lei, essa procura aumentou de forma desordenada, caso este que iremos ver mais adiante.

1.1.2 ABORDAGEM CONSTITUCIONAL

No Título II, Capítulo II do art. 7º da Constituição Federal de 1988, onde expressa os direitos sociais do trabalhador, considerando assim, direitos já adquiridos em razão de lutas e conquistas no decorrer do século passado, vindo garantir uma segurança profissional, ou seja, dando certeza ao trabalhador que não será despedido sem justa causa ou de forma arbitrária, sem prévia indenização compulsória, como pena para o empregador que demitir o empregado sem nenhum motivo. Além domais, estão expressas no art.8º as condições que caberá aos trabalhadores querer associar-se ou não, a sindicatos da categoria representada, vendo que esse mesmo é quem luta pela classe trabalhadora, defendendo seus direitos no que se refere em todo âmbito trabalhista (MORAES, 2008).

Vendo que a base do direito está na Lei Maior, vêm ressaltar que o art. 7º incisos XIV, onde fala das jornadas de trabalho de forma ininterrupta com o revezamento de pessoal, além dos serviços com remuneração extraordinária superior, onde o mínimo será de 50% (cinquenta) por cento em cima da hora normal, inciso XVI. Esse é o valor estabelecido para o pagamento das horas que excedem no decorrer do trabalho realizado por certo trabalhador, obrigando o empregador aos pagamentos desses proventos.³

³ Informações sobre apagão de motorista, está no blog: Transportadoras tentam driblar 'apagão' de motoristas. Disponível em: 17 Set 2013. < <http://blogdocaminhoneiro.com/2013/09/transportadoras-tentam-driblar-apagao-de-motoristas/>. > Acesso em: 22 Nov. 2013.

A demissão sem justa causa, segundo a Carta Magna, está no art. 7º, este estabelece toda garantia em face dos trabalhadores, tanto urbanos como rurais, já no inciso "I" do mesmo artigo, relata esta questão, concluindo o seu texto com o Decreto Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, em seu art. 483 e incisos, que assegura a garantia do empregado de qualquer despedida arbitrária, ou seja, sem motivo algum, levando com isso, ao empregador pagar uma indenização como penalidade, o valor desse pagamento iremos ver mais adiante. Os quais estão também dentro do rol do mesmo artigo.

Dentro do citado artigo acima mencionado, se destaca os incisos XIII e XIV, o primeiro se refere ao tempo da jornada de trabalho exercida pelo trabalhador, onde o mesmo não ultrapassará as 8 (oito) horas diárias de serviço, a não ser quando houver convenção coletiva referente a diminuição dos tempos da jornada de trabalho, esse artigo faz referência aos 58 e seguintes da CLT, onde reforça a questão da jornada com tempo reduzido. Já o segundo inciso, que se encontra dentro do rol do mesmo artigo sétimo, diz respeito às horas daqueles que trabalham de forma ininterrupta, isto é, aquele empregado que exerce seu trabalho com uma duração de no mínimo seis horas sem revezamento, isso, de acordo com o dissídio coletivo, esse artigo pode fazer referência tanto com a Súmula 675 do STF – que o tempo de descanso e alimentação não descaracteriza a interrupção de revezamento de turno, e o a Súmula 423 do TST diz que: por mais que exerça de 7 a 8 horas de trabalho, onde o mesmo esteja dentro do sistema de turno ininterrupto de revezamento (que são de 6 horas), não caracteriza horas extraordinárias para efeitos de indenização, além dos serviços com remuneração extraordinária superior, onde o mínimo será de 50% (cinquenta) por cento em cima da hora normal.

Um terceiro assunto que chama atenção é a questão dos sindicatos que prestem serviços para a classe trabalhadora, pegando como base as palavras do grande Ilustre Alexandre de Moraes, iremos ver que ninguém será obrigado a filiar-se ou manter filiado a qualquer sindicato, segundo o art. 5º, inciso XVII Constituição Federal. Já no art. 8º da própria Carta Magna, expressa toda a classificação em que poderá ser feito uma instituição sindical, podendo com isso, toda classe trabalhadora ter esse direito de ter um órgão disponível a defender seus interesses coletivos da categoria, isso, independentemente de o trabalhador ser ou não sindicalizado.

O sindicato se mantém através de contribuições que são pagas pelos próprios empregados, essas referidas taxas (contribuições), são descontadas todos os meses na folha de pagamento de cada trabalhador. Desconto esse, independente daquela que é prevista em Lei, segundo a Súmula 666 do STF – só será descontado daqueles que são filiados aos sindicatos respectivos de cada classe. Vale lembrar que o sindicato não existe só para os trabalhadores, mas também para os patrões, os chamados “sindicatos patronais”, mesmo que certo trabalhador seja ou não sindicalizado, é obrigado à participação do mesmo nas negociações coletiva de trabalho.

Com a publicação da Lei nº 12.619/2012, há uma ADIn Ação Direta de Inconstitucionalidade do art. 235 – C, §9º da CLT, na visão de Caren Silva Machado de Rodrigo Goldschmidt, os 50% (cinquenta) por cento que eram pagos sobre as horas que ultrapassassem o limite de trabalho de 8 horas diárias, agora o motorista só receberá 30% (trinta) por cento, no que se refere a tempo de espera, assunto este que iremos tratar mais adiante.

De toda lei que confronta os princípios básicos e o corpo da própria Constituição Federal, deixará brecha para recurso cabível, alegando a não aplicação à lei atual.

1.2.1 CONTRATO DE TRABALHO

1.2.2 CONCEITO

Contrato de trabalho é um pacto laboral, onde duas pessoas podem realizar determinado acordo entre ambos, ou seja, quando o tomador (patrão, empregador) compra do prestador de serviço (empregado, subordinado) a sua mão de obra, no qual será pago mediante benefícios que a própria Lei estabelece, garantindo assim, direitos adquiridos pela CLT.

O pacto laboral poderá também ser realizado por uma coletividade ao invés de duas pessoas, essa coletividade pode ser representada por um Sindicato ou até mesmo por uma cooperativa, reunindo assim, vários contratos em um só, estabelecendo todos os direitos a toda categoria de trabalhadores que ali se

encontra efetivamente dentro dos padrões exigidos pela Consolidação das Leis Trabalhista.

Quando falamos em contrato de trabalho, não estamos referindo-se em contrato sinalagmático, ou seja, um contrato entre duas pessoas que estejam tratando de compra e venda ou até mesmo de uma prestação de serviço, que possa até envolver uma terceira pessoa, é o que acontece na ceara Cível. Neste caso, o contrato de trabalho é bem semelhante, ao invés do contrato estabelecer questões objetivas, envolve questões totalmente subjetivas, é o caso em que uma pessoa vende sua mão de obra (serviço) para a outra pessoa (comprador), esse tipo de contrato é conhecido como: Contrato de Trabalho, onde só poderá ser feito de maneira pessoal, onde o próprio individuo terá que estar presente para executar assim, o serviço acordado.

Na seara trabalhista, o contrato de trabalho pode ser feito também através de empreitada e prestação de serviço além do trabalho eventual, esses contratos de trabalho acima citado, fará como parte o profissional autônomo, exceto o contrato por tempo indeterminado, onde se encaixaria o empregado, é aquele que exerce seu trabalho com subordinação.

O trabalhador autônomo é aquela pessoa que executa determinados serviços sem que haja subordinação de um terceiro, ou seja, ele não tem CTPS assinado, além do mais o autônomo perde muitos direitos se relacionado com aquele que trabalha com subordinação. Segundo Mauricio Delgado, "o trabalhador autônomo distingui-se do empregado, quer em face da ausência de subordinação ao tomador dos serviços no contexto da prestação do trabalho".

A principal característica de um trabalhador autônimo é que, ele assume por sua conta e risco todo labor executado no seu ambiente de trabalho, onde o tomador pode ser um ou vários ao mesmo tempo, EX¹: um taxista que faz uma determinada corrida, ao término da mesma já se encontra outro tomador para contratar o meso serviço, EX²: UM marceneiro que fabrica vários móveis para varias pessoas ao mesmo tempo. Com isso, o trabalhador exerce sua função de formas variadas, conforme a mão de obras se torna exclusiva pelo fato de haver vários tomadores ao mesmo tempo.

Segundo (Bomfim, 2008) “A principal diferença entre o autônomo e o empregado é que, este presta serviço por conta alheio e não sofre qualquer risco de sua atividade, enquanto aquele a exerce por sua conta e risco”.

Com base nas palavras de Martins Catharino, o autônomo é administrador do seu próprio trabalho onde o mesmo se utiliza do trabalho de um terceiro para ser remunerado e dirigido ao mesmo tempo pelo próprio tomador (empregador).

Em uma relação de trabalho, onde há um contrato assinado entre ambos os contratantes envolvendo tanto o tomador (patrão) como o empregado, haverá sempre duas obrigações conflitando uma com a outra, ou seja, a obrigação do patrão para com seus funcionários, na questão dos pagamentos dos seus salários e direitos por eles adquiridos como: FGTS, INSS, HORAS EXTRAS, VALE TRANSPORTES e SEGURO DE VIDA. Esses dois últimos, vão depender do acordo coletivo da categoria, aonde o empregador irá ou não incluir esses benefícios para seus funcionários. Já o empregado, terá a obrigação de exercer suas atividades com dedicação, além de se submeter às ordens de seu patrão, ficará acobertado pela própria CLT, não podendo ser despedido sem justa causa, além de ter uma garantia que ao se tornar um funcionário, o Sindicato lhe dará toda cobertura de forma administrativa, isso, independente de ser ou não sindicalizado.

Em um termo de contrato, assinado pelas partes, estará acordado a data da admissão (o dia em que entrou na empresa), a de demissão (o dia em que saiu da empresa), além dos demais proventos que são estabelecidos pela própria CLT tais como: férias remuneradas, décimo terceiro salários, entre outros que estão expresso na própria Lei. Com isso, vale lembrar que o contrato de trabalho é a segurança que o trabalhador tem perante seu patrão, até mesmo para o empregador, que serve para que ele não seja penalizado perante a justiça, por falta de comprovação de pagamento para com o empregado.

Para que haja uma venda e compra de mão de obra, em muitos casos não é necessário que haja um contrato entre o tomador e fornecedor do serviço, é o caso daqueles que trabalham com: eventualidade e empreitada de prestação de serviço, caso que iremos ver mais adiante cada uma dessa classificação. Poderá até haver um contrato, mas, não de forma contínua, é o exemplo acima citado, a questão dos

contratos são de curta duração, nos casos dos serviços que iremos ver em seguida cada uma delas.

1.2.3 EMPREITADA E PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

A empreitada é vista como uma prestação de serviço, podemos pegar como base os artigos 593 e seguintes do Código Civil, descartando a questão da subordinação do trabalhador que está na CLT, muitos serviços são postos como modalidade de contratos de prestação de serviço, tais como: Serviço de transporte, Contabilidade além de empreitada de construção civil. Com isso, o renomado doutrinador Mauricio Delgado, continua a exemplificar as questões de cada uma dessas modalidades que iremos ver mais adiante. Não podemos esquecer a que o trabalhador autônomo ao exercer o contrato de empreitada, estará sujeito ao Risco Contratual, isso, por sua conta e risco isentando o tomador de qualquer responsabilidade. Dessa forma, podemos observar que tanto a empreitada como a prestação de serviço, se resume em um só objetivo – realizar o trabalho pactuado com o tomador, isto é, o pactuado conclui seu serviço com o pactuante.

1.2.4 TRABALHO EVENTUAL

O trabalhador eventual, é aquele que realiza determinado trabalho por certo tempo para um tomador, não implica dizer que mesmo sendo subordinado o prestador do serviço deixe de ser autônomo, ou seja, por curto período de tempo caberá ao próprio trabalhador exercer a função de maneira subordinada, até porque como o próprio nome sugere, é uma eventualidade quando o trabalho exercido para o tomador, não se torna contínuo descaracterizando qualquer contrato de trabalho que esteja na CLT de forma explícita. Extinguindo com isso, relações jurídicas entre ambos os contratantes. Desta forma, expomos mais um exemplo para melhor esclarecer: Certo motorista de um caminhão consegue pactuar com uma determinada empresa de reciclável, a coleta de papelão para a mesma com um prazo de 40 dias. Esse contrato estabelece que o proprietário do veículo execute seu serviço pela manhã, ficando livre à tarde. Com isso, no segundo turno, o motorista já tinha feito outro pacto em outra empresa, aproveitando assim, o tempo

restante do dia para executá-lo, conseguindo dobrar o seu lucro em decorrência de sua labuta diária.

Vimos no exemplo acima que neste caso, o motorista por mais que ele tenha feito dois contratos ao mesmo tempo, não implica dizer que esteja trabalhando de maneira subordinada continuamente, mas sim, por um curto prazo, continuando com a sua qualidade de trabalhador autônomo. Quando falamos em trabalhador autônomo, incluímos a classe de motoristas, a pronúncia e o entendimento é um só, mas, quando relaciona as questões quanto ao local e forma de trabalhar, e quais os direitos entre um e outro, a visão muda totalmente, isso, se tratando de motorista autônomo e profissional. São todos profissionais? Quais as diferenças entre ambos? Já que todos exercem a mesma função. Mais a baixo iremos ver quais são os direitos que um motorista autônomo tem, e qual a sua obrigação para com o INSS, garantindo assim, uma terceira idade tranquila para si e sua família.

Quando se fala referente ao profissional da área de transportes de cargas interestaduais, percebe que há muitos neste ramo, até porque a quantidade de caminhões, ou seja, de pessoas que exercem esse tipo de profissão é bastante elevada, havendo uma grande massa de motoristas em nossa malha rodoviária.

CAPÍTULOS 2 - DIREITOS DOS MOTORISTAS

2.1 CONQUISTAS ADQUIRIDAS

Com base nos estudos que iremos fazer agora, teremos uma visão melhor de quem faz parte desse conjunto e como é diferenciado um motorista profissional do motorista autônomo, segundo a CLT. Vale lembrar que, a Lei 12.468/11 sancionada pela atual Presidenta, regulamentou a profissão de motorista de taxi, dando todo direito que um motorista profissional tem, regulamentando a classe como celetista.

O direito dos motoristas, não é apenas direito inerente à pessoa humana, segundo o art. 1º, III e art. 5º, XIII, da Constituição Federal de 1988. Esses direitos vão mais além, se relacionado com as demais profissões existentes. Quando se trata de "Direito de motorista", estará se referindo as condições que o profissional do volante passa no decorrer de cada dia de trabalho, enfrentando condições adversas em todas as viagens por ele efetuadas.

Direito esse, obrigando a classe patronal além de políticos investirem em projetos que leve melhoria para classe tão sofrida, beneficiando não só apenas os profissionais das estradas, mas também a sociedade de maneira indireta, ou seja, se o motorista exerce sua função de forma que seja atendido as sua necessidade, se relacionado principalmente com o descanso e conforto de seu ambiente de trabalho, todos ganham, tanto os patrões como os que com ele trabalham e convivem as estradas de nosso país. Diminuindo assim, o índice de acidentes.⁴

Quando se refere ao motorista profissional, é aquele que tem todos os direitos assegurados pela CLT, além de trabalhar com subordinação, caberá aos seus empregadores investir mais, isso, de maneira direta, já quanto ao motorista autônomo, àqueles que não dependem de ordem para exercer sua função diária, dependerá de ações pública, atitude essas está ligado diretamente aos projetos e políticas públicas, dando melhores condições para o mesmo, já que ele é um profissional liberal.

⁴ O motorista de táxi teve sua regulamentação regida pela LEI 12.468/2011, os dados referente à foi retirada com pesquisa no endereço eletrônico: Dados retirados do < <http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/dilma-sanciona-regulamentacao-de-taxistas> > Disponível em: 29/08/2011 18:51, Acesso em: 12 de dez. 2013.

2.1.2 MOTORISTAS AUTÔNOMOS

Em se tratando do motorista autônomo, é aquele que trabalha de forma exaustiva, chegando a sua labuta muitas vezes há 16 horas diárias sem descansar o suficiente, para que no dia seguinte ele possa começar mais uma jornada de trabalho sem nenhum cansaço psíquico e físico. Esta é a diferença entre o motorista profissional e o autônomo que não está diretamente relacionada aos seus direitos, como por exemplo, a questão do INSS, em que o mesmo pode de forma individual fazer seu pagamento. A maioria dos lucros em que são percebidos pelos condutores autônomos, serve para a manutenção do veículo, enquanto a outra parte que é a menor que sobra, serve para sua própria manutenção e de sua família (KERTZMAN, 2011).

Nas palavras de Caren Silva Machado e Rodrigo Goldschmid, o motorista profissional autônomo não tem diferença dos motoristas profissionais (aquele que trabalha com subordinação), ao ser ver, a única coisa que diferencia é a questão de um ter seus direitos pagos de forma indireta (empregador) e o outro, ele mesmo é quem paga. Isso se tratando a INSS e planos de saúde, mas para o CTB, em seu art. 67-A §1º, ambos respondem da mesma maneira.⁵

Com base no Decreto Lei nº 3.048/99, art. 9º inciso XIII. Para garantir uma aposentadoria e os demais benefícios que o motorista profissional tem no decorrer de sua carreira, é necessário que o profissional autônomo continue pagando a sua contribuição referente ao INSS, todos os meses, garantindo assim, uma tranquilidade futura no decorrer de sua vida.

Com o advento da Lei nº 12.619/2012, foi acrescentado no CTB (Código de Trânsito Brasileiro) o art. 67-A §1º, fazendo com que toda classe de motoristas interestaduais autônomos ou não, obedeça ao que está no corpo da Lei.

⁵ informações contendo quais as diferenças entre motorista profissional ou não, foi debatido em simpósio, os quais trás dota informação a esse respeito, o mesmo foi acessado por: III Simpósio Internacional de Direito: dimensões matérias e eficácias dos direitos fundamentais. < editora.unoesc.edu.br/index.php/simposiointernacionaldedireito > Acesso em 13 de Nov. 2013.

2.1.3 MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Veremos um breve relato sobre o profissional, aquele que trabalha de maneira subordinada, onde o mesmo exerce sua função embaixo de ordens, por seu empregador. Nas palavras de Delgado: "Empregado é toda pessoa natural que contrata, tácita ou expressamente, a prestação de seus serviços a um tomador, a este efetuado com pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação".

Podemos pegar como base o art. 3º, Caput da CLT, que mostra melhor como é visto a pessoa que é reconhecida como empregado.

Na classe acima citada se encontra o motorista interestadual, onde todo direito assegurado pela Consolidação das Leis Trabalhistas garante a esse trabalhador, começando com a questão de chegada e saída do serviço, tendo direitos como: **FGTS** (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) art. 7º inciso III, da CF/88, onde o mesmo for demitido terá certo valor que será depositado em uma conta vinculado a **CAIXA** em seu nome, pelo seu patrão, acrescido de 40% (por cento) em cima do valor depositado, **INSS**(Instituto Nacional de Seguridade Social), é outro benefício que serve para o empregado, quando o mesmo se encontrar com problemas de saúde e que terá de se afastar por certo tempo do trabalho, o indivíduo receberá assistência médica e todo acompanhamento por parte do próprio seguro benefício, principalmente em questões voltado para doenças ocasionadas pela profissão, pagamento este, com desconto em sua respectiva remuneração, regido pela Lei 8.212/91, art. 30, I, "a". Se em caso de morte, o assegurado deixará aquele benefício para esposa e filhos. **Seguro Desemprego** - pago pelo governo durante certo tempo, servindo de pagamento em cursos de aperfeiçoamento para o trabalhador na questão profissional, além de ter sua **CTPS** assinada, conseguindo outro emprego caso seja despedido, sem contar com o contracheque que facilitará o crédito no comércio para realizações de compras para o próprio trabalhador e sua família.

Segundo Carla Tereza Martins, alega que o motorista profissional "terá vínculo empregatício, no transporte rodoviário de passageiro e no transporte rodoviário de cargas". A citação acima está relacionada com aqueles motoristas que trabalham nas rodovias e Brs de nosso país, não aos que exerçam suas atividades dentro das cidades.

Não podemos esquecer o aviso prévio, que terá de receber por no mínimo 30 dias proporcional ao tempo de serviço, esses são alguns direitos que receberá segundo a CLT "motorista profissional", isso sem contar com salubridade e horas extraordinárias entre outros direitos que expressa dentro do corpo da Lei Maior em seu art. 7º da Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar de tantas vantagens em que o motorista (caminhoneiro / carreteiro) tem, salários variando entre R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos) a R\$ 5.000,00 (cinco mil) reais, também não descarta a possibilidade do risco de morte, que está relacionado com a profissão, sempre que saem para sua labuta diária, muitos alega a hora de sair, mas a volta não tem certeza. Um dos caminhoneiros alega o seguinte: "É uma profissão de risco, as condições das estradas não são as melhores, é preciso conviver com o perigo de roubos e assaltos".⁶

O mesmo blog, cita que através de pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), alega que em todo território nacional a falta de motoristas (carreteiros / caminhoneiros) já está atingindo cerca de 40 mil, devido à nova lei 12.619/2012. Essas são as estimativas da CNT, na voz de Bruna Batista Diretora Executiva.

⁶ As informações acima citadas estão expressa no blog: Disponível em: 06 Nov. 2013 < <http://blogdocaminhoneiro.com/tag/falta-de-motoristas/>. > Acesso em: 22 Nov. 2013 >

CAPÍTULO 3 - DROGAS QUE SÃO UTILIZADAS PELOS MOTORISTAS

3.1 O USO DE ESTIMULANTES PELOS MOTORISTAS

3.1.2 CONCEITO

Droga é toda substância química existente no mundo exterior, quando ela é ingerida, poderá causar reações maléficas ou benéficas ao ser humano que fizer uso da mesma. Segundo o site, "significados.com", a droga é mais conhecida como substâncias ilícitas, que causam danos à saúde além de dependência por parte do usuário, atingindo o sistema nervoso central e mudando o comportamento do dependente.

3.1.3 REAÇÕES CAUSADAS PELAS DORGAS

A classe desses profissionais que trabalham sobre quatro rodas, está relacionada com a incidência dos acidentes causados nas BRs, que cortam as nossas estradas brasileiras, estudos feitos por parte das autoridades competentes, viram que a maioria dos profissionais para conseguir cumprir a sua carga horária de trabalho, eram obrigados a uma labuta diária de aproximadamente 14 a 16 horas de pleno esforço e dedicação por parte dos mesmos, alguns chegam a tomar certos tipos de medicamentos, fazendo com que o sono e o cansaço desapareça. Um desses remédios é o "DESOBESI-M", mais conhecidos como "azulzinho" (na linguagem codificada entre os profissionais da área), (este medicamento é usado no tratamento de pessoas que sofrem com obesidade), a função dessas drogas é retirar o sono e o cansaço, apesar de suas condições adversas que são: *vertigens* (causa alucinações), *tremor*, *irritabilidade*, *reflexos hiperativos*, *fraqueza*, *tensão*, *insônia*, *confusão*, *ansiedade* e *dor de cabeça*, não ocasiona nenhum problema de imediato, mas, no decorrer de alguns meses devido o uso contínuo do medicamento o profissional do volante que toma esse tipo de droga estará totalmente dependente da mesma, conduzindo-o a morte.

Não podemos esquecer mais uma droga que é consumida pela classe, a bebida alcoólica em determinado momento muitos motorista trabalham

embriagados, elevando o índice de acidentes nas estradas, motivo esse, segundo alguns que já passaram por situações como essa, alega que: Na maioria das vezes em que tomam o famoso “azulzinho”, o efeito é mais rápido quando se toma junto com uma doze de **conhaque**, onde a sua reação é de imediato. Ficando o mesmo atento a tudo que passa na estrada. Embora esqueça que o efeito do álcool vem logo em seguida, além de dar sono, corta o efeito do comprimido que ingeriu.

Um motorista foi entrevistado, onde ele relata a sua revolta em se tratando dos acidentes ocasionados pelos próprios companheiros e que cada motorista só é envolvido em acidente devido às substâncias químicas que são ingeridas, sendo o maior causador de tombamento entre os caminhões, isso, sem contar com os atropelamentos também causados por eles. Segundo a pesquisa elaborada, foi feita pela Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais (FCMG), onde a mesma relata que 50,9% dos motoristas que estavam envolvidos nos acidentes, usavam a citada droga.

A pesquisa acima realizada, foi feita também por parte da Academia Internacional de Medicina Legal (AIML), dados esses retirados nos anos de 2008 e 2010. Pesquisa diz que maioria de caminhoneiros envolvidos em acidente usava drogas.⁷

“Irresponsável eu seria se não tomasse rebite. Tenho que dirigir às vezes 18 horas sem parar. Prefiro tomar e viver do que morrer dormindo ao volante - Caminhoneiro de 23 anos, de Itaguara, na Região Central de Minas.” Essas são as palavras de um depoimento feito por outro caminhoneiro, realizado pela mesma revista acima citada. Dentro do levantamento feito pela mesma fonte, é relatada a quantidade de medicamentos apreendidas pela Polícia Rodoviária Federal em 2011, foram de 1.016 unidades. Chegando a uma drástica diminuição de 79% referente ao ano anterior, que chegaram a 4.747 unidades, em 2012, 113 profissionais foram detidos referentes ao uso das drogas, não esquecendo que em 2011 a PRF atuou

⁷ Informações referente as substâncias químicas, estão no endereço eletrônico: < <http://www.significados.com.br/droga/> > Acesso em: 21 Nov. 2013. Dados retirados do Google < <http://www.bulas.med.br/bula/> > Acesso em: 09 de set. 2013. Minas Gerais –MG Disponível em 06/05/2012. < http://www.em.com.br/app/noticia/gerais2012/05/06/interna_gerais,292695/pesquisa-diz-que-maioria-de-caminhoneiros-envolvidos-em-acidente-usava-drogas.shtml>. Acesso em: 07 de set. 2013. < <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais> >. Acesso em 15 de out. 2013.

12 estabelecimento comerciais que vendiam esses medicamentos para os condutores, a maioria desses comerciantes eram no Estrado de Minas Gerais.

A Polícia Rodoviária Federal junto com o SEST/SENAT realizou a “Operação Comando de Saúde”, no Vale do Parnaíba, interior de São Paulo, o intuito dessa força tarefa, era para identificar como estavam sendo as forma e condições de trabalho dos motoristas interestaduais. Operação esta, que terminou com um total de 114 motoristas, envolvendo tanto motoristas de caminhões como de ônibus, a submeter-se um exame, onde constava que 22% dos profissionais da estrada usavam drogas para retardar o sono, em questão do excesso de hora de trabalho.

Segundo a PRF (Polícia rodoviária Federal), 35% dos condutores de veículos de grande porte (caminhões/ carretas/ ônibus), estão envolvidos diretamente com os acidentes, já devido ao uso contínuo das drogas que são usadas para retardar o sono, além do excesso de hora de trabalho ocasionado por ambos. Entre esses acidentes estão aqueles que dirigem os famosos “ônibus pirata”. Esses acidentes estão envolvidos tanto os motoristas profissionais como os autônomos.

Os exames acima citados foram os seguintes: “pressão arterial, o açúcar no sangue e a gordura corporal. Tiveram acesso a testes para análise da capacidade visual e auditiva, bem como da força mecânica em ambos os membros superiores”.

Devido às investigações e atuações em que as autoridades policiais estão atuando, os últimos meses, muitos motoristas não tendo mais como utilizar as drogas farmacêuticas, falada anteriormente, já devido às fiscalizações e proibições em todo território nacional, a maioria estão partindo para uma droga mais pesada, a Cannabis Sativa (maconha), no intuito de satisfazer o vício e achar que dar para fazer o mesmo, muitos motoristas estão dirigindo drogado no intuito de achar que a referida droga fará o mesmo efeito que a anterior.

Com a irresponsabilidade tomada entre os caminhoneiros muitos além de colocar em risco a sua própria vida, irá responder por tráfico, perante a Lei Penal, art. 33 da Lei 11.343/06.⁸

⁸ Referências retiradas do blog: Caminhoneiros assumem tomar medicamentos proibidos. Disponível em: 08 Nov. 20123 “ < <http://blogdocaminhoneiro.com/2013/11/22-dos-caminhoneiros-assumem-tomar-medicamento-proibido/> > Acesso em: 17 nov.2013.

No decorrer do percurso, em que o condutor do veículo está em pleno exercício, muitos não param se quer para fazer as suas necessidades fisiológicas, alguns usam garrafas pet como mictório, no intuito de não parar o veículo que se encontra em movimento. Segundo esses profissionais, "**tempo é ouro**", quanto mais paradas fizer, mais tempo perde no trajeto.

Além dos remédios ingeridos pelos condutores interestaduais (caminhoneiro/carreteiro), existem mais algumas condições adversas enfrentadas por eles como: estradas esburacadas e assaltos. O primeiro provoca acidentes graves não só com os profissionais, mas também entre outros motoristas, os particulares em que muitas vezes viajam com suas famílias no período de férias, a maioria deles não possuem experiências ao viajar, contribuindo assim, o aumento no índice de acidentes.

Quanto ao segundo, onde muitos morrem ao tenta defender suas cargas e até mesmo o seu instrumento de trabalho. Esse é um dos motivos que fazem vários motoristas excederem a carga horária de trabalho, se acordando entre 3 a 4 horas da manhã, indo até 21h00min horas, isso dependendo do trecho em que esteja dirigindo ao anoitecer, quem mais faz esse tipo de risco são os motorista autônomo, onde boa parte desses profissionais não tem como pagar o seguro do caminhão/carreta, com medo de perdê-los, a maioria arrisca a própria vida, na questão de trabalhar de forma exaustiva, pensando assim, no trecho que será obrigado a passar, ou seja, quanto mais horas de direção fizer durante o dia, livrar-se-á de dirigir a parte da noite naquele trecho de risco. Já na questão daqueles que trabalham de forma subordinada, não corre esse perigo, devido à empresa da ordem para a maioria dos motoristas pararem ao anoitecer, e os seus caminhões são equipados com rastreadores, evitando assim, assaltos.

Mais um transtorno é enfrentado pela classe, ao ser assaltado o motorista chega à delegacia, para fazer o boletim de ocorrência, muitos são tratados de forma absurda, algumas vezes os agentes que estão de plantão, não dão a mínima ao profissional da estrada, a revista o "Carreteiro" no ano de 1989, publicou a reportagem de um caminhoneiro revoltado, segundo as palavras do motorista envolvido em acidentes, não tinham apoio da Justiça e nem da Justiça do Trabalho, não vendo eles que muitos fazem até 20 horas de serviço por dia, todos não

perguntavam qual eram a sua jornada de trabalho. Além das perseguições certas autoridades, com poder de policia, tentando extorquir dinheiro dos mesmos

Várias empresas hoje em dia, estão investindo bastante em cursos formação para condutores de transportes. Esses cursos exigem do profissional certeza de que ele trabalhará de forma segura e tranquila, até porque, passam muitos testes como: Direção Defensiva, Relações Humanas, como conduzir veículo sem o uso excessivo de combustível, etc.

Quanto para os motoristas autônomos, o *SEST / SENAT* disponibiliza esses mesmos cursos para eles, com uma taxa simbólica e certas horas de treinamento além de sair com o Certificado comprovando que fez e participou das aulas presenciais.

3.2 MUDANÇAS NA LEI DE TRÂNSITO

Com o advento da nova Lei 12.619/2012 sobre as horas excedidas pelos profissionais da área de transportes, houve uma mudança no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), onde o art. 67- A, foi acrescentado no intuito de penalizar o condutor de veículo que ultrapassar o tempo de viagem estabelecido pela nova Lei caso o profissional da estrada seja pego excedendo o tempo de trabalho no volante ele responderá pela infração praticada, por falta da sua própria inobservância, é o que relata o artigo acima citado e o parágrafo Único.

Os órgãos de trânsito, através da nova mudança procura reduzir o número de acidentes causados pelas imprudências dos condutores, tentando levar a paz no trânsito e consciência a todos que trafegam nas rodovias de nosso país. Vendo esta análise, muitos empresários do ramo de transportes já estão se movendo contra as novas regras estabelecidas pela legislação atual, alegando prejuízos além do superfaturamento em suas despesas com o pagamento de funcionários, ou seja quanto mais empregados mais encargos trabalhistas, desta forma uma empresa que tem 10 caminhões para transportar suas encomendas, terá que contratar pelo menos 10 funcionários a mais.

perguntavam qual eram a sua jornada de trabalho. Além das perseguições por certas autoridades, com poder de policia, tentando extorquir dinheiro dos mesmos.

Várias empresas hoje em dia, estão investindo bastante em cursos de formação para condutores de transportes. Esses cursos exigem do profissional a certeza de que ele trabalhará de forma segura e tranquila, até porque, passam por muitos testes como: Direção Defensiva, Relações Humanas, como conduzir o veículo sem o uso excessivo de combustível, etc.

Quanto para os motoristas autônomos, o *SEST / SENAT* disponibiliza esses mesmos cursos para eles, com uma taxa simbólica e certas horas de treinamentos, além de sair com o Certificado comprovando que fez e participou das aulas presenciais.

3.2 MUDANÇAS NA LEI DE TRÂNSITO

Com o advento da nova Lei 12.619/2012 sobre as horas excedidas pelos profissionais da área de transportes, houve uma mudança no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), onde o art. 67- A, foi acrescentado no intuito de penalizar o condutor de veículo que ultrapassar o tempo de viagem estabelecido pela nova Lei, caso o profissional da estrada seja pego excedendo o tempo de trabalho no volante, ele responderá pela infração praticada, por falta da sua própria inobservância, é o que relata o artigo acima citado e o parágrafo Único.

Os órgãos de trânsito, através da nova mudança procura reduzir o número de acidentes causados pelas imprudências dos condutores, tentando levar a paz no trânsito e consciência a todos que trafegam nas rodovias de nosso país. Vendo esta análise, muitos empresários do ramo de transportes já estão se movendo contra as novas regras estabelecidas pela legislação atual, alegando prejuízos além de superfaturamento em suas despesas com o pagamento de funcionários, ou seja, quanto mais empregados mais encargos trabalhistas, desta forma uma empresa que tem 10 caminhões para transportar suas encomendas, terá que contratar pelo menos 10 funcionários a mais.

As empresas terão um prazo para se adaptar a esse novo regime, caso não consiga se enquadrar dentro desta norma será a empresa penalizada administrativamente pelos órgãos competentes, isso, sem contar com as sanções que os condutores sofrerão.

Será que haverá uma punição realmente severa, para os empregadores? E para o motorista, será que ele depois de tanta infração cometida, ele continuará trabalhando, podendo se manter, já que sua habilitação é remunerada?

Caberá aos órgãos de trânsito, estabelecer regras não só em cima do profissional do volante, mas sim, nos postos que dão assistência a esses profissionais, onde muitos deles se querem tem uma comida boa além de banheiros que são totalmente inadequados para uso humano. Devido a isto, já tramita no Congresso Nacional, um projeto de Lei que estabelece aos postos de combustíveis, os quais dão assistência para o profissional do volante, um atendimento adequado, onde o mesmo se sinta em casa, além de atendimento médico e odontológico.

3.3 MELHORIAS NA FROTA DE TRANSPORTES

Nas décadas passadas, os caminhoneiros sofriam muito por falta de carros que lhe desse maior conforto ao dirigi-lo. Por não ter veículos com tecnologias que existem hoje, também existia a questão das estradas que não contribuía para um tráfego mais rápido nos transportes das mercadorias, agilizando assim, a rápida entrega ao seu destinatário.

Com o passar dos anos, as fábricas de caminhões crescerão de forma desordenada, elevando o número de veículos pesados a circular em nossas estradas, índice que foi bem recepcionado não só pelos motoristas mais também pelos donos de empresas que dependem exclusivamente deles para transportarem suas cargas, de maneira mais rápida e econômica. O que levou a quantidade de caminhões que hoje se tem, foram às questões das precariedades no transporte ferroviário não tendo mais condições de suprir a demanda, que estava em aceleração à questão do transporte rodoviário, e continua crescendo, além das condições nas BRs que estão contribuindo com esse crescimento.

Vendo o prazo para a entrega e o custo benefício, saía melhor investir em transportes terrestres de cargas por meios de vias rodoviárias, não investindo mais nas ferrovias, é o caso dos caminhões e carretas, onde, a maioria deles além de levar mais peso, consegue trazer uma economia bastante agradável ao proprietário do veículo, devido à tecnologia aplicada em motores e certos equipamentos internos nas cabines dos caminhões, deixando-o mais confortáveis e agradáveis ao condutor do veículo.

Existem várias empresas hoje em dia no mercado na fabricação de caminhões tais como: General Motor Caminhões (GMC), IVECO, Mercedes – Benz, Scania entre outros, no intuito de proporcionar melhores veículos pesados e com garantias de longo tempo de uso, procurando atender toda questão na área de transporte de carga, isso, sem contar com as surpreendentes tecnologias de ponta que auxilia ao condutor em seu bem-estar em todo dia de labuta diária, alguns já existem pilotos de bordo, que auxilia ao motorista como ele deve ou não operar a máquina, e poltronas com sistema elétricos, dando melhor conforto ao condutor, além de AR condicionados e outras opções que já existiam.

Todo esse investimento é feito com base tanto em questão de melhoria como na questão dos acidentes que vem crescendo cada ano, com isso, as montadoras estão sempre atentas nas formas de melhorar mais a vida desses profissionais.⁹

OBS: Com o crescimento da fabricação dos caminhões, as malhas rodoviárias estão ficando cada vez mais danificadas, apesar das reformas que estão sendo feitas atualmente em todo território nacional. As questões dos desgastes das rodovias e BRs se referem principalmente as carretas (treminhão), são aqueles veículos que chegam a medir 30 (trinta) metros de comprimento, aonde as quais chegam a puxar aproximadamente 80 (oitenta) toneladas. Com isso, o asfalto não suporta tanto peso, sem contar com a temperatura, aonde o próprio asfalto chega amolecer, causando com isso, buracos e saliências no decorrer de toda a estrada.

Mais uma observação é feita referente às essas carretas, é a questão da ultrapassagem, devido o seu comprimento chega a atrapalhar a maioria dos

⁹ Qualidade, conforto e tecnologia, essas são alguns itens para o motorista, que estão nos sites: < [://www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br), [://www.scania.com.br/caminhoes/rodoviaros/](http://www.scania.com.br/caminhoes/rodoviaros/), [://www.ivecodiretto.com.br/Pagina/827/IVECO_INAUGURA_F%C3%81BRICA_DE_VE%C3%8DCULOS.aspx](http://www.ivecodiretto.com.br/Pagina/827/IVECO_INAUGURA_F%C3%81BRICA_DE_VE%C3%8DCULOS.aspx) >. Acesso em: 15 out. 2013.

condutores nas rodovias onde as mesmas não dão condições de efetuarem esse tipo de manobra na maioria das vezes.

CAPÍTULO 4 - HORAS EXTRAS DOS MOTORISTAS

4.1 CONCEITO

Hora extra, é o tempo que o trabalhador ultrapassou em sua labuta diária, superando assim, o seu limite máximo de esforço físico e mental, além de comprometer seu desenvolvimento intelectual e motor, causando um mal-estar e desconforto no ambiente de trabalhista. Horas, está relacionada a tempo, e extras a coisa que ultrapassem certos limites, as duas palavras fazem o liame ocasionando o sentido de "tempo extrapolado", melhor dizendo horas extras.

4.1.2 EXCESSOS DE HORAS

No caso de motorista interestadual, o excesso de hora no volante, trás vários problemas de saúde para o condutor podendo levar até a morte. Se um motorista ao ultrapassar sua carga horária de trabalho, que é de aproximadamente de 6 as 8 (oito) horas diárias, isso, dependendo do dissídio coletivo da categoria. Porque neste caso vão diferenciar as classes de motoristas que são várias, como motorista de táxi e motorista de ônibus, onde se divide em: ônibus coletivo e rodoviário e os motoristas de caminhões, também a uma diferença, um trabalha no setor rodoviário enquanto o outro dentro das cidades, diferenciando assim, o salário que é o do comércio. Mas em se tratando que todos exercem a mesma profissão, caberá a ambos receber os seus valores que por lei é de direito.

Vale lembra que um dia de trabalho exercido pelo profissional do volante, dentro de sua carga horária normal é de risco constante, imagine quando o mesmo ultrapassa esses limites, colocando a mercê a vida dele como as dos demais condutores.

A Constituição Federal, em seu art. 7º, inciso XVI, C/C art. 61 e o 4º da CLT, garante que todo trabalhador terá direito há receber as horas que ultrapassar, com um valor de no mínimo 50 (cinquenta) por cento em cima da hora normal que receber. Sabendo que nos incisos XIII e XIV do mesmo artigo, mostra a diferença da

duração de trabalho de 8(oito) e 6(seis) horas, e que ambos os casos caberá às horas extraordinárias.

As horas extras sofrerá uma alteração, dependendo do dia e o turno em que o trabalhador concluiu a sua jornada diária. Neste caso, quem trabalha no turno da noite, terá 20% a mais do que o valor referente ao turno do dia, além de contar se o trabalhador exerceu seu trabalho de forma mista, serão neste caso calculado os dois turnos, aplicando-se as horas do trabalho noturno, art. 73, §4º da CLT.

Dentro do raciocínio de horas extraordinárias, existe a questão do "Banco de Horas". Banco de horas é o acúmulo de horas extras em que o trabalhador ao executar seu dia de trabalho, exceda 2 (duas) hora a mais todos os dias, levando a empresa somar a quantidade por ele exercida para no prazo de até 1(um) ano, possa ser pago, esse pagamento poderá ser feito em forma de descanso, pelo mesmo tempo igual em que o trabalhador desempenhou seu serviço, ou em dinheiro, calculado pelo empregador acrescido de adicionais noturnos caso tenha exercido o trabalho na parte noturna. O tempo acima citado para pagamento dependerá em muitos casos da convenção coletiva, em que muitos terão o prazo para pagamento em no máximo de três meses.

O art. 62 da CLT indica quais são os tipos de empregados que não terão direitos as horas extraordinárias, é o caso daqueles que trabalham fora do alcance do empregador, no qual o mesmo não tem como fiscalizar a sua jornada de trabalho executada pelo empregado.

Na visão de Carla Tereza Martins (2013), a compensação de jornada de trabalho é o montante de horas trabalhada em um dia, onde no dia seguinte haverá a compensação de forma diminutiva no dia seguinte, isso, é claro, não sendo devido pelo empregador às horas extras. Base está no art. 7º, inciso XIII da Constituição Federal de 1988.

O art. 59, §2º da CLT C/C a Súmula 85 do TST, expõe que o banco de horas não será pago, ou melhor, dizendo, não poderá ser acordado de forma individual, mas através de negociação coletiva da categoria, levando direito a todos não a um só. A súmula 85 de Tribunal Superior do Trabalho, fala sobre o regime de compensação sobre as horas excedentes feitas pelo trabalhador.

- I. A compensação de jornada de trabalho deve ser ajustada por acordo individual escrito, acordo coletivo ou convenção coletiva.
- II. O acordo individual para compensação de horas é válido, salvo se houver norma coletiva em sentido contrário.
- III. O mero não atendimento das exigências legais para a compensação de jornada, inclusive quando encetada mediante acordo tácito, não implica a repetição do pagamento das horas excedentes à jornada normal diária, se não dilatada a jornada máxima semanal, sendo devido apenas o respectivo adicional.
- IV. A prestação de horas extras habituais descaracteriza o acordo de compensação de jornada. Nesta hipótese, as horas que ultrapassarem a jornada semanal normal deverão ser pagas como horas extraordinárias e, quanto àquelas destinadas à compensação, deverá ser pago a mais apenas o adicional por trabalho extraordinário.

Observe que caberá o pagamento das horas excedentes, através do “banco de horas”, ocasionando o referido recebimento por meio de descanso para o trabalhador, essa contagem é feita de acordo com a quantidade de horas acumuladas. EX¹: Um motorista tem 36 horas em seu banco de horas, caso a empresa não pague em dinheiro, terá o prazo de 3(três) meses para fazer essa permuta (dependendo do acordo coletivo) ou seja, ao invés do pagamento em pecúnia, o funcionário receberá em descanso, a mesma quantidade de horas que ele trabalhou. Vale lembra que, esse descanso poderá ser feito juntando com um dia de folga. EX²: Ele tem 36 (trinta e seis) horas para descansar, dando um total de aproximadamente um dia e meio, mas sua folga poderá ser juntos dessas mesmas horas, com isso, fazendo um total de dois dias e meio de descanso, não recebendo assim, as horas que seriam pagas.

4.1.3 HORAS EXTRAORDINÁRIAS DOS MOTORISTAS

Com dados em pesquisas realizadas sobre o profissional da área de transportes, especialmente os motorista interestaduais exercem suas funções de maneira absurda, extrapolando as horas de trabalho e suas condições referentes ao meio ambiente por eles realizados. Esse assunto está direcionado ao excesso de horas em que a maioria desses condutores trabalha elevando o índice dos acidentes na malha rodoviária de nosso país, como já foi tema anteriormente falado.

Vimos que tanto os órgãos de trânsito como empresas que trabalham em fabricar caminhões, estão envolvidos em uma melhor condição para o atual condutor de veículo pesado (caminhoneiro / carreteiro). Só isso não basta se não houver uma política dinâmica que envolva e venha corroborar com os princípios básicos de cada um desses profissionais, podendo abordar várias questões, não conseguindo assim, resolver o problema que tanto afeta o nosso país, em se tratando de transportes é claro.

Com o advento da nova Lei 12.619/2012, sancionada pela atual Presidenta *Dilma* Rousseff, vêm tentar aliviar o gasto com despesas hospitalar com indivíduos em clínicas de recuperação que se envolveram em acidentes, onde a maioria desses casos era causada por motoristas profissionais. Com isso, a nova lei trás várias questões referente ao tempo de trabalho e descanso para o condutor do veículo.

Dando início ao tema tão polêmico, no qual é de priori importância, cabe a todos que avaliem com clareza as diferenças da Lei acima citada, referente à antiga norma, ocasionando um mal estar a todos que trabalham na área de transportes. Por um lado, ajuda a diminuir a questão dos acidentes, por outro, vem prejudicar a todos que exercem a profissão, retirando assim, direitos já adquiridos que são as horas extras, é o escopo do nosso assunto, no qual se torna inconstitucional sobre a Carta Magna. Não esquecendo o princípio da dignidade humana, onde toda essa regra imposta na nova lei infringem direitos já adquiridos.

Aqueles que trabalham de forma subordinada e tenham vínculo empregatício, sentirá em seu pagamento a diferença, nessa classe estão incluso: motorista rodoviário de passageiros e de cargas, onde ambos exercem o serviço de forma subordinada. Excluindo o motorista autônomo que estará isento das referidas horas extras, mas não do excesso de horas trabalhadas por todo o dia.

A nova Lei vem colocar em pauta a questão do tempo de direção, tempo de espera, tempo de descanso, além dos intervalos intrajornadas. Cada item desses vem repleto de questões no qual iremos agora ver cada

uma delas, pegando como Base a Constituição Federal e seus pontos que estão sendo prejudicial à categoria nesse momento.

4.1.4 TEMPO DE DIREÇÃO

O tempo de direção segundo o art. 235-D, inciso I da CLT, é aquele onde o motorista não poderá exceder mais de 4 (quatro) horas de trabalho ininterrupto, sem que haja pelo menos 30 (trinta) minutos de descanso, essa regra só será admitida quando o motorista estiver fora de sua residência ou da base da empresa em que trabalha por mais de 24 (vinte quatro) horas, o tempo pode ser fracionado de acordo com o tempo de direção e de intervalo. Nesta mesma regra, caberá ao motorista responder pela infração, caso exceda o limite de 4 (quatro) horas ininterrupta de trabalho, segundo o art.67-A do CTB, podendo a autoridade de trânsito atuar o condutor do veículo a uma multa relativa à infração. Caso este mesmo condutor não prestou a devida atenção ao extrapolar o tempo e não coloque em risco a sua vida e os demais, chegando assim, em um local seguro para descanso e que lhe de segurança, poderá estender o tempo de direção até 1(uma) hora, §2º do art. 67-A da Lei 9.503/97.

Vale salienta que, o tempo de serviço, ou melhor, o tempo de direção a qual será obrigado ao condutor de veículos de cargas, fluirá um reflexo na questão do empregador, ocasionando percas de prazo nas entregas das referida mercadorias, alem de obrigar ao patrão empregar mais motoristas para que em um só veículo trabalhem 2 (dois) motoristas em sistema de revezamento, no mesmo caminhão/carreta tendo como base a Constituição Federal em seu art. 7º, inciso XIV, que fala do serviço com revezamento, isso, dependendo da negociação coletiva. Além das Súmulas 675 do STF e 360 do TST, conseguindo assim, agilizar a referida entrega. Neste caso, o tempo em que um dos motoristas continua dirigindo, o outro estará descansando dentro da cabine do veículo. Com uma exceção, aquele que continua na cabine do veículo em movimento descansando, será considerado segundo a nova Lei, "tempo de reserva", e será remunerado em razão de 30% (trinta) por cento da hora normal. Assunto que iremos trata mais adiante.

Antes da nova Lei 12.619/2012, o motorista estando fora ou não da direção do veículo, as horas era contado de uma só maneira, onde o condutor tivesse que dirigir em média 8 (oito) horas diárias, ele ao chegar a algum posto fiscal ou até mesmo barreiras alfandegárias, e que fosse obrigado a esperar, as horas que ultrapassassem eram extras, sem prejuízo para o condutor, à média paga pela empresa era de 50% (cinquenta) por cento em cima da hora normal. Com observância a nova lei, temos a certeza que o trabalhador sai com um prejuízo de no mínimo 20% (vinte) por cento das horas, ou seja, as horas que eram extras neste caso se tornam tempo de espera com o pagamento de 30% (trinta) por cento sobre a hora norma. EX: Um motorista, onde sua carga horária é de 8 horas diária, em que o mesmo trabalhe 12 (doze), ele teria 4 (quatro) horas extras a mais, neste caso. Então ficaria: R\$ 3,50 (hora normal) + R\$ 1,75 = 50%, resultado: cada hora de trabalho dará um total de R\$ 5,25 * 4 = R\$ 21,00 a mais em seu pagamento.

Pegando o mesmo exemplo acima, mas com o valor de 30% (trinta) por cento ficaria: R\$ 3,50 (hora normal) + R\$ 1,05 = 30%, resultado: cada hora de trabalho dará um total de R\$ 4,55 * 4 = R\$ 18,20 onde o mesmo motorista terá um desfalque de R\$ 2,80 nas quatro horas trabalhadas. Se formos pegar esse mesmo valor e multiplicar em média por 28 dias, ou seja, 18,80*28, teríamos um valor de R\$ 509,60, mas se pegarmos os 21,00*28, teríamos um valor de R\$ 588,00. Totalizando com isso, um prejuízo de R\$ 78,40 todos os meses do ano, chegando ao total nos doze meses R\$ 940,80.

Podemos ver que, esse é um dos fatores que trás uma perda na renda de vários trabalhadores, atingindo também INSS e o FGTS, isto é, deixa de ganhar tanto o empregado como o próprio governo com as arrecadações de contribuições.¹⁰

Vale lembra que antes da nova lei ser publicada, as horas extras que eram produzidas pelos profissionais da estrada, não tinham nenhum controle, poderia o condutor estar fora ou não da direção do veículo, ele receberia as horas que ultrapassasse o tempo de 07h20min, mesmo nas divisas de Estados onde o motorista ficasse 2,3,4 ou até 5 horas de espera para liberação da nota fiscal, logo em seguida seguir viagem. Os próprios condutores na maioria deles andavam com

¹⁰ Caren Silva Machado e Rodrigo Goldschmidt. Artigo publicado em < [://editora.unoesc.edu.br/index.php/simposiointernacionaldedireito](http://editora.unoesc.edu.br/index.php/simposiointernacionaldedireito) > Acesso em: 13 de Nov. 2013.

uma ficha de ponto, no qual, eles mesmos preenchiam as suas referidas horas, dificultando o controle por parte dos patrões, que ao pagar as citadas horas, não realizava o total pagamento. Mesmo com o Tacógrafo em mãos, era ineficaz a fiscalização das horas, até porque, o referido instrumento não indica quando o motorista está ou não em outras atividades e que esteja a disposição da empresa.

4.1.5 TEMPO DE ESPERA

Um breve relato acima sobre o tempo de espera, o que realmente será este tempo? Como pode ser visto essa questão e de que forma pode ser trabalhada em benefício ao motorista, para sua labuta diária, e que não cause prejuízo ao mesmo.

Segundo o art. 235-C, §8º se o motorista que está com o veículo parado nas fronteiras no aguardo de notas fiscais ou barreiras alfandegárias, em que seu tempo de espera ultrapasse a jornada de trabalho, ele não receberá como horas extras, a não ser que o mesmo seja obrigado a permanecer junto ao veículo, segundo ordens de seus superiores, ocasionando com isso, o tempo de espera art. 235-E, §4º da CLT. Neste caso pode-se notar que há um excesso na jornada de trabalho, vindo com isso, ao pagamento de horas extraordinárias.

O tempo de espera segundo a Lei 12.619/2012 é toda hora que extrapola a jornada de trabalho do condutor do veículo, ou seja, se o motorista é obrigado há trabalhar 4 horas com intervalo de 30 minutos, então o que passar será tempo de espera, isso, se tratando quando o motorista estive com o veículo parado em algum lugar, excedendo assim, o tempo de jornada.

Na visão de Tereza Aparecida Asta Gemignani, Desembargadora do Tribunal Regional do Trabalho de Campinas – 15º Região. Doutora pela USP e de Daniel Gemignani Bacharel em Direito pela PUC/SP e Auditor Fiscal do Ministério do Trabalho, ambos concordam que, o tempo de espera ocasiona um prejuízo para toda classe de motoristas interestaduais, isto, devido ao não pagamento das horas extras que não são pagas, ou seja, aquela hora que ultrapassar o tempo da jornada de trabalho, estando na direção ou não do veículo, o motorista antes da nova Lei, recebiam todas no mínimo com 50% de acréscimo em cima da hora normal

trabalhada, só que depois da publicação da Lei nº 12.619/2012, houve um desfalque de 20% nas horas desses trabalhadores, ocasionado uma perda elevada em seus contracheques todo final de mês.¹¹

O que não pode ser considerado tempo de espera, é o intervalo para refeição, repouso e descanso, também não descarta a lógica em que o motorista não esteja á disposição do empregador, só não irá contar como horas de trabalho, até porque, a uma impossibilidade ao motorista dirigir, almoçar e dormir ao mesmo tempo.

4.1.6 TEMPO DE DESCANSO

O tempo de descanso, é aquele onde o motorista após o dia de pleno esforço e intenso trabalho forçado, terá pelo menos 11 horas diárias com intervalo de repouso a cada 24 horas, e 35 (trinta e cinco) horas de descanso semanais (art. 235-C, §3º). Já no art. 235-F. Vendo que também caberá ao motorista a um descanso de 36 horas semanal a cada 12 horas em plena jornada especial de trabalho.

O tempo de descanso acima citado, já é admitido na classe dos motoristas de ônibus interestaduais há certo tempo, aderindo agora aos motoristas de caminhões de cargas.

Muitas empresas de ônibus em nosso país trabalham de forma ininterrupta para com os motoristas, ou seja, na maioria dos casos, é para o motorista exercer a jornada de trabalho de 07h20min, saindo de um Estado para outro, em um trecho que em muitos casos não atinja esse tempo, gastando em média entre 6 às 6h20min. Valem observar que tem trecho que ultrapassa essa carga horária, neste caso as empresas usam as regras do 235-C, §3º da CLT.

¹¹ Informações retiradas de endereço eletrônico: AS CONTROVÉRSIAS DA NOVA LEI DO MOTORISTA. Disponível em: 17 Nov 2012. < <http://www.conjur.com.br/2012-nov-17/lei-disciplina-profissao-motorista-apresenta-controversas> >. Acesso em: 17 Nov. 2013.

Vendo as questões que envolvem as novas regras de trânsito para os motoristas interestaduais de cargas, os quais estão dentro da nova Lei 12.619/2012, devido à mesma, o representante do setor de produção, Coopercentral Aurora, Celso Capelaro reforçam as críticas contra a citada lei, ele imagina que a continuação desse tempo de descanso irá causar um aumento de forma desordenada nas frotas de caminhões em todo território nacional, chegando a atingir 56%, devido às paradas que irão causar um atraso nas entregas das mercadorias, para que isso não venha acontecer, o mesmo pede que faça uma mudança na referida lei, isso, sem contar que terá que aumentar o preço dos fretes, chegando até 25% mais caro, prejudicando a maioria dos clientes que dependem desse tipo de transportes. Para alguns motoristas, a regra de cada 4 horas de trabalho para 30 minutos, é uma atitude boa, se comparado ao regime antigo, ou seja, para aqueles mais experientes e com mais tempo na estrada, acha que essa lei veio trazer benefícios para toda a classe de motorista.¹²

O SINTROPAR, (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Oeste do Paraná) realizou uma pesquisa sobre o novo regulamento da lei atual 12.619/2012, ao término dos estudos realizados, viram que a classe teve uma diferença enorme nos contracheques dos motoristas, juntando as questões de tempo de direção, tempo de espera, tempo de descanso além das horas extras e adicionais e o intervalo intrajornada, viram que houve um desfalque no pagamento dos mesmos, levando a classe a uma perda de seus proventos, ao final do mês.

¹²O Site acima trás as informações sobre: Setor produtivo cobra mudanças na Lei dos caminhoneiros. 2013, São Paulo. Disponível em: 13 de abril 2013. < [://www.pelegrino.com.br/noticias/ver/2013/04/03/setor-produtivo-cobra-mudancas-na-lei-dos-caminhoneiros](http://www.pelegrino.com.br/noticias/ver/2013/04/03/setor-produtivo-cobra-mudancas-na-lei-dos-caminhoneiros) > Acesso em: 13 de Nov. 2013. Pesquisa esta que foi Disponível em: 28 agosto 2013. < [://www.funcional.cnt.br/consultoria/artigos/item/474-evento-sintropar-impacto-da-lei-12619-2012-28-08-2013](http://www.funcional.cnt.br/consultoria/artigos/item/474-evento-sintropar-impacto-da-lei-12619-2012-28-08-2013) > . Acesso em: 22 Nov. 2013

4.1.7 INTERVALOS INTRAJORNADAS

Os intervalos intrajornadas são aqueles onde o motorista na duração de 6 (seis) horas de trabalho ininterrupto, terá 1 (uma) hora de intervalo, tanto para repouso como para alimentação, salvo disposto coletivo da categoria. Neste caso quando o condutor do veículo não atinja as 6 (seis) horas de trabalho, poderá o mesmo ultrapassar as 4 (quatro) horas com no mínimo 15 (quinze) minutos de intervalo. Art. 71, § 1º da CLT. Intervalo este, que ajudará na circulação sanguínea e oxigenação cerebral do motorista, onde o mesmo fica muito tempo sentado. Além de ser uma profissão de risco, o sedentarismo também é um dos fatores que mais atinge essa classe, lavando a muitos deles o óbito, de forma súbita, já devido a não prática esportes.

Veja o que Vólia Bomfim relata a respeito dos intervalos intrajornadas, "Os intervalos intrajornadas ocorre dentro do expediente de trabalho e podem ser computados ou não como tempo de trabalho efetivo, apesar do descanso de fato".

No entender de Vólia, é que as horas que são computadas no intervalo de refeição, poderá ser ou não pagos ao motorista, dependerá neste caso da empresa (tomadora do serviço), se irá pagar ou não, uma vez que é direito do empregado a citada hora para o seu descanso alimenta.

Em muitos casos, quando o motorista trabalha levando cargas que sejam perecíveis, tais como: verduras, legumes entre outros, onde a maioria deles ignoram os intervalos no intuito de não perder a carga, com isso, excedendo os limites de velocidade tentando assim, chegar mais rápido ao seu destino, provocando acidentes com vítimas fatais. Quem faz parte desse quadro são os motoristas que transportam cargas vivas. Por exemplo, os chamados caminhões boiadeiros, onde muitos desses condutores exercem a sua labuta diária entre 16 a 18 horas de trabalho por dia. Quem mais age dessa forma são os motoristas autônomos, enquanto os que trabalham de forma subordinada respeitam os limites de velocidade estabelecidos pelas empresas e segundo o código de trânsito. Neste caso, não existem intervalos intrajornada para o motorista profissional autônomo, até porque ele está fora do vínculo empregatício, se afastando assim, do sistema de subordinação de trabalho.

Em certas rodovias e BRs, são estabelecidos limites de velocidades para todos os tipos de automóveis, entre eles estão: Carretas / caminhões – 80 km, ônibus – 90 km, carros utilitários – 100 km. Só que na realidade a maioria dos caminhões e ônibus, ultrapassa esses limites de velocidade, colocando em risco a vida de todos que se encontram na estrada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no estudo realizado, podemos ver como está sendo as dificuldades que os profissionais da área de transportes interestaduais de cargas estão passando, devido a Lei 12.619/2012 sancionada pela atual Presidenta.

Com o advento da nova Lei, todos os motoristas interestaduais de cargas, estão tendo prejuízos elevados, devido à diminuição das horas em seus contracheques que sofre um desfalque elevado, ou seja, reduzindo de forma drástica os valores percebidos pelo profissional do volante, vindo a comprometer as suas necessidades básicas.

Vimos à modificação que a CLT trouxe, tentando melhorar as condições do motorista, mas, decorrente dos artigos que estão no corpo da Lei, muitos direitos já adquiridos, estão sendo perdidos, é o caso das horas extras, onde a maioria das mesmas eram pagas com no mínimo de 50%, isso, se o motorista estava ou não na direção de veículo, mas devido o tempo de espera, esse valor trouxe desconforto para a classe. Com isso, vimos que a mudança atual ocasionada pela Lei 12.619/2012, não afetou apenas os motoristas, mas também todos aqueles que estão ligados à classe, como por exemplo: empregadores, que também sofre não só referente à questão do tempo de parada, mas com o aumento na folha de pagamento, ocasionando ao empregador contratar mais motoristas para cumprir o tempo em que o outro fique parado.

Observamos que devido o excesso de hora trabalhada, muitos profissionais, estão se drogando, com o intuito que sua viagem seja mais rápida, com isso, aumentando o índice de acidentes em todo território nacional.

Com a realização desta pesquisa, concluiu-se que para melhorar as condições dos motoristas interestaduais de cargas em nosso território brasileiro, não é necessário que diminua os valores pagos aos profissionais do volante, através de leis ou outra forma que venham a prejudicar esses condutores, dando prejuízos incalculáveis a toda classe, basta apenas o interesse público, que estejam envolvidos órgãos do setor de transportes, tentando levar melhores condições de trabalho a cada um desses profissionais, além de investir em paradas que darão

apoio, conforto e segurança por parte dos estabelecimentos onde eles ficarão no seu período de descanso, assim como eles, as suas cargas também estarão seguras. Desta forma no decorrer de cada viagem por eles executadas, caberá tanto aos empregadores como aos que exercem a função de poder de polícia, a compreensão e o apoio, não tratando de forma desigual e nem desumana, é o que acontece com muitos nos trechos que cortam nosso Brasil.

REFERÊNCIAS

- CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do trabalho**. Niterói Impetus, 2008.
- DELGADO, Maurício Godinho. **Curso do direito do trabalho**. 10. Ed. – São Paulo : LTr, 2011.
- MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. – 26. Ed. – São Paulo : Atlas, 2010.
- MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional**. 23. Ed – São Paulo: Atlas, 2008.
- ROMAR, Carla Tereza Martins. **Direito do trabalho esquematizado**. São Paulo: Saraiva, 2013.

SITES

www.oitbrasil.org.br/content/hist.

www.congressoemfoco.uol.com.br/noticias/dilma-sanciona-regulamentacao-de-taxistas.

www.bulas.med.br/bula.

www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/05/06/interna_gerais,292695/pesquisa-diz-que-maioria-de-caminhoneiros-envolvidos-em-acidente-usava-drogas.shtml.

www.mercedes-benz.com.br, www.scania.com.br/caminhoes/rodoviaros/,
www.ivecodiretto.com.br/Pagina/827/IVECO_INAUGURA_F%C3%81BRICA_DE_VE%C3%8DCULOS.aspx.

www.editora.unoesc.edu.br/index.php/simposiointernacionaldedireito

www.pelegrino.com.br/noticias/ver/2013/04/03/setor-produtivo-cobra-mudancas-na-lei-dos-caminhoneiros.

www.blogdocaminhoneiro.com/2013/11/22-dos-caminhoneiros-assuem-tomar-medicamento-proibido/.

www.conjur.com.br/2012-nov-17/lei-disciplina-profissao-motorista-apresenta-controversas.

www.projeto.unisinos.br/rla/index.php/rla/article/viewFile/79/57

www.significados.com.br/droga.

www.funcional.cnt.br/consultoria/artigos/item/474-evento-sintropar-impacto-da-lei-12619-2012-28-08-2013.

<http://blogdocaminhoneiro.com/tag/falta-de-motoristas/>.