

Aplicabilidade da Lei 12.619/2012 – Exercício da Profissão de motorista: Um estudo sobre a jornada e segurança no trabalho do motorista empregado no transporte de cargas.

ISMAEL RIBEIRO FARIAS ¹
GESNER FERRAZ LOPES ²

RESUMO

Discorrer sobre o tema “Aplicabilidade da Lei 12.619/2012 – Exercício da Profissão de motorista: Um estudo sobre a jornada e segurança no trabalho do motorista de transporte de cargas” visa a responder ao questionamento sobre em que medida os limites e as regras estabelecidas pelas autoridades competentes contribuem para a segurança no trabalho dessa classe laboral em questão a partir do confronto das estatísticas e realidades com a própria legislação específica, a doutrina e a jurisprudência dos nossos tribunais superiores. Trata-se de uma revisão bibliográfica exploratória cujo propósito é estimular o operador do direito a uma revisão de conceitos sobre a sua contribuição na construção de um labor digno e seguro mediante o estabelecimento de regras e diretrizes claras e coerentes, não se eximindo nem se omitindo à sua competência. Em suma, pode-se dizer que a luta do operador deve ser contra as condições de vida a que o motorista está sujeito e não contra suas práticas laborais, bem como o Estado deve buscar meios para viabilizar condições favoráveis aos empregados em suas diversas categorias, nesse caso específico, buscar dar aplicabilidade às regulamentações criadas.

Palavras-chave: Estudo. Legislação. Motorista. Segurança.

¹ Ismael Ribeiro Farias, Bacharelado em Direito pela Faculdade Independente do Nordeste – FAINOR. Ismael_ribeiroh@hotmail.com

² Gésner Ferrraz Lopes, Docente em Direito do Trabalho, Direito Processual do Trabalho e Prática Trabalhista – FAINOR. gesnerferraz@hotmail.com

ABSTRACT

Discuss the theme "Applicability of Law 12,619 / 2012 - Exercise of Profession driver: A study about the journey and safety of the driver trucking" aims to answer the question to what extent the limits and rules set by authorities contribute to the safety of this labor class in question from the confrontation of the statistics and realities with their own specific legislation, doctrine and jurisprudence of our superior courts. This is a literature review which purpose is to stimulate the operator the right to review the concepts on their contribution in building a secure and dignified labor by establishing clear and consistent rules and guidelines, not excusing or omitting to their competence. In short, it can be said that the struggle of the operator should be against the conditions of life to which the driver is subject and not against their working practices and the state must find ways to enable favorable conditions for employees in its various categories, in this specific case, seek to give applicability regulations designed.

Keywords: Driver. Legislation. Safety. Study.

1. INTRODUÇÃO

Discorrer sobre o tema '*Aplicabilidade da Lei 12.619/2012 – Exercício da Profissão de motorista: Um estudo sobre a jornada e segurança no trabalho do motorista empregado no transporte de cargas*', foi desafiador por ser um tema pouco explorado pela doutrina brasileira, por ser a legislação invocada ainda muito recente, mas, ao mesmo tempo, pertinente e em voga. A categoria, antes da aprovação da presente lei, estava desamparada, por ser uma classe com atividades específicas e que não mais poderiam ser tratadas pelas regras trabalhistas gerais, assim, as regras gerais não supriam os anseios da categoria que se via carente de direitos.

Na contemporaneidade, muitos são os acidentes nas autoestradas envolvendo motoristas empregados que, por muitas vezes, eram obrigados a cumprir prazos curtíssimos para assim receber pelos fretes contratados. Assim viajam sem intervalos ou pausas para alimentação e nem ao menos para descanso, colocando em risco a sua segurança, a sua vida, como também a segurança e a vida dos demais condutores que transitam pelas mesmas estradas.

Por este anseio foi aprovada a Lei 12.619/2012 (BRASIL, 2012), regulamentando a profissão do motorista, trazendo e garantido direitos aos motoristas que nenhuma outra norma foi capaz de suprir. Porém indaga-se se as normas trazidas para o controle da jornada do motorista são capazes de resguardar o hipossuficiente na relação laboral, o empregado. A dúvida sobre a eficácia da presente lei, e sobre o Estado conseguir de fato controlar a jornada e a segurança, protegendo o motorista, nos faz questionar a aplicabilidade da presente norma.

Por esta razão este estudo se justificou. Entendeu-se que é necessário aprofundar sobre a viabilidade da lei em questão, sobre sua aplicabilidade e eficácia, se a categoria será amparada pelo diploma legal em questão.

O problema que estimulou a elaboração deste trabalho foi: A partir da aprovação da lei 12.619/2012, que regulamenta o exercício da profissão do

motorista, criou-se regramento específico no que diz respeito à jornada de trabalho, impondo intervalos e descanso obrigatório. Uma vez que o Estado tem o dever de fiscalizar, indaga-se: tal Lei tem aplicabilidade e eficácia no meio social? O objetivo geral do mesmo foi analisar, à luz da doutrina, jurisprudência e da realidade social, em que medida o regramento imposto pelo presente diploma contribuem com a categoria quando do desenvolvimento da atividade laborativa. Para alcançá-lo, três objetivos específicos foram estabelecidos: analisar a história do direito do trabalho e os avanços do mesmo, bem como a regulamentação da profissão do motorista, conceituar os institutos jurídicos que compõe o tema, quais sejam, jornada, duração, horário e segurança no trabalho, e verificar as possibilidades de criação de órgãos e sistemas para controle da jornada de trabalho.

Realizou-se, então, uma pesquisa bibliográfica baseada em leitura, exame e interpretação de doutrinas, jurisprudências, monografias, dissertações, artigos científicos, a fim de conhecer as diferentes contribuições científicas disponíveis sobre o tema possibilitando, portanto, um .

Para tanto, três etapas foram seguidas. Na primeira delas, chamada de etapa de preparação, fez-se a escolha da bibliografia pertinente ao tema que se propôs investigar, uma seleção das obras relevantes ao estudo, acompanhada de seus respectivos fichamentos usados para ordenação do assunto. Logo após, na segunda etapa, chamada etapa de construção, realizou-se a sistematização de um plano de trabalho definido por Rodrigues (2006) como facilitador da “delimitação dos assuntos estudados” e da hierarquia destes. Finalmente, a última etapa, chamada de etapa de reparação, em que efetivou a revisão do trabalho e a organização dos elementos pré e pós textuais.

O presente estudo está estruturados em três seções. A primeira seção permite, de forma bem clara e concisa, conhecer a história geral do direito do trabalho, bem como a história do direito do trabalho no Brasil. A segunda seção trata-se de conceitos sobre os institutos jurídicos que cercam o tema, jornada, duração, horário e segurança no trabalho, bem como analisa a regulamentação da profissão do motorista pela presente lei, os direitos dos motoristas empregados no que tange ao controle de sua jornada e o tempo em atividade e a

situação atual da classe em relação as suas atividades. Na terceira seção, discorre-se sobre a possibilidade de implementação de órgãos de controle de jornada dos motoristas.

2. HISTÓRICO DO DIREITO DO TRABALHO

Analisando a história geral do direito do trabalho, pode-se identificar que iniciaram com a sociedade industrial, a partir do século XVIII com o surgimento da Revolução Industrial (CF. GARCIA, 2012, p 1.), logo quando estava ao fim a mão de obra escrava, surgindo naquele momento a mão de obra servil assalariada.

Devido as péssimas condições de trabalho, iniciou-se então as reivindicações por meio dos sindicatos, assim como também a partir dessas mobilizações populares que o estado passou a intervir na relação, surgindo o direito do trabalho (GARCIA, 2012, p 2.) e o regramento específico.

A historia do direito do trabalho nos mostra que surgiu a partir da mobilização popular e reivindicações próprias, sendo conquistado gradativamente direitos como: melhoria nas condições de trabalho, salubridade, jornada, segurança. Destaca-se o entendimento do respeitado doutrinador Gustavo Filipe Barbosa Garcia, em sua obra Direito do trabalho, 2012, p 3, onde afirma que ao longo da historia da humanidade foi conquistado o direito do trabalho, que exerce papel fundamental garantindo melhor condição de vida aos trabalhadores, fazendo valer o principio constitucional da dignidade da pessoa humana e evitando que os que detém o poder econômico pudesse infringir os direitos dos mais pobres.

No Brasil, segundo Neto e Cavalcante (2013, p 29), a história do Direito do Trabalho divide-se em três etapas: (a) período entre Independência até a Abolição da escravatura, (b) período entre os anos de 1888 e 1930, e (c) período entre a revolução de 1930 até os dias atuais.

No primeiro período como ainda havia mão de obra escrava, não foi desenvolvido o direito do trabalho. Porem, com a constituição de 1824, foi

assegurado à liberdade de trabalho, mesmo que sem direitos trabalhistas. A abolição da escravidão foi o fato marcante da época e sobre isso, Delgado citado por Neto e Cavalcante (2013, p 30) afirma que a abolição dos escravos deu início a história do direito do trabalho brasileiro, pois cumpriu a importante tarefa de reunir pressupostos para criação desse novo campo do direito, constituindo a relação de emprego, a partir do banimento da relação não produtiva com a área justralhista.

No segundo período, entre os anos de 1888 e 1930, iniciou-se a regulamentação do direito trabalhista, marcado pelos movimentos sociais, reivindicações, greves (movimentos que posteriormente acarretariam na criação dos movimentos sindicais), visando melhorias na relação laboral, tais como, melhores salários, condições de trabalho e redução da jornada de trabalho (NETO e CAVALCANTE, 2013, p 30), sendo mola propulsora do início de alterações legislativas singelas, assim como a promulgação da constituição da república 1891 (BRASIL, 1891) que trouxe em seu art. 72 § 24, “*É garantido o livre exercício de qualquer profissão moral, intellectual e industrial*”.

Por fim, o terceiro período, compreendido entre a revolução de 1930 até os dias atuais, foi o momento de expressivo crescimento da legislação trabalhista, bem como a consolidação de tais direitos. A revolução varguista oficializou o Direito do Trabalho, com intervenção estatal nas normas laborais, momento em que foi criado o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Grandes foram as conquistas no âmbito trabalhista com o surgimento da constituição de 1934 que assegurava, segundo Neto e Cavalcante (2013, p 32), (a) a ordem econômica sendo organizada segundo princípios básicos da justiça, dignidade da pessoa humana, relacionados com a necessidade social (art. 115); (b) impunha que a legislação ordinária seria responsável por promover o acolhimento da produção e estabelecer condições de trabalho, garantindo a proteção do trabalhador, bem como interesses do país (art.121); (c) estabelecia como competência da legislação ordinária dispor sobre reconhecimento dos sindicatos e associações profissionais, garantindo a pluralidade e autonomia sindical (art. 120); e (d) instituiu a justiça do trabalho.

Destaca-se a data de 01/05/1943, quando foi editada a Consolidação das Leis do Trabalho, por meio do Decreto-lei 5.452 (BRASIL, 1943), reunindo a grande parte da legislação esparsa (CF. NETO e CAVALCANTE, 2013, p 34), que segundo Arnaldo Süssekind citado por Neto e Cavalcante (2013, p 34), a CLT (BRASIL, 1943) uniu num único documento legislativo todas as regras disciplinares das relações de trabalho, sejam individuais ou coletivas, além dos procedimentos atinentes a justiça do trabalho, proporcionando amplo conhecimento sobre direitos e obrigações trabalhistas, não só aos operadores do direito, mas também aos regidos por ela, empregadores e empregados, cumprindo assim sua missão educativa, e dirimindo conflitos trabalhistas violentos.

Pouco acrescentou, no que se refere a legislação trabalhista, a constituição de 1946 (BRASIL, 1946), promulgada logo após o termino da segunda guerra mundial, assim prevalecendo o corporativismo da consolidação trabalhista, porem há que se destacar as conquistas trazidas por esse diploma, como participação dos trabalhadores nos lucro (art. 157, IV), repouso semanal remunerado (art. 157, VI), estabilidade (art. 157, XII), direito de greve (art. 158), dentre outros (MARTINS, 2013, p 12). Com a promulgação da constituição de 1967, não houve mudanças significativas às normas justralhistas, mantendo tudo já conquistado até aquele momento.

A constituição cidadã (BRASIL, 1988), promulgada em 05/10/1988, consolidou as conquistas trabalhistas, ampliando o leque constitucional a esses, como nos ensinamentos do doutrinador Sergio Pinto Martins em sua obra Direito do trabalho, 2013, p 12, que assegura que essa data, em que foi aprovada a atual constituição, trouxe nos artigos 7º ao 11, normas de cunho trabalhista, organizados no capitulo reservado para os direitos sociais e no titulo a qual estava incluído os direitos e garantia fundamentais, diverso das constituições anteriores, que elencava as normas trabalhistas junto as normas da ordem econômica e social. Para parte da doutrina o artigo 7º equipara-se à CLT, haja vista a quantidade de direitos trabalhistas nele albergados.

3. CONCEITUAÇÃO DE JORNADA, DURAÇÃO, HORARIO E SEGURANÇA NO TRABALHO.

Para fácil entendimento acerca da jornada de trabalho, utilizaremos os ensinamentos de Delgado (*apud* SARAIVA 2009, p 209), que afirmar ser o lapso temporal diário em que o empregado está a disposição do seu patrão, uma vez formalizado o contrato de trabalho. Assim, é a forma utilizada a calcular o tempo diário em que o trabalhador fica disponível ao seu empregador, cumprindo o pactuado que os vincula.

Assim, diante da clareza nos ensinamentos supra mencionados, entendemos que todo o tempo que o trabalhador deixa a disposição do cumprimento dos serviços ora contratados é considerado como jornada de trabalho, que assim faz render os vencimentos do empregado, vez que o mesmo é pago não somente pelo trabalho, mas também pelo tempo que exerce realizando esse trabalho, onde pode ser observado a possibilidade de pagamento pelas horas extraordinárias trabalhado que causa acréscimo em seu salário (CF. SARAIVA, 2009, p. 210).

Para Martins (2013, p 550), jornada de trabalho é a quantidade de trabalho diário efetuado pelo empregado, sendo que seu conceito subdividi-se em três prismas: (a) tempo efetivamente trabalhado; (b) tempo a disposição do trabalhador; e (c) tempo *in itinere*. O primeiro item refere-se ao tempo que o trabalhador fica inteiramente a disposição do empregador em trabalho efetivo, sem considerar quaisquer paralisações ou intervalos, o que não é aplicado em nossa legislação, visto que a lei dispõe, em diversos tipos laborativos específicos, intervalos que são computados como tempo de efetivo trabalho, como no caso dos mineiros (art. 294 da CLT (BRASIL, 1943)), como nos trabalhos de mecanografia, escrituração ou calculo (art. 72 da CLT (BRASIL, 1943)) e os que trabalham em câmeras frias (art. 253 da CLT (BRASIL, 1943)). O segundo item, afirma que todo o tempo que o empregado fica a disposição do empregador é considerado como tempo trabalhado, desde o momento da chegada do empregado até o momento de sua saída, incluindo ainda o tempo

em que o empregado fica em sua residência, porém em sobreaviso (art. 244 §2º da CLT (BRASIL, 1943)) ou o tempo de prontidão (art. 244 §3º da CLT (BRASIL, 1943)). O terceiro item, teoria do tempo *in itinere*, considera como jornada de trabalho o tempo desde quando o empregado se retira de sua residência até quando a ela retorna, desde que o empregador forneça condução ou o local de trabalho seja de difícil acesso ou não servido por transporte público (art. 58 §2º da CLT (BRASIL, 1943)). Portanto “o *Direito do Trabalho admite um sistema híbrido das teorias do tempo à disposição do empregador e do tempo in itinere para identificar a jornada de trabalho.*” (MARTINS, 2013, p 551).

Concluindo o entendimento sobre jornada de trabalho, temos o tempo da duração dessa jornada, pois impõe a Constituição Federal (BRASIL, 1988) em seu art. 7º, XIII:

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

XIII – duração do trabalho normal não superior a 8 horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Vejamos também como impõe a Consolidação das Leis do trabalho (BRASIL, 1943) em seu art. 58:

Art. 58. A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

Percebe-se a preocupação do legislador em manter as conquistas trabalhistas percebidas ao longo do tempo, assim nota-se que nos artigos anteriores a fixação do limite da jornada, havendo apenas a possibilidade de compensar e reduzir, mas nunca crescer.

Diante do tema, temos entendimentos doutrinários reafirmando o estipulado constitucional e infraconstitucional, garantindo os direitos trabalhistas adquiridos, e no entendimento de Garcia (2012, p 510) além do tempo diário, a partir da carta de 1988, deve ser cumprido o limite de 44 horas semanais, pois caso seja ultrapassado o limite, tanto o diário como o semanal, configura-se horas extraordinárias.

Assim, verifica-se a obrigatoriedade de o empregador não extrapolar os limites impostos e dispostos no ordenamento jurídico brasileiro, fruto de conquistas consagradas no passado, pois se não observados as horas diárias e semanais a serem laboradas, as que ultrapassarem serão contadas como horas extraordinárias, sofrendo o acréscimo legal. Porém, caso a jornada seja a menor da estabelecida constitucionalmente, ainda faz jus, o empregado, a receber pagamento de piso salarial ou de salário mínimo, conforme entendimento das cortes superiores, conforme OJ 358, SDI-I, TST (NETO E CAVALCANTE, 2012, p 645).

Ao conceituar horário de trabalho observamos que, é o lapso temporal entre o início e o fim de certa jornada (DELGADO, 2012, p 868). Para tanto, a CLT (BRASIL, 1947), impõe a publicidade do horário de trabalho, conforme vemos o art. 74:

Art. 74. O horário do trabalho constará de quadro, organizado conforme modelo expedido pelo Ministro do Trabalho e Previdência Social e afixado em local bem visível. Esse quadro será discriminativo no caso de não ser o horário único para todos os empregados de uma mesma seção ou turma.

Sobre o tema, vale ressaltar o trabalho em horário noturno, que sofrerá acréscimo em sua remuneração, diverso da hora diurna, bem como será computada a menor, conforme veremos no art. 73 da CLT (BRASIL, 1943):

Art. 73. Salvo nos casos de revezamento semanal ou quinzenal, o trabalho noturno terá remuneração superior à do diurno e, para esse efeito, sua remuneração terá um acréscimo de 20% (vinte por cento), pelo menos, sobre a hora diurna.

§ 1º. A hora do trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Mais uma vez, nota-se que o legislador, também nesse quesito, buscou resguardar e proteger o empregado exposto a riscos que comprometem sua segurança, assim tentando coibir o trabalho noturno, estipulando remuneração maior, bem como menor jornada.

Sobre a segurança no ambiente laboral, ensina Martins (2013, p 704) que a segurança e a medicina do trabalho surgem dos direitos trabalhistas, porém são encarregados de regular e manter qualidade no ambiente do trabalho,

protegendo a saúde do trabalhador, bem como a recuperação caso ocorra algo que o impossibilite a sua prestação de serviço.

Ainda afirma Garcia (2012, p 644) que a Segurança e Medicina do Trabalho são ramos da ciência justrabalhista, responsáveis por dar condições que mantenham a proteção ao trabalhador em seu local laborativo.

Concluimos através das teorias acima expostas, que é o instituto da segurança no trabalho que garante a proteção e saúde ao trabalhador, em seu local de trabalho, bem como a sua recuperação quando não estiver efetivamente apto a exercer suas atividades.

4. REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

O anseio da classe dos motoristas por uma legislação específica cessou com a aprovação da Lei 12.619/2012 (BRASIL, 2012), pois nenhuma outra norma jurídica veio a regulamentar o exercício dessa profissão como a presente, ampliando os direitos e garantias dessa classe laborativa.

Dentre os direitos conquistados podemos listar os seguintes: (a) acesso gratuito a programa de formação e aperfeiçoamento profissional; (b) tratamento preventivo pelo Sistema Único de Saúde; (c) não responder perante o empregador por prejuízo material decorrente da ação de terceiro; (d) seguro obrigatório, custeado pelo empregador, no mínimo em valor proporcional referente a 10 vezes o piso salarial da categoria; e, (e) direito ao controle de jornada.

Estabeleceu a nova norma legislativa em questão, a limitação da jornada de trabalho e a delimitação dos períodos de descanso obrigatórios, impondo que a jornada de trabalho do motorista deve ser a estabelecida no art. 7º inciso XIII da Constituição Federal, assim sendo oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais, podendo o empregado fazer no máximo duas horas extras diárias (que deverá sofrer o acréscimo constitucional de, no mínimo, cinquenta por cento), considerando como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver a

disposição do empregador, salvo intervalos para refeição, repouso, espera e descanso, assegurando ainda intervalo de uma hora para alimentação, além de intervalo para repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas e descanso semanal de trinta e cinco horas, podendo o excesso de horas trabalhadas em um dia ser compensado pela diminuição em outro dia, conforme negociação coletiva, se houver, observando os limites da CLT (BRASIL, 1943). Impõe também o presente diploma a remuneração da hora noturna conforme o art. 73 da Consolidação das Leis do Trabalho (BRASIL, 1943), qual seja, pelo menos vinte por cento a mais que a hora diurna, sendo que a hora noturna será computada como de cinquenta e dois minutos e trinta segundos. Afirma ainda o diploma, que, o tempo que o motorista de carga ficar aguardando para carregar ou descarregar o veículo no embarcador ou destinatário, ou o tempo que ficar aguardando fiscalização da mercadoria transportada, será considerado como tempo em espera, não sendo considerada como hora extraordinária, e esse tempo em espera deverá ser indenizado com base no salário-hora normal, sofrendo acréscimo de trinta por cento.

Foi imposto ainda, que nas viagens de longa duração, deverá o motorista ter intervalo de trinta minutos a cada quatro horas trabalhadas, observando ainda o intervalo de uma hora para refeição podendo ou não coincidir com o intervalo anterior e o repouso diário com o veículo estacionado, podendo este ocorrer na cabine do veículo ou em local oferecido pelo empregador ou contratante dos serviços, salvo as hipóteses de revezamento de motoristas em dupla no mesmo veículo, assim considerando o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento, como tempo em reserva, acrescendo sua remuneração em trinta por cento da hora normal, além da garantia de repouso diário de seis horas consecutivas fora do veículo, ou se no interior dele, com o veículo parado. O repouso semanal nas viagens de longa distância serão na ordem de trinta e seis horas, podendo fracionar tal descanso em trinta horas e as seis restantes serem cumpridas ao longo da mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

Há ainda a possibilidade de jornada de trabalho especial de doze horas de trabalho por trinta e seis de descanso em razão da especificidade do transporte,

da sazonalidade ou de característica que o justifique, desde que previsto por acordo ou convenção coletiva de trabalho.

5. DIREITOS DOS MOTORISTAS EMPREGADOS NO CONTROLE DE JORNADA E DO TEMPO DE DIREÇÃO: AVANÇOS DA LEI 12.619/2012

No que tange a jornada e segurança no trabalho do motorista de transporte de cargas, há que se considerar a grandeza do presente diploma normatizador, que, sem sombra de dúvidas trouxe evolução justralhista para esse labor. Foi uma conquista da classe, garantindo direitos não só para o bem estar social, mas para proteger a vida dessa categoria, visto que a atividade que exerce é de grande risco, ligado intimamente com a jornada de trabalho e a falta de intervalos para descanso, agora garantido por esse diploma.

Nota-se que a presente norma impôs a responsabilidade do motorista em controlar sua jornada, podendo fazer uso de papeleta ou ficha de trabalho externo, devendo manter informações das últimas vinte e quatro horas, pois, havendo incompatibilidade entre o controle de jornada e o controle do veículo, o motorista sofrera as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997). Insuficiente esse quesito que deixa a desejar a nova jornada imposta, pois, temendo a perda do seu emprego, o motorista possivelmente utilizaria de manobras para registrar seu descanso que pode não ocorrer, devido a imposições de contratantes que exigem prazo para a entrega.

Assim, clarividente a necessidade de aparelhagem do Estado para fiscalizar, uma vez que ainda são precários os órgãos e mecanismos que de fato poderiam fazer valer os direitos regulamentados e garantidos pelo presente diploma, haja vista que o motorista poderia ser coagido a omitir, suprimir ou alterar informações sobre sua jornada, intervalos e descanso, pondo em risco a segurança no seu labor, ou até a sua vida.

6. SITUAÇÃO ATUAL

Como observamos no tópico anterior, é de responsabilidade do empregado controlar a sua jornada de trabalho, fazendo anotações em papeletas ou ficha de trabalho externo, bem como tem o dever de manter informações das últimas vinte e quatro horas, sob pena de sofrer as sanções impostas pelo Código de Transito Brasileiro (BRASIL, 1997), caso haja divergência entre o controle de jornada e o controle do veículo.

Com índices de desemprego altos, o que vivencia os brasileiros hoje, muitos colocariam suas vidas em risco por um emprego que garanta o mínimo de sustento de sua família, o que nos faz acreditar que, caso haja imposição do patrão ou do contratante, muitos desses empregados alterariam esse controle de jornada, suprimindo ou omitindo informações sobre intervalos e/ou descanso, ou até confirmando quando não existir, para assim não sofrer as penalidades impostas, bem como a não punição do empregador.

No transporte de cargas, é comum observarmos casos em que o motorista empregado sai em busca de fretes, sob ordens do empregador, e muitas vezes os contratantes desses fretes impõe que para a contratação ocorrer, o motorista deve garantir a entrega no prazo temporal imposto pelo contratante, o que muitas vezes é notadamente curto e impossível de ocorrer com a obediência aos intervalos e descansos impostos pela presente legislação.

Claramente a lei 12.619/2012 (BRASIL, 2012), trouxe avanços aos quais almejava a categoria agora regulamentada, porem ainda há meios de burlar tais avanços e tais imposições legais, fazendo-se necessário a criação de sistemas e órgãos de controle que possam monitorar, em tempo integral, a jornada desses motoristas empregados que se expõe a jornadas longas, pondo em risco sua segurança e até sua vida.

Ao burlar, omitir ou alterar, tais empregados o fazem por temer a perda de seu emprego, assim o direito conquistado com a aprovação dessa lei ainda não é gozado pela classe. Ao impor a penalidade de multa ao motorista, vemos que a finalidade da presente norma não é atingida, uma vez que o empregado é praticamente obrigado a suprimir seu intervalo e descanso, para cumprir contratos que impõe prazos curtos para entrega em locais distantes, sendo

coagidos pelo empregador e pelo contratante, e ainda assim quem é penalizado é ele mesmo.

7. IMPLANTAÇÃO DOS ÓRGÃOS DE CONTROLE

Com os avanços tecnológicos que vivemos e vivenciamos atualmente é possível a união de profissionais de varias aéreas (como a ciência da computação, engenharia, direito) para criação de um sistema de segurança que faça valer as regulamentações conquistadas por essa classe laborativa.

Existem softwares de uso comercial que poderiam ser usados para controlar de fato a jornada de trabalho dos motoristas, como os Sistemas de Posicionamento Global – GPS (ou em inglês, *global positioning system*), que consiste em um sistema que permite a obtenção de informações precisas sobre a posição do usuário no planeta, em graus de latitude ou longitude, e indicando os hemisférios, como também a possibilidade de obter informações como velocidade de deslocamento e aceleração do usuário, entre outras funções (CAMPBELL, 2014). Esse sistema, por ser preciso, poderia ser exigido ao empregador a instalação no veículo a ser utilizado pelo motorista empregado, assim seria uma forma eficaz de controlar efetivamente a sua jornada.

Alem de softwares e sistemas, é necessário também a criação de órgãos de monitoramento das informações obtidas pelo sistema GPS, assim os motoristas seriam, diariamente e em tempo integral, monitorados, impondo assim o descanso e os intervalos obrigatórios, vez que não seria mais possível a omissão ou alteração dessas informações, por serem monitorados em tempo real.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo enfocou a relevância da atual legislação trabalhista, especificamente a que regulamenta a profissão do motorista empregado no transporte de carga, sobre a sua

jornada e a resultante (in)segurança no trabalho. A revisão das dispositivas fontes do direito (doutrina, jurisprudência...) em contraste com a realidade social, mostrou que ao longo do tempo, importantes direitos foram conquistados no mundo, bem como também no Brasil; apresentou uma legislação inovadora, que mostra o avanço legislativo brasileiro em classes trabalhistas diversas; conceituou institutos jurídicos relevantes para o entendimento do tema proposto; finalmente, recomendou, ao analisar a situação social atual, a necessidade de criação de sistema e um órgão que faça valer o direito justralhista a que propõe a atual norma legislativa.

Constatou-se, no entanto, que, a legislação a ser aplicada pouco supre o anseio da categoria, visto que a norma traz avanços quase não aplicáveis, uma vez que o Estado não dispõe de meios suficientes para fiscalizar e proporcionar a aplicação efetiva de forma eficaz do ora regulamentado. Com os avanços tecnológicos, muito se tem a disposição para gerar meios eficazes de fiscalização. A instalação de Sistema de Posicionamento Global em cada veículo, e a criação de órgão de monitoramento e fiscalização a distância, poderia ser o meio mais eficaz a ser usado a fim de evitar que o motorista omita informações sobre os intervalos e descansos obrigatórios em sua jornada, o que ocorre muitas vezes por ser coagido e/ou forçado pelo empregador ou contratante de seus serviços.

Não foi ambição deste trabalho fazer conclusões acerca do assunto, ponderando que as discussões sobre o assunto em questão não podem esgotar-se. Buscou-se, todavia, chamar a atenção para a pertinência do tema, estimular novas pesquisas e incitar os operadores do direito, bem como as autoridades competentes, a uma revisão de conceitos e uma análise técnica de como efetivamente poderia ser aplicada a presente legislação, suprindo realmente o anseio da classe que vê a 'lei' porém não vê a sua aplicabilidade, por inércia do Estado, vez que notadamente há meios tecnológicos que, de fato, sanaria o problema.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOARETTO, Laira Beatriz. *Direito Fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na lei nº 12.619/2012*. – Universidade Metodista de Piracicaba. 2013. 234 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Metodista de Piracicaba, Piracicaba, SP: [s.n.]. Disponível em <https://www.unimep.br/phpg/bibdig/pdfs/docs/13082013_092140_dissertacaofinallairparadefesa.pdf> Acesso em 31 ago 2014.

BRASIL. Constituição (1891). *Constituição da Republica dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: Congresso Nacional Constituinte, 1891.

BRASIL. Constituição (1934). *Constituição da Republica dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: Assembleia Nacional Constituinte, 1934.

BRASIL. Constituição (1946). *Constituição dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: Assembleia Constituinte, 1946.

BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, RJ. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em 12 out 2014 às 12:19h.

BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em 13 out 2014 às 22:41h.
CAMPBELL, Igor do Valle. *Sistema de Posicionamento Global*. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em <http://www.gta.ufrj.br/grad/08_1/gps/> Acesso em 16 out 2014 às 12:48h.

DELGADO, Mauricio. *Curso de Direito do Trabalho*. – 2. ed. São Paulo: LTr, 2003.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. – 11. ed. – São Paulo: LTr, 2012.

GARCIA, Gustavo Felipe Barbosa. *Manual de Direito do Trabalho*. – 5. ed. rev. e atual. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2012.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos da metodologia científica*. – 4. ed. – São Paulo: Atlas, 2001.

MARTINS, Sergio Pinto. *Direito do Trabalho*. – 29. ed. – São Paulo: Atlas, 2013.

MIRANDA, Camila de Almeida. *Limitação e controle da jornada dos motoristas de caminhão: a impossibilidade de enquadramento desses profissionais no artigo 62, I, da CLT e o efeito ratificador da Lei 12.619/2012*. Faculdade de Direito, Universidade Federal da Bahia. 2013. 126 f. Monografia (Bacharelado) – Faculdade de Direito, Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA. Disponível em <<http://www.conteudojuridico.com.br/pdf/cj048190.pdf>> Acesso em 31 ago 2014.

MOTORISTA profissional – Lei 12.619/2012. Disponível em <<http://www.pcdlegal.com.br/cartilhampt/convencional/capitulo38.php#.VDoCJWddXTc>>. Acesso 12 out 2014 às 01:26.

NETO, Francisco Ferreira Jorge; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. *Direito do Trabalho*. – 6. ed. – São Paulo: Atlas, 2012.

RODRIGUES, Auro de Jesus. *Metodologia Científica*. São Paulo: Avercamp, 2006.

SARAIVA, Renato. *Direito do Trabalho para concursos públicos*. – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: METODO, 2009.

SARAIVA, Renato. *Direito do Trabalho para concursos públicos*. – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: METODO, 2009.

1.