

MIRIENE CLAUDIANO TOMAZ DO NASCIMENTO

**A JORNADA DE TRABALHO E AS IMPLICAÇÕES A SAÚDE DO  
MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2022

MIRIENE CLAUDIANO TOMAZ DO NASCIMENTO

**A JORNADA DE TRABALHO E AS IMPLICAÇÕES A SAÚDE DO  
MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação da Professora Mestre Evellyn Thiciane Macêdo Coêlho Clemente.

ANÁPOLIS – 2022

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

**Título:** A JORNADA DE TRABALHO E AS IMPLICAÇÕES A SAÚDE DO MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL

**Acadêmica:** Miriene Claudiano Tomaz do Nascimento

**Data:** Anápolis, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022.

**Profa. Me. Evellyn Thiciane Macêdo Coêlho Clemente**  
Professora Orientadora

**Profa. M.e Áurea Marchetti Bandeira**  
Supervisora do NTC

Para Ednan Rodrigues do Nascimento, meu  
melhor amigo, meu herói, meu motorista de ônibus  
interestadual, meu chofer, meu Papai Bibito.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus que até aqui me ajudou e me guiou, me dando força, coragem e inspiração.

Agradeço aos meus pais, Ednan Rodrigues e Mirian Tomaz, por todo amor incondicional, carinho, apoio e por segurarem minhas mãos. Ao meu pai que me inspirou com seu sonho de ser motorista de ônibus interestadual, me ensinou a sonhar e esteve comigo enquanto pôde, sei que se estivesse aqui seria o mais orgulhoso deste trabalho. A minha mãe maravilhosa que me ajudou a continuar, me apoiou e me ajudou durante todo esse processo, dizendo que eu era capaz e que conseguiria.

Agradeço à minha família, meus avós, meus tios e tias, primos e primas que me apoiaram e me ajudaram, estiveram comigo me dando suporte e votos positivos, e além de tudo orando por mim.

Agradeço à professora e orientadora Evellyn Thiciane por todo apoio e carinho desde o primeiro dia, que me orientou, me ajudou e me incentivou, além de ajudar com a escolha desse tema tão importante e significativo para mim.

Enfim, agradeço a todos pelo carinho, suporte e apoio de cada um que esteve comigo durante a realização deste trabalho. Deus abençoe!

## RESUMO

A presente monografia tem por objetivo estudar as relações jurídicas do motorista de ônibus interestadual e vincular à jornada de trabalho e à saúde deste profissional, sob a égide da legislação brasileira. A metodologia utilizada é a de compilação bibliográfica e estudo de posicionamento de vários autores que escreveram sobre o tema. Está dividida didaticamente em três capítulos. Inicialmente, ressalta-se o conceito da profissão de motorista de ônibus, numa visão geral, especialmente o motorista interestadual, destacando as características desta profissão com fundamento no ordenamento jurídico. O segundo capítulo refere-se ao estudo da jornada de trabalho deste profissional, buscando analisar a efetivação do controle da jornada com base na CLT, na CF e na Lei 13.103 de 2015. O último capítulo trata das condições em que este profissional exerce sua atividade laboral e quais os impactos, riscos e consequências à saúde e à segurança do motorista de ônibus interestadual. Por fim conclui-se que a jornada de trabalho e excesso está diretamente relacionada às condições de trabalho e impacta a saúde e a segurança do motorista de ônibus interestadual.

**Palavras chave:** Motorista de ônibus interestadual, Jornada, Saúde e Segurança.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	01
<b>CAPÍTULO I - MOTORISTAS PROFISSIONAIS</b> .....	03
1.1 Conceito .....	03
1.2 Espécies de Motoristas Profissionais .....	04
1.2.1 Transporte Rodoviário de Cargas .....	05
1.3 Motoristas De Transporte de Passageiros Interestadual.....	06
1.4 Características da Profissão.....	07
1.4.1 Leis sobre o tema.....	10
1.4.1.1 Lei nº 12.612/2012 .....	10
1.4.1.2 Lei nº 13.103/2015 .....	11
<b>CAPÍTULO II - JORNADA DE TRABALHO</b> .....	13
2.1 Conceito .....	13
2.2 A Jornada de Trabalho do Motorista de Ônibus Interestadual .....	14
2.3 Tempo de Direção do Motorista .....	17
2.3.1 Tempo de repouso, tempo de espera, tempo de reserva .....	19
2.3.2 Intervalos .....	19
2.4 Controle da Jornada de Trabalho .....	20
2.4.1 Utilização de tacógrafo .....	22
2.4.2 Utilização de instrumentos eletrônicos (satélite) .....	24
<b>CAPÍTULO III – AS CONDIÇÕES DE TRABALHO E O IMPACTO NA SAÚDE FÍSICA E MENTAL</b> .....	26
3.1 As condições de trabalho do motorista rodoviário de passageiros .....	26
3.2 A Segurança do Motorista de ônibus interestadual .....	29
3.2.1 Índice de acidentes .....	30
3.2.2 Os riscos de assaltos .....	31
3.4 O impacto na saúde física e mental .....	32

<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>36</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>38</b>

## **INTRODUÇÃO**

O presente trabalho monográfico tem a ideia central de analisar a relação entre a jornada de trabalho e as implicações à saúde do motorista rodoviário de transporte de passageiros interestadual, sob a égide da legislação brasileira.

Enfatizam-se pesquisas realizadas, por meio de compilação bibliográfica, bem como jurisprudências e normas do sistema jurídico brasileiro. Assim sendo, pondera-se que, este trabalho foi sistematizado de forma didática, em três partes.

O primeiro capítulo expõe o conceito da profissão do motorista profissional, doutrinariamente fundamentado, especificando as categorias de motoristas profissionais e as características desta profissão, mormente a categoria do motorista rodoviário de transporte de passageiros interestadual.

O segundo capítulo aborda a jornada de trabalho e seu conceito, com enfoque na jornada de trabalho do motorista de transporte de passageiros interestadual, observando os métodos de controle efetivo da jornada de trabalho e o tempo de direção a partir das normatizações da CLT, da CF e da Lei n. 13.103/2015.

Em sequência, o terceiro capítulo analisa e vincula a relação entre o tempo de trabalho com as condições de trabalho em que o motorista de ônibus interestadual exerce sua função, e quais são os impactos que podem ser causados à saúde e à segurança deste trabalhador.

Assim sendo o motorista de ônibus interestadual tem sua atividade laboral exercida em condições de trabalho e jornada de trabalho que prejudica e coloca em risco a sua saúde e a sua segurança.

## **CAPÍTULO I - MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

O presente capítulo fará uma análise do conceito da profissão do motorista profissional, detalhando as espécies de motoristas profissionais, as características desta profissão, com base na legislação que regulamenta essa profissão.

### **1.1 Conceito**

De acordo com Belmonte (2016) o motorista profissional exerce atividade de deslocamento de veículos automotores, mediante formação profissional, devendo ser habilitado nas categorias A, B, C, D e E do Código de Trânsito Brasileiro, seja no transporte de cargas ou de passageiros, sendo o responsável pela verificação de manutenção dos veículos.

O conceito do motorista dado pela legislação brasileira é trazido pelo artigo 1º da Lei nº 13.103/15, qual seja:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas. (BRASIL, 2015)

Pozzolo (2015) conceitua que o motorista profissional é aquele que realiza o transporte rodoviário de cargas e passageiros mediante formação profissional e vínculo empregatício.

A Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, em seu artigo 235-A, preceitua que o motorista profissional possui vínculo empregatício com as empresas de transporte coletivo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas, pautando nesse particular, a diferença entre o motorista autônomo e o empregado.

Para Nascimento (2011), o contrato de transporte autônomo, regulado pelo Código Civil, é quando alguém desloca pessoas ou coisas para lugares diferentes, mediante remuneração. O transportador autônomo trabalha por sua conta, somente se trabalhar continuamente para uma pessoa, se houver subordinação e remuneração, poderá vincular relação de emprego.

De acordo com a Confederação Nacional de Transporte (CNT), o motorista profissional precisa de cursos de formação especializada, pois sua atividade exige conhecimento específico e desenvolvimento de habilidades.

Portanto, pode-se conceituar o motorista profissional como aquele que trabalha no transporte rodoviário de cargas ou de passageiros, cumprindo os requisitos de capacitação, estabelecidos por Lei.

## **1.2 Espécies de Motoristas Profissionais**

Como preceituado na Lei nº 13.103/15 em seu artigo 1º, incisos I e II e parágrafo único, os motoristas profissionais estão divididos em duas categorias, sendo elas: a de transporte rodoviário coletivo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas.

Os motoristas de ônibus coletivo, de ônibus escolar, de ônibus de turismo, de ambulância, o taxista, o uber e outros, são exemplos de transporte coletivo de

passageiros. Já os de transporte de cargas são os caminhoneiros empregados, o caminhoneiro autônomo (PALHARES, 2021).

Belmonte (2016) classifica os motoristas profissionais em motoristas de ligeiros, motoristas de pesados de mercadorias e motoristas de pesados de passageiros. Os motoristas de ligeiros são os taxistas e motoristas de carros de aluguel, motoristas de empresas e instituições e os motoristas privados, devem estar habilitados na categoria A. Os motoristas de pesados de mercadorias são os motoristas de caminhão e os motoristas de pesados de passageiros são os motoristas de ônibus e troleiros, estes motoristas de pesados precisam estar habilitados nas categorias C, D e E.

Segundo Classificação Brasileira de Ocupações (CBO, 2002), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), o motorista de carga é o Caminhoneiro autônomo, o Motorista de caminhão e o Motorista operacional de guincho, eles são responsáveis por transportar, entregar e coletar cargas no sentido geral.

Ainda segundo a CBO (2002), o motorista de transporte rodoviário coletivo de passageiros são os motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários, sendo classificado em motorista de ônibus rodoviário, motorista de ônibus urbano e motorista de trólebus. Eles conduzem e vistoriam os veículos de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias, além disso, devem controlar os embarques e desembarques de passageiros, devem orientar corretamente os passageiros sobre tarifas e os locais para embarque e desembarque, verificam os itinerários e devem executar procedimentos que garantam o conforto e segurança dos passageiros.

### *1.2.1 Transporte Rodoviário de Cargas*

O transporte rodoviário de carga está previsto no artigo 1º, inciso II, da Lei nº 13.103/15, que regulamenta que os motoristas de transporte rodoviário de cargas integram a categoria de motoristas profissionais.

Segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), o transporte rodoviário de cargas deve atuar com itinerário definido ou pelo proprietário da carga ou em seu nome, entre os pontos de recepção e de entrega da carga (CNAE, 2010).

A Classificação Brasileira de Ocupações (CBO, 2002) traz uma descrição sobre a função exercida pelos motoristas de transporte de carga em geral: devem transportar, coletar e entregar cargas em geral, responsáveis por movimentar cargas volumosas e pesadas, operam equipamentos, realizando inspeções e reparações em veículos, vistoriam as cargas, e verificar documentação dos veículos e das cargas. Podem ser responsáveis também por guinchar, destombar e remover veículos.

Os requisitos para se tornar um motorista profissional de transporte de cargas estão previstos no artigo 143 do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente o inciso V deste artigo, onde dispõe que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para estes profissionais deverá ser da categoria E, para veículos acima de seis toneladas. Para tal categoria deverá ter mais de 21 (vinte e um) anos e estar habilitado há pelo menos um ano na categoria C ou há um ano na categoria D, não ter cometido infrações graves no último ano, realizar os exames médicos e avaliação psicológica. E para os motoristas que transportam cargas perigosas, é preciso realização do curso de Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos oferecido pelo Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizado do Transporte (CARGOBR, 2019).

### **1.3 Motoristas De Transporte de Passageiros Interestadual**

De acordo com o artigo 1º, I, da Lei nº 13.103/15 esta categoria de motorista profissional se encaixa no transporte coletivo de passageiros.

O Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizado do Transporte (SEST e SENAT) criado em 14 de setembro de 1993, por meio da Lei n.º 8.706, prediz que existem três grandes divisões quanto ao cargo de motorista de ônibus rodoviário. O motorista urbano é responsável pela condução do veículo que

transporta passageiros dentro do município. O motorista metropolitano, que é o responsável pelo transporte de passageiros de um conglomerado de cidades pertencentes a uma região metropolitana. E o motorista interestadual ou intermunicipal, sendo seus trajetos mais longos, é o responsável por conduzir veículos de transporte de passageiros entre cidades ou entre estados.

Segundo o CNAE, o transporte rodoviário de passageiros é um grupo da divisão de transporte terrestre, que compreende as classes de transporte rodoviário coletivo de passageiros, itinerário fixo, municipal ou região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional, rodoviário de táxi, transporte escolar (CNAE, 2010).

Ainda, no mesmo sentido, o CNAE explica que o transporte rodoviário de passageiros, desenvolve o transporte rodoviário de passageiros e de carga, tendo itinerário fixo ou não, de longa, média ou curta distância, abertos ou não ao público, permissionário ou não, podendo ser em regime de fretamento. O transporte rodoviário coletivo de passageiros com itinerário fixo, intermunicipal, interestadual e internacional é uma classe que compreende linhas permanentes e de itinerário fixo fora da região metropolitana (intermunicipal), interestadual e internacional, não compreende o transporte dentro do município e dentro da mesma região metropolitana e não compreende o regime de fretamento. Já o transporte coletivo de passageiros, com itinerário fixo e interestadual compreende linhas permanentes e de itinerário fixo, entre estados e não compreende o regime de fretamento (CNAE, 2010).

#### **1.4 Características da Profissão**

As diferenças entre a profissão do motorista e as demais classes de trabalhadores, devem ser analisadas em três aspectos: o controle e a fiscalização do Estado, o local onde a atividade é exercida e as condições de execução deste trabalho. Sendo necessária a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a submissão e a observação das regras do Código de Trânsito Brasileiro. O exercício da função do motorista exige deste uma atenção e cuidado redobrado durante o labor, requer atenção, prudência e cuidado não lhe permitindo distrações, por ter

grande responsabilidade, pois poderá colocar em risco sua própria integridade física e de terceiros (POZZOLO; SWIECH, 2015).

De acordo com o SEST/SENAT (2021) o motorista de ônibus rodoviário precisa ter capacidade para guiar o veículo com habilidade e segurança, sendo assim este profissional precisa atender bem ao público, ter capacidade para verificar e fazer as manutenções básicas do veículo além de fiscalizar o cumprimento da legislação de transporte estadual e federal.

O artigo 27 da Resolução n.º 789/2020 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) estabelece que para se tornar um motorista de transporte coletivo de passageiros é necessário a realização de cursos especializados. Essa resolução substituiu a resolução n.º 168/2004.

O artigo 2º da Lei nº 13.103/15 dispõe sobre os direitos do motorista profissional, com e sem vínculo empregatício:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha; (BRASIL, 2015).

O Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizado do Transporte (SEST e SENAT) oferecem os cursos especializados e suas atualizações. Esses cursos têm duração de 50 horas/aula e é obrigatória a realização do curso de atualização de 16 horas/aula a cada cinco anos. Os módulos desses cursos discorrem sobre legislação de trânsito, direção defensiva, noções de

primeiros socorros, respeito ao meio ambiente e convívio social, e relacionamento interpessoal.

O mesmo artigo 2º da Lei nº 13.103/15, em seu inciso V, dispõe sobre os direitos do motorista profissional com vínculo empregatício:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

V - se empregados:

- a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;
- b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e
- c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho. (BRASIL, 2015).

Os deveres do motorista profissional são regulamentados pela CLT em seu artigo 235-B, sendo alguns deles: dirigir veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva e estando atento às condições de segurança do veículo, deve respeitar a legislação de trânsito, principalmente as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; deve cuidar e zelar pela carga transportada e pelo veículo, deve estar à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública e se submeter a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de noventa dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses (CESCONETTO, 2020).

O CTB dispõe em seu artigo 143, inciso IV, que o motorista de transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, deve possuir a CNH na categoria D. E no § 1º diz que para ser habilitado na categoria C é necessário estar habilitado

na categoria B por pelo menos um ano, e não ter cometido nenhuma infração grave por pelo menos um ano (BRASIL, 1997).

Nesse sentido, o SEST/SENAT também diz que para possuir CNH na categoria D, o motorista precisa ter 21 (vinte e um) anos completos, estar habilitado há dois anos na categoria B ou há um ano na categoria C, além de não poder ter cometido nenhuma infração grave no último ano.

#### *1.4.1 Leis sobre o tema*

Com o implemento da Lei nº12.619 de 2012, iniciou-se a regulamentação do da função do motorista profissional, anteriormente não havia disposição na CLT , sendo assim esta lei trouxe inovações e regulamentações para a atividade do motorista, alterando a CLT e o CTB. Consecutivamente em 2015 entrou em vigência a Lei nº 13.103, trazendo alterações a lei anterior, principalmente na duração da jornada de trabalho do motorista profissional (JORGE NETO, CAVALCANTE, 2015).

A CLT em seu artigo 235-A regula as normas relacionadas ao contrato de trabalho do motorista profissional. Os artigos 235-A até 235-H regulamentam as normas e a remuneração e o artigo 235-C normatiza a jornada de trabalho do motorista profissional (BRASIL, 1943)

##### *1.4.1.1 Lei nº 12.619/2012*

A Lei 12.619/12 estabeleceu um marco na regulamentação jurídica da profissão do motorista, pois instituiu normas mais específicas, que ainda não haviam sido objeto de normas próprias, regulamentando a jornada de trabalho, tempo de descanso, remuneração e tempo de direção do motorista empregado (SWIECH; POZZOLO, 2015).

Segundo Belmonte (2016) esta Lei surgiu para regular as atividades exercidas, a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. Tendo como intuito assegurar melhores condições de trabalho e de vida, segurança nas rodovias para os motoristas.

Ainda para Belmonte (2016) a Lei nº 12.619/12 não foi bem aceita pelos motoristas, houve manifestações e protestos e a paralisação dos motoristas por todo o país, houveram duas principais razões: a existência de poucas áreas de descanso nas principais rodovias do país, não havendo segurança para se estacionar e descansar em locais apropriados e não no acostamento e o encarecimento dos custos, que reduziria as comissões e a renda dos motoristas empregados e os autônomos.

Sendo assim surgiu a Lei nº 13.103/2015, para corrigir a regulamentação e revogar alguns dispositivos da lei anterior (PALHARES, 2021).

Porém, os dispositivos da Lei nº 12.619/12, que não foram revogados pela Lei nº 13.103/15, permanecem em vigor, mas já foram anexados às legislações apropriadas (BELMONTE, 2016).

#### *1.4.1.2 Lei nº 13.103/2015*

A Lei nº 13.103/2015 entrou em vigência três anos após a vigência da Lei nº 12.619/12, revogou quase que inteiramente a lei anterior, alterou os dispositivos inseridos na CLT e os inseridos no CTB (SWIECH, POZZOLO, 2015).

Para Belmonte (2016):

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, visou corrigir os excessos da anterior, visando flexibilizar o que foi apontado como excessiva intervenção legislativa quanto aos tempos de direção e descanso diante da inexistência de pontos ou de pontos com conforto e higiene para as paradas, e termina por atuar D O U T R I N A Rev. TST, Brasília, vol. 82, no 1, jan/mar 2016 23 na previsão de implantação dos pontos de apoio a motoristas profissionais nas estradas (p. 22, 23).

De acordo com o artigo 1º, caput, da Lei nº 13.103/15, o exercício da profissão de motorista profissional é livre, porém deve se seguir as condições e qualificações estabelecidas na referida lei. No parágrafo único, inciso I e II deste

mesmo artigo dispõe que o motorista profissional, deve ter formação profissional e estar inserido nas categorias de transporte rodoviário de passageiros e de cargas (JORGE NETO, CAVALCANTE, 2015).

A Lei nº 13.103/15, além abranger os direitos a todos os motoristas profissionais, empregados ou autônomos, trouxe novos elementos que antiga lei não normatizou, como: direito a serviços especializados de medicina ocupacional; direito a atendimento nas unidades de saúde a motoristas dependentes de substâncias psicoativas; isenção de pedágio sobre eixos suspensos em veículos vazios; previsão de indenização por prejuízos causados pelo embarcador em decorrência do excesso de peso da carga (SWIECH; POZZOLO, 2015).

Em relação a jornada de trabalho, a Lei nº 13.103/15 manteve a jornada diária em 8 horas, 44 semanais, e permitiu a prorrogação da jornada de labor até o limite de 4 horas extras diárias, contanto que previamente acordado. (JORGE NETO, CAVALCANTE, 2015).

Dessa forma pode-se entender que a referida lei trouxe modificações em relação a lei anterior e a outras normas contrárias existentes (PALHARES, 2021).

## **CAPÍTULO II - JORNADA DE TRABALHO**

O presente capítulo visa analisar a jornada de trabalho do motorista de transporte de passageiros interestadual, bem como o controle efetivo da jornada de trabalho e o tempo de direção do referido profissional, com base nas normatizações da CLT, da CF e da Lei n. 13.103/2015.

### **2.1 Conceito**

Destaca-se que a Jornada de Trabalho é uma espécie da Duração do Trabalho, juntamente com o horário de trabalho e os repousos trabalhistas. Duração do Trabalho é o lapso de tempo em que o empregado está à disposição do empregador (RESENDE, 2020).

Duração do trabalho é expressão que tem sentido amplo, compreendendo, em geral, todo o período correspondente ao contrato, inclusive os períodos relativos a repouso semanal remunerado e férias anuais remuneradas, sem fazer distinção quanto ao tempo em que o empregado esteja efetivamente à disposição do empregador. Jornada de trabalho possui sentido mais restrito que o de duração de trabalho, abrangendo especificamente o tempo em que o empregado esteja não só efetivamente trabalhando como também colocando a sua força de trabalho à disposição do tomador do seu serviço, por um período contratual ou legalmente fixado, tal como ocorre com o tempo de prontidão ou de sobreaviso (LEITE, 2021, p. 275).

O horário de trabalho, ainda segundo Carlos Henrique Bezerra Leite (2022), se refere ao lapso temporal entre o início e o fim de uma jornada diária de trabalho e seus intervalos.

Segundo Maurício Godinho Delgado: “a jornada de trabalho é definida como o lapso temporal diário em que o empregado se coloca à disposição do empregador em virtude do respectivo contrato.” (DELGADO, 2019, p. 1029).

A CLT preceitua em seu artigo 4º que é considerado como serviço efetivo todo o período e que o empregado permaneça à disposição de seu empregador, executando ou aguardando suas ordens: “Art. 4º da CLT. Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada”.

Sendo assim, Renzetti (2021) diz que ao fazer o cálculo da jornada de trabalho é necessário levar em consideração o trabalho efetivo, o tempo à disposição do empregador, o sobreaviso e a prontidão.

A Constituição Federal dispõe em seu art 7º, XIII, sobre a duração da jornada de trabalho:

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

Conforme a CLT, em seu artigo 58, a jornada diária de trabalho não poderá ultrapassar oito horas ou quarenta e quatro semanais, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

Portanto, a jornada de trabalho é o tempo de trabalho ou labor do empregado, tempo em que este esteja à disposição do empregador para prestar o serviço devidamente estabelecido no contrato de trabalho (PALHARES, 2021).

## **2.2 A Jornada de Trabalho do Motorista de Ônibus Interestadual**

A Lei n. 13.103/2015 trouxe alterações significativas ao que dispunha a lei n. 12.619/2012 que previa:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

De acordo com o novo texto do artigo 235-C, alterado pela da Lei n. 13.103/2015, a jornada do motorista profissional diária será de 8 horas, podendo ser prorrogada por até 2 horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 horas extraordinárias.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência).

Carlos Henrique Bezerra Leite (2021) traz uma importante observação sobre tal prorrogação da jornada do motorista profissional, segundo ele esta autorização para tal prorrogação viola diversos princípios constitucionais destacando-se o princípio da vedação do retrocesso Social segundo ele essa autorização por até 4 horas implica na violação de princípio de retrocesso social e autorização para jornada exaustiva e condições degradantes de trabalho que é proibido pelo código penal artigo 149.

A modificação trazida com o advento da Lei n. 13.103/2015 de maior impacto, foi em relação à jornada de trabalho, tal modificação elevou o limite de horas extras, que podem chegar a 4 horas, o que pode levar a 12 horas diárias, sendo assim, entende-se que essa alteração viola direitos como o da dignidade da pessoa humana, valorização do trabalho humano e direito à saúde (PALHARES, 2021).

Sendo assim, necessário considerar o disposto no artigo 61 da CLT, que dispõe sobre o caráter imperioso das horas extras:

Art. 61 - Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencionado, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto.

Com a nova redação, o artigo art. 235-C estabelece em seu § 5º que deverão ser pagas as horas extras com o acréscimo de 50% ou devem ser compensadas na forma do banco de horas (artigo 59, § 2º, CLT). Portanto, deve ser adotado ou o banco de horas previsto no artigo 59, § 2º da CLT com as prorrogações de até 2 horas diárias, mediante compensação, ou a jornada especial de 12 horas, 8 normais mais 4 extraordinárias, por 36 de descanso (artigo 235-F, CLT), sendo este o limite disposto na Súmula nº 444 do TST (BELMONTE, 2016).

É assegurado ao empregado o intervalo mínimo de uma hora para refeição, que poderá coincidir com o tempo de parada obrigatória estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar de motorista profissional enquadrado no art. 71, § 5º da CLT. Dentro do período de 24 horas são segurados 11 horas de descanso, sendo facultado seu fracionamento, é coincidente com o período de parada obrigatória (CISNEIROS, 2018).

Segundo Gustavo Cisneiros (2018) é garantida o mínimo de 8 horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período. Viagens de longa distância são aquelas em que o empregado permanece fora da base da empresa matriz e filial e de sua residência por mais de 24 horas. O repouso diário pode ser feito no veículo ou em um alojamento do empregador, do contrato de transporte, do embarcador ou do destinatário, ou em outro local que ofereça condições adequadas. Viagens de longa distância com duração superior a sete dias, o repouso semanal será de 24 horas por semana fração trabalhada não podendo prejudicar o repouso diário de 11 horas totalizando 35 horas usufruindo no retorno do motorista à base matriz e filial ou ao seu domicílio, exceto se a empresa oferecer condições adequadas para efetivo gozo do referido repouso. No que tange às viagens de longa distância, o § 6º do art. 235-D da CLT preceitua que:

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência).

A jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos, salvo se houver previsão contratual (§ 13 do art. 235-C).

### **2.3 Tempo de Direção do Motorista**

Conforme previsão da CF, no artigo 7º, incisos XIII e XIV e previsão reforçada no artigo 235-C da CLT, a jornada de trabalho não deverá exceder 8 horas diárias e 44 horas semanais, apenas poderá ser admitido 2 horas ou 4 horas extraordinárias por convenção ou acordo coletivo de trabalho e jornada de 6 horas para turnos ininterruptos de revezamento. O § 5º, do artigo 235-C da CLT, prevê que as horas extras desse profissional deverão ser pagas com acréscimo de 50% ou banco de horas. O §13º, do mesmo artigo, ainda prevê que se não houver previsão contratual a jornada do motorista empregado é irregular, por não ter horário de início, de final ou de intervalos (PIRES, 2018).

Como mencionado no tópico anterior, Leite (2021) afirma que a prorrogação da jornada por até 4 horas, que poderá ocorrer somente por meio de acordo escrito, individual ou coletivo, ou convenção. E provoca violação ao princípio do não retrocesso social e também uma jornada exaustiva de trabalho e condições degradantes. Leite ainda expõe sobre o descaso da Lei 13.103/2015, presente no artigo 235-F da CLT, que dispõe que os acordos coletivos ou convenções poderão prever jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Leite (2021) ainda ressalta a importância da observância contida no item II da Súmula 437 do TST:

É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (CLT, art. 71 e CF/88, 7º, XXII), infenso à negociação coletiva. (TST, 2012).

O artigo 67-A, § 1º da Lei n. 9.503/97, introduzido pela lei 12.619/2012, estabelecia intervalo mínimo de 30 minutos a cada 4 horas ininterruptas na condução do veículo, como parada obrigatória. Porém o referido parágrafo foi revogado pela lei 13103/2015 e alterou o disposto no artigo 67-C. Com a Nova redação do artigo 67-C, o descanso do motorista profissional transporte de passageiros deverá ocorrer a cada 4 horas, sendo admitido 30 minutos para descanso, sendo permitido o fracionamento e do tempo de direção, como disposto no art. 235-E da CLT, é permitido o fracionamento em períodos de no mínimo 5 minutos. Nos casos em que houver dois motoristas no transporte de passageiros poderá o descanso ser feito com o veículo em movimento (BELMONTE, 2016).

O artigo 235-D da CLT, regulamentado pela Lei n. 13.103/2015, dispõe que as viagens de longa distância superior a 7 dias, o descanso semanal será de 24 horas por semana ou fração trabalhada, que não prejudique o repouso diário de 11 horas, totalizando 35 horas, usufruído no retorno do motorista à base da empresa ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

O § 1º do referido artigo ressalta que é permitido o fracionamento do repouso semanal em dois períodos, sendo um desse de no mínimo 30 horas ininterruptas que serão cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário e deverão ser usufruído no retorno da viagem. O § 2º dispõe limitação à cumulatividade de descansos semanais ao número de 3 descansos consecutivos para as viagens de longa distância. O período em que o motorista estiver usufruindo dos intervalos de repouso, espontaneamente dentro do veículo, não será considerado como jornada de trabalho e não ensejará o pagamento de qualquer remuneração (§ 4º). Como disposto no § 5º, o empregador que adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o repouso poderá ser feito com veículo em movimento, e deve ser assegurado o tempo de repouso mínimo

de 6 horas consecutivas, que poderão ser feitas em alojamento externo ou no veículo estacionado, na cabine do leito, a cada 72 horas (PIRES, 2018).

### *2.3.1 Tempo de repouso, tempo de espera, tempo de reserva*

Delgado (2019) relata que a lei n. 12.619/2012 trouxe três tipos de lapsos temporais que poderiam compor a jornada de trabalho: o tempo de repouso, o tempo de espera e o tempo de reserva, no entanto preferiu excluir taxativamente os dois primeiros tempos. Com o advento da nova lei, a lei n. 13.103/2015, houve novas regras relativas aos lapsos temporais. O Tempo de Repouso, disposto no artigo 235-C, § 4º, CLT, é o tempo em que o motorista deverá estar em repouso após permanecer fora da base da empresa, filial ou matriz, ou de seu domicílio, por mais de 24 horas, este repouso poderá ser feito dentro do veículo, em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário, ou em algum local que ofereça as condições adequadas para tal repouso, esse repouso não integra a jornada de trabalho e, portanto não recebe qualquer indenização ( § 1º, art. 235-C, CLT).

O tempo de espera, disposto no § 8º do art. 235-C da CLT, as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário; e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, o tempo de espera também não será computado como jornada de trabalho e nem ensejará como horas extras. E o tempo de reserva foi descaracterizado pela nova lei como parte da jornada de trabalho, passando a ser considerado como tempo de repouso, é regido pelo artigo 235-D § 5º, que dispõe sobre os casos em que o empregador optar por dois motoristas ao mesmo tempo, portanto também não ensejará jornada de trabalho ou horas extras (Delgado, 2019).

### *2.3.2 Intervalos*

Segundo Neto (2015) o intervalo intrajornada é realizado dentro da própria jornada de trabalho, segundo o artigo 235-C § 2º, é assegurado o mínimo de 1 hora e pode coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo. Esse

intervalo destina-se à alimentação do motorista profissional empregado e sua recomposição física. Como observado no artigo 71 da CLT, quando ultrapassada 6 horas de trabalho é obrigatório o intervalo intrajornada de no mínimo 1 hora. O intervalo intrajornada não é considerado hora trabalhada, pois é tido como suspensão ou paralisação do serviço (artigo 71, § 3º, CLT). Para os motoristas de transporte de passageiros o tempo de fracionamento poderá ser de 5 minutos, e podendo ser em dois períodos que podem coincidir com o tempo de parada obrigatória do veículo (art. 235-C, I e II, CLT).

O intervalo interjornada é realizado entre duas jornadas. A lei n. 13.103/2015 regulamenta que é assegurado um intervalo de 11 horas, sendo permitido o fracionamento e permitido a coincidência com tempo de parada obrigatória, o fracionamento poderá ser de 8 horas no primeiro período e de 3 horas no segundo período, dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período. Tal fracionamento pode ser prejudicial à saúde do motorista, uma vez que a redução pode agravar a fadiga e prejudicar a integridade física e psíquica do profissional, que poderá colocar em risco a vida do profissional e de terceiros (CAVALCANTE, 2015).

## **2.4 Controle da Jornada de Trabalho**

Para Delgado (2019) o direito do trabalho diferencia duas modalidades de jornada de trabalho: as controladas, quando a prestação do de serviço do empregado é controlada e fiscalizada e pode ocorrer a prestação de horas extras; e as não controladas, o trabalhador não é submetido ao controle e fiscalização e, portanto não há possibilidade de verificar a duração do trabalho e se poderá ocorrer prestação de horas extras.

Segundo Caren Silva Machado e Rodrigo Goldschmidt (2012), o motorista profissional considerado um trabalhador externo exerce sua atividade laboral fora da empresa da qual mantém vínculo empregatício, da pessoa jurídica da tal empresa, mas sua jornada pode ser controlada, portanto é importante diferenciar os

empregados externos que não podem ter a jornada controlada e aqueles que apesar da atividade ser externa podem ter a jornada controlada.

Pereira (2017) traz um conceito para o controle da jornada de trabalho:

O controle de jornada em regra, nada mais é que uma forma controlada e organizada de controlar a jornada efetivamente praticada pelo motorista profissional, através das anotações seja elas manuais como exemplo folha de ponto, seja elas mecânicas por cartão de ponto, ou ainda eletrônicas. Contudo, a nova lei traz uma questão importante, o controle deixa de ser apenas um direito do empregado, como também um dever do empregador, ou seja, é uma obrigação mútua, uma obrigação compartilhada (PEREIRA, 2017, p. 6).

Pires (2018) ressalta um obstáculo para o efetivo controle da jornada dos motoristas profissionais, trazido pelo art. 235-C, §13 da CLT, o qual evidencia uma indeterminação do início e fim da jornada do motorista empregado, não tendo um horário fixo de início, fim e de intervalos, fica, portanto evidente o difícil controle efetivo dessas jornadas diante de tais circunstâncias, pois possibilita ao empregador se “livrar” de suas responsabilidades alegando a dificuldade em registrar e monitorar as jornadas e os descansos.

O § 14 do artigo 235-C, estabelecido pela Lei n. 13.103/2015, estipula que o motorista empregado é o responsável por guardar e preservar a exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

O artigo 67-E do CTB, regulamentado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dispõe que é obrigação do motorista controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, devendo ser controlado por meio de registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, de acordo com o estabelecido pelo Contran.

Antes da vigência da lei 12.619/2012, motoristas profissionais não usufruíam da jornada de trabalho controlada, o tacógrafo não era considerado uma forma de controle de jornada de trabalho para o TST. Era necessária a demonstração de presença de outros mecanismos eficazes para esse controle. Após a lei 12.619/2012, tornou obrigatório o controle da jornada de trabalho dos motoristas profissionais, seja por anotações diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos a critério do empregador, nos artigo 2º, V, lei 12619/2012 (DELGADO, 2019).

Com advento da Lei n. 13.103/2015 o controle da jornada se manteve obrigatório mediante anotação diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo ou sistema em meios eletrônicos instalados nos veículos a critério do empregador, artigo 2º, V, "b" (DELGADO, 2019).

Sendo assim, a legislação entendeu que os dispositivos eletrônicos que estão instalados no interior do veículo servem para controlar a jornada de trabalho profissional, tornando- se obrigatórios para tal fim (PIRES, 2018).

Segundo Pires (2018), esse advento pode ser muito questionável, visto que o registro manual pode ser pouco confiável, por ter sido objeto em lides trabalhistas com muita frequência, sendo assim o controle eletrônico se mostra uma solução mais confiável, porém é necessário um aperfeiçoamento nas normas estabelecidas pelo CONTRAN para obter benefícios ao controle eletrônico efetivo da jornada do motorista empregado.

#### *2.4.1 Utilização de tacógrafo*

O CTB dispõe em seu artigo 105, II, que os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e de transporte de cargas com peso bruto superior a quatro mil quilos, é obrigatório equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo. Este equipamento é o tacógrafo. "O tacógrafo é um registrador instantâneo e inalterável dos seus registros de velocidade, tempo e distância." (SEST/SENAT, 2016). A não utilização do tacógrafo pode ensejar multa com base no Código de Trânsito Brasileiro. Sua principal função é registrar a

distância percorrida e a velocidade em que o veículo se desloca, as informações contidas no tacógrafo não podem ser alterados pelo motorista, uma vez que estes equipamentos são analógicos e possuem um disco-diagrama e nele ficam armazenadas todas as informações do percurso com em um gráfico (PALHARES, 2021, p. 27).

Durante um tempo, o entendimento da jurisprudência em relação ao uso do tacógrafo era discutido, com decisões favoráveis:

RECURSO DE REVISTA - HORAS EXTRAORDINÁRIAS - TRABALHO EXTERNO - CONTROLE DE HORÁRIOS - POSSIBILIDADE. Para o enquadramento do empregado como trabalhador externo, inserido nas disposições do art. 62, I, da CLT, é *conditio sine qua non* que o obreiro exerça atividade fora do estabelecimento comercial da empresa e não exista nenhum controle de horário, direto ou indireto. Anote-se que não é a ausência de controle de jornada que caracteriza a exceção do art. 62, I, da CLT, mas a impossibilidade de controle de horário, hipótese que não ocorreu nos presentes autos. No caso, o Tribunal Regional consignou expressamente que a reclamada dispunha de equipamentos de rastreamento via satélite aptos a informar a precisa localização do empregado e que havia tacógrafo, de modo que a utilização de tais instrumentos, em conjunto, permitiriam o controle de jornada do autor. Conclui-se, pois, que a reclamada possuía meios de controlar a jornada de trabalho do autor. Logo, afigura-se devido o pagamento das horas extraordinárias. Recurso de revista conhecido e provido. (TST, 2014).

Entretanto, parte da jurisprudência entendia que o uso do tacógrafo não servia como meio de controle para a jornada de trabalho do motorista empregado e como não havia outros meios para o efetivo controle, acreditava-se que o motorista era espécie de trabalhador externo e por isso não era sujeito ao controle de jornada (PEREIRA, 2017):

Belmonte (2017 p. 29) evidencia que por se tratar de uma atividade executada fora do estabelecimento da empresa, sendo muitas vezes um trabalho executado e evidenciado por longos e distantes percursos, e levando em consideração a impossibilidade do controle efetivo apenas por meio do tacógrafo, levou a jurisprudência majoritária entender que:

Horas extras. Atividade externa. Controle de jornada por tacógrafo. Resolução nº 816/86 do Contran. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho do empregado que exerce atividade externa. (DJ 09.12.03).

A Resolução 405 do CONTRAN destaca em seu artigo 2º, § 1º que a fiscalização por meio de documento como diário de bordo e ficha de trabalho autônomo, prevista nos incisos I e II do referido artigo, apenas poderá ser feita quando houver a impossibilidade da comprovação por meio do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo do próprio veículo fiscalizado (PEREIRA, 2017).

Entende-se, portanto, que é possível utilizar o tacógrafo como meio de controle da jornada do motorista empregado, se for utilizado juntamente com outros meios eletrônicos (PIRES, 2018).

#### *2.4.2 Utilização instrumentos eletrônicos (satélite)*

Pires (2018) menciona que devido aos avanços tecnológicos, o controle dos veículos de transporte se tornou mais fácil e acessível. Por meio de sistemas de monitoramento via satélite é possível acompanhar o trajeto dos veículos em tempo real, sendo assim hoje é possível controlar a jornada de trabalho dos motoristas profissionais em tempo real.

Segundo Palhares (2021) a jornada fiscalizada via satélite, se dá por meio de GPS, sendo diferente do tacógrafo por permitir que através dos sinais captados pelo GPS, sejam transmitidos dados como a localização exata do veículo, o tempo em que esteve parado e a velocidade.

De acordo com Belmonte (2016 p. 30) o TST está de acordo com essa forma de controle da jornada:

A Quarta Turma do Tribunal Superior do Trabalho confirmou a condenação da Transportadora Pecal Ltda. ao pagamento de horas extras a motorista cujo veículo possuía rastreamento via satélite. Para os julgadores, o equipamento permitia que a empresa

controlasse a rotina de horários do empregado, o que descaracteriza a condição de prestação de trabalho externo. De acordo com o voto, a jurisprudência do TST vem se firmando no sentido de que, para a aplicação dessa exceção, é necessária a comprovação da impossibilidade de controle, direto ou indireto, do horário do empregado, sendo que a Lei nº 12.619/2012 garante aos motoristas jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá utilizar anotação de diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo ou, ainda, se valer de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos (art. 2º), como no caso (Rel. Min. Dalazen, RR 43500-68.2009.5.04.0292).

Por conseguinte, a utilização de equipamentos eletrônicos, com o intuito de rastrear o veículo via satélite, tem sido reconhecida pelo Poder Judiciário como mais uma forma de controle da jornada do motorista profissional, por serem capazes de verificar e fiscalizar em tempo real o tempo de trabalho e os intervalos, sendo portanto uma forma válida para controlar a jornada de trabalho deste profissional (PIRES, 2018).

## **CAPÍTULO III – AS CONDIÇÕES DE TRABALHO E O IMPACTO NA SAÚDE FÍSICA E MENTAL**

O presente capítulo proposto pretende analisar e vincular o tempo de trabalho com as condições de trabalho do motorista rodoviário de transporte de passageiros interestadual, quais são as consequências e quais os impactos causados à saúde dessa categoria de trabalho.

### **3.1 As condições de trabalho do motorista rodoviário de passageiros**

O motorista rodoviário de transporte de passageiros interestadual exerce sua função, sua atividade laboral, em condições específicas, as quais os diferenciam das demais profissões, os colocando em uma categoria diferenciada (SWIECH, 2015).

O trabalho exercido por este profissional está conectado de modo direto com o ambiente ao qual é realizado, ao contrário das demais profissões que realizam sua atividade laboral em locais fechados, climatizados e bem ventilados e mais confortáveis do que o ambiente em que o motorista de ônibus realiza sua função (BATTISTON, 2006).

Pereira (2017, p. 17) evidencia em sua pesquisa sobre a relação do ambiente de trabalho, suas condições e a saúde do motorista de ônibus:

As condições de trabalho podem ser caracterizadas através da interação do indivíduo com o seu ambiente de trabalho e com as normas organizacionais, assim como a partir do seu desempenho nas atividades que englobam a função de motorista de ônibus profissional. Quando são identificados fatores estressores relacionados às condições de trabalho observa-se um decréscimo na qualidade de vida destes profissionais.

Segundo Araújo (2008) os profissionais dessa área reclamam da falta de locais apropriados para as necessidades básicas, como sede, necessidades fisiológicas e de descanso, eles se preocupam com a alimentação, quando e onde irão poder se alimentar e se a comida é de boa qualidade, além de se preocuparem com a jornada de trabalho, os períodos de descanso, a remuneração e a necessidade de horas extras.

De acordo Battiston (2006) a condição de trabalho afeta diretamente o estado psicofisiológico do motorista, podendo causar irritabilidade, que leva a um comportamento agressivo no trânsito; insônia, que causa sonolência durante o trabalho e pode causar distúrbios na atenção do profissional.

Para Flávia Emília de Oliveira (2019), o trabalho do motorista de ônibus está diretamente ligada com agentes nocivos:

A atividade do motorista de ônibus está interligada a várias espécies de agentes nocivos, alguns desses agentes nocivos são incontroversos, como ruído – até mesmo pelo fato que esse agente se prova com uma simples perícia técnica, mas entendemos que na atualidade há outro agente nocivo que não está descrito em lei e é um agente silencioso que é o estresse. O estresse é essencial à vida do humano, no entanto, quando é despertado pela percepção de estímulos que provocam excitação emocional e, ao perturbarem a homeostasia, levam o organismo a disparar um processo de adaptação caracterizado pelo aumento da secreção de adrenalina, com várias consequências sistêmicas, O que pode levar a inúmeras patologias psíquicas e físicas e até mesmo à morte (2019, p. 130 e 131).

Conforme relata Battiston (2006) a atividade exercida pelo motorista de ônibus sofre pressões do ambiente de trabalho como nenhuma outra profissão. Essas pressões têm origens externas e internas. As externas dizem respeito ao

ambiente, ao trânsito, tem relação com as normas de trânsito, o tráfego, o semáforo, congestionamentos e acidentes, ao clima e ao estado das rodovias. E as internas estão relacionadas com as condições ergonômicas do veículo, posição do motor, estado do veículo, precariedade mecânica, ruídos e vibrações.

Os motoristas de ônibus profissionais estão sempre submetidos a uma série de agentes nocivos, como: físicos, químicos, biológicos e ergonômicos, e como consequência, estão sujeitos a produzirem diversos adoecimentos (Nascimento, 2017).

Em conformidade com o descrito acima, Oliveira (2019, p. 133 e 134) dispõe em sua pesquisa sobre os agentes nocivos a saúde dessa categoria de trabalho, que este profissional apresenta "a presença conjunta de vários agentes nocivos à saúde, como graxa, óleo diesel, ruído, calor, poeira, agentes ergonômicos, de modo habitual e permanente, até os dias atuais".

Em razão de a atividade laboral ser realizada em turnos irregulares, o cansaço e a falta de descanso adequada, a fadiga e uso de substâncias psicoestimulantes demonstram algumas das consequências da carga exaustiva e excessiva de trabalho do motorista profissional de transporte rodoviário, que realizam sua atividade laboral com a pressão de um curto prazo e arriscando sua saúde e segurança (PIRES, 2018).

Conforme Pereira (2017) as condições de trabalho do motorista estão diretamente ligadas às formas das gestões das empresas de ônibus e ao ambiente em que esses profissionais exercem suas atividades laborais:

Os fatores estressores associados ao estado de saúde e ao desempenho laboral dos motoristas de ônibus identificados neste estudo foram: a pouca realização de atividade física; a vibração mecânica; as longas jornadas de trabalho; o trabalho em turnos; as situações imprevisíveis no trânsito; a permanência de longos períodos na posição sentada; a alimentação fora do lar e não balanceada; o relacionamento com os passageiros; a alternância na escala de trabalho; a falta de reconhecimento de parte da empresa; o design do posto de trabalho; a exposição ao ruído do trânsito, aos gases poluentes, ao calor e às condições climáticas adversas; a

pressão de tempo na execução das atividades; o período de descanso limitado durante as atividades laborais; a realização de atividades complexas com alta demanda psicológica; a execução de atividades de baixa intensidade; o levantamento de peso; a realização de horas extras; a iluminação e a tomada de decisões complexas (2017, p. 59 e 60).

A reclamação predominante entre os motoristas é em relação ao excesso de trabalho, jornadas extensivas de trabalho que exigem mais tempo, uma atenção redobrada, mais agilidade o que leva ao esgotamento do trabalhador. O motorista de ônibus ainda precisa lidar com os congestionamentos, os veículos precários e a violência urbana, ou seja, precisam enfrentar diversos fatores negativos e conflitantes ao mesmo tempo (PEREIRA, 2021).

### **3.2 A Segurança do Motorista de ônibus interestadual**

No Brasil, percebe-se que o trabalho dos motoristas profissionais é rotineiro e infelizmente apresenta condições bastante inadequadas, com jornadas excessivas, ocasionando em muitas noites mal dormidas e conseqüentemente desencadeando distúrbios de sono. Esses profissionais apresentam também hábitos alimentares inadequados, e estão expostos à violência urbana (TAVARES, 2010).

A segurança e a saúde do trabalhador estão diretamente ligadas, pois no exercício da profissão de motorista de transporte de passageiros, é necessário estar saudável e sob vigilância constante. Além dos fatores já mencionados anteriormente, como fadiga e sonolência, o uso de drogas lícitas e ilícitas são motivos em que a segurança do trabalhador é colocada em risco. “Isso se dá através do excesso de trabalho e a falta de descanso necessário, visando o cumprimento de prazos e horários de entrega de cargas contidas em seu veículo” (PALHARES, 2021, p. 32).

As condições de insegurança no trabalho estão relacionadas aos impactos causados à saúde do trabalhador, sendo resultados dos padrões de gestão das empresas, que não transmitem aos trabalhadores o treinamento necessário sobre os riscos e as medidas de prevenção coletiva, etc., na procura de que o

trabalho seja mais produtivo a qualquer custo, inclusive a custo de vidas humanas (NASCIMENTO, 2017).

### *3.2.1 Índice de acidentes*

Esses profissionais têm como ambiente de trabalho o veículo, no caso do motorista de transporte de passageiros interestadual, o ônibus, sendo assim, estão diariamente percorrendo as rodovias do Brasil e, portanto, sujeitos a diversas situações de perigo. “Por isso há legislação específica, sendo o seu objetivo a preservação da vida desses profissionais e das demais pessoas que trafegam pelas rodovias” (PALHARES, 2021, p. 29).

Narciso (2017) relata em sua pesquisa que os índices de acidentes nas rodovias com motoristas profissionais tanto do Brasil quanto em países em desenvolvimento, têm se tornado regular com resultado de lesões e mortes:

Lesões e mortes por acidentes nas rodovias têm se tornado uma epidemia em todo o mundo, especialmente em países em desenvolvimento como o Brasil. Nos Estados Unidos, a taxa de ocorrência de acidentes fatais causados por motoristas sonolentos entre os anos de 2009 e 2013 foi de 21%. No Brasil, em 2014, a Polícia Rodoviária Federal constatou 168.593 acidentes nas rodovias brasileiras, totalizando 100.396 feridos e 8.227 mortos. A falta de atenção e o sono ao volante causaram 32,3% e 6% dos acidentes fatais, respectivamente. (NARCISO, 2017, p. 2).

Pereira (2017) evidencia que os riscos de acidentes se relacionam aos fatores estressantes e os efeitos causados na saúde do motorista de ônibus:

Além disso, os fatores estressores e os efeitos causados por eles na saúde dos motoristas de ônibus estão diretamente relacionados ao aumento de risco de acidentes envolvendo ônibus de transporte de passageiros... O número de acidentes envolvendo ônibus de transporte de passageiros a nível nacional é obtido apartir do somatório dos dados estaduais. De acordo com os dados do DNIT (2011), no Estado do Rio Grande do Sul, por exemplo, em 2011 mais de 25 mil veículos se envolveram em acidentes, sendo que deste total, 550 veículos faziam parte da modalidade de transporte coletivo de passageiros (2017, p. 15).

O G1 de São Paulo expôs, em uma matéria online, uma pesquisa realizada em 2014, com base em dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que a cada 16 horas, em média, é registrado nas rodovias do Brasil um acidente envolvendo ônibus interestaduais. No ano de 2013, foram registrados 549 acidentes um aumento de quase 15% em relação a 2012, quando houve 480 registros. Em Goiás houve 67 acidentes com ônibus de passageiros, em Minas Gerais, que tem a maior malha rodoviária do Brasil, foram registrados 65 acidentes. Em São Paulo a rodovia BR-116 é a campeã de acidentes envolvendo ônibus interestaduais, conhecida como Régis Bittencourt, ocorreu um acidente no natal de 2013 onde 15 vieram a óbito “A polícia acredita, no entanto, que o motorista do ônibus, que ia de Curitiba para o Rio, tenha dormido ao volante, já que ele trafegava na parte duplicada da via e num local sem curvas perigosas” (G1, REIS, 2014).

A referida pesquisa do G1 ainda trouxe a opinião do médico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Dirceu Rodrigues Alves Junior, que relatou que umas das principais causas de acidente envolvendo ônibus são as longas jornadas de trabalho, alguns profissionais da área têm jornadas de 10 a 12 horas e alguns viram as noites nas rodovias “A gente sabe que, fisiologicamente, após oito horas de direção, o motorista já tem déficits de atenção, tornando a possibilidade de um acidente duas vezes maior” (G1, REIS, 2014).

### 3.2.2 Os riscos de assaltos

Segundo Palhares (2017), ainda existem os riscos relacionados a terceiros:

De maneira direta, temos as ações de terceiros, que podem ser assaltos e furtos ou acidentes. Não é incomum um motorista profissional ser assaltado durante o exercício da profissão, haja vista a falta de estrutura das estradas brasileiras e a falta de fiscalização por parte da polícia rodoviária. Quanto aos acidentes ocasionados por terceiros, o motorista nesse caso não tem controle sobre esse evento, ficando as margens do destino e da sorte. (p. 32).

Nascimento (2017) aponta em sua pesquisa que o crescente número da violência nas cidades gera um grande impacto no desenvolvimento do trabalho do

motorista. Devido ao grande índice de assaltos, os trabalhadores ficam traumatizados com a violência presenciada em sua atividade laboral e não possuem nenhum tipo de acompanhamento psicológico:

Estes relatos trazem à tona a face mais perversa da realidade do motorista, que é viver sob a égide do medo. A insegurança dentro dos ônibus por não deter o controle de quem entra, que atitude adotará, e também nas paradas perigosas em finais de linha, quando ficam vulneráveis a agressões por parte da população são acrescidas à insegurança ao ir ou retornar ao trabalho devido aos horários dos turnos se iniciarem muito cedo e se concluírem muito tarde, fora do horário de maior movimento nas ruas (p. 103).

O G1 (2017) trouxe uma matéria online sobre uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), sobre os riscos de assaltos enfrentados pelos motoristas e o cansaço da rotina diária no trânsito: “Quase 3 em cada 10 entrevistados foram vítimas de assalto nos últimos anos, mas há quem presenciou 6 assaltos ou mais no período”.

Os motoristas sentem medo e insegurança diante dessas situações, precisam lidar com este contexto diante da incerteza da segurança de sua vida, os episódios de medo e tédio são os causadores do sofrimento, que causam ansiedade e insatisfação nestes profissionais (ARAÚJO, 2008).

### **3.3 O impacto na saúde física e mental**

Nascimento (2017) ressalta que o impacto na saúde do motorista de ônibus é o reflexo mais notório da precarização social do trabalho, que está diretamente ligada a precarização da saúde dos trabalhadores, pois além do adoecimento relacionado ao trabalho é notório um adoecimento social que aumenta a vulnerabilidade e precariedade concernente à vida desse trabalhador.

Os impactos provocados na saúde e nos hábitos pessoais dos motoristas de ônibus são gerados por meio dos fatores estressores do trabalho e estão associados à manifestação de distúrbios musculoesqueléticos, distúrbios do sono, distúrbios respiratórios, distúrbios gastrointestinais e distúrbios oftalmológicos; transtorno de ansiedade, nervosismo, estresse, tensão, irritabilidade, depressão,

doenças cardiovasculares, obesidade, alteração da pressão arterial, diabetes, dores no corpo, zumbido no ouvido, aumento do Índice de Massa Corporal, aumento das concentrações de glicose e de colesterol, desmaios, vertigens, epilepsia e consumo de álcool (PEREIRA, 2017).

A saúde delicada, instável e precária deste profissional é decorrência do cotidiano árduo e desgastante. O sofrimento causado pela pressão desempenhada pelos níveis de controle, pelo ambiente e condições de trabalho apresenta marcas notórias que deterioram o equilíbrio físico e psíquico do profissional (NASCIMENTO, 2017).

De acordo com Pereira (2017) os impactos causados à saúde dos motoristas de ônibus são geralmente relacionados com obesidade, doenças cardiovasculares, aos distúrbios do sono e musculoesqueléticos e são consequências das condições de trabalho:

Desta maneira, a saúde dos motoristas de ônibus é impactada em consequência dos fatores estressores relacionados com as condições de trabalho às quais estes indivíduos podem estar expostos, tais como: a duração das jornadas de trabalho; os turnos de trabalho; a exposição a agentes físicos (vibração e ruído); o desconforto térmico; o modelo e a data de fabricação dos ônibus utilizados; o tipo de linha (comum, semidireta, direta, etc.); as condições gerais das rotas percorridas; os tempos de descanso; o isolamento social; a meta de tempo de execução de suas atividades e viagens; as situações de estresse relacionadas ao tráfego; o relacionamento com os passageiros e o layout da cabine (disposição do assento, do volante de direção, das setas de comandos, do painel de instrumentos e dos pedais) (2017, p. 17).

Narciso (2017, p. 4) relata em sua pesquisa que: “Diante desse cenário, é inegável que longas horas de jornada de trabalho e o débito cumulativo de sono podem provocar alterações dos ritmos biológicos e a redução do desempenho psicomotor, bem como provocar acidentes”.

A jornada excessiva de trabalho é uma das principais violações dos direitos fundamentais do motorista de ônibus, que traz a esse trabalhador um dano irreparável. Durante a execução de suas atividades esse profissional se desloca, o que compromete seu convívio social, e no caso dessa situação ser contínua poderá

ocasionar distúrbios psicológicos e sociais, incitar danos físicos e mentais ao trabalhador, o que poderá comprometer o desempenho de suas funções e gerar riscos tanto a terceiros que trafegam nas rodovias, quanto a sua própria integridade física (OLIVEIRA, 2020).

A jornada de trabalho excessiva novamente é citada como causadora de danos a saúde do motorista de ônibus interestadual:

A influência da jornada de trabalho com horários irregulares e a consequente sobrecarga física e psicológica evidencia-se no aparecimento de sintomas e sinais físicos e mentais, tais como problemas de relacionamento, solidão, sonolência, irritabilidade, fadiga, reflexos diminuídos, que podem levar ao aparecimento tanto de doenças crônicas quanto de agudas, entre estas os politraumatismos por acidentes nas rodovias. O excesso de trabalho, como mostram vários estudos realizados com motoristas profissionais é uma das maiores queixas. Os motoristas afirmam que essas jornadas longas e o estresse lhes afeta a qualidade de vida. Referem-se a jornadas intensas que exigem mais tempo, mais rapidez, mais atenção ou, ainda, consistem em tarefas complexas, implicando, mais provavelmente, na exaustão física por sobrecarga de atividade. (OLIVEIRA, 2021, p. 64 e 63).

Segundo Pereira (2017), os principais impactos provocados na saúde dos motoristas de ônibus decorrem das condições de trabalho às quais esses profissionais estão expostos ao realizarem suas atividades laborais, por exemplo: o estresse no trânsito, as longas jornadas de trabalho, pouco tempo de descanso durante as atividades laborais, trabalhos noturnos, pressões relacionadas às metas organizacionais, exposição à vibração, ao ruído do trânsito e ao calor. Estas condições impactam a saúde, complicam a atividade de condução do veículo e reduzem o nível de segurança desta categoria de transporte.

Ainda, de acordo com a pesquisa feita por Pereira (2017) são razões do estresse associados ao estado de saúde e ao desempenho laboral dos motoristas de ônibus:

A pouca realização de atividade física; a vibração mecânica; as longas jornadas de trabalho; o trabalho em turnos; as situações imprevisíveis no trânsito; a permanência de longos períodos na posição sentada; a alimentação fora do lar e não balanceada; o relacionamento com os passageiros; a alternância na escala de trabalho; a falta de reconhecimento de parte da empresa; o design do

posto de trabalho; a exposição ao ruído do trânsito, aos gases poluentes, ao calor e às condições climáticas adversas; a pressão de tempo na execução das atividades; o período de descanso limitado durante as atividades laborais; a realização de atividades complexas com alta demanda psicológica; a execução de atividades de baixa intensidade; o levantamento de peso; a realização de horas extras; a iluminação e a tomada de decisões complexas (p. 59).

Battiston (2006) enfatiza em sua pesquisa sobre o desgaste atividade do motorista de ônibus:

A atividade de dirigir é desgastante, causa fadiga e sua eficácia está relacionada principalmente a fatores ambientais do local de trabalho e à forma como os motoristas desenvolvem estratégias de enfrentamento para lidar com estes fatores. As condições de trabalho e de saúde dos motoristas de transporte coletivo urbano podem ser consideradas fontes dos distúrbios orgânicos ou psíquicos que acometem esses profissionais.

Aspectos como as instalações de apoio (terminais, sanitários, etc.) e o trânsito como um todo (engarrafamentos, outros veículos da via, clima, etc.) são fontes constantes de estresse. Outros aspectos do posto de trabalho, que incluem a disposição dos equipamentos, assento, câmbio de marchas, volante e posição do motor, são fundamentais para a incidência de problemas orgânicos como dores no corpo e problemas auditivos (p.341).

Dessarte a profissão do motorista de ônibus, em foco o interestadual, afeta e prejudica a saúde desses trabalhadores, devido às atuais condições de trabalho as quais esse profissional está submetido, acarretando diversas formas de sofrimento físico e mental, até mortes prematuras e prejuízos para os trabalhadores e suas famílias. Para que ocorra o retrocesso de tal situação é necessário prezar o bem estar do homem trabalhador, buscando respeitar os ritmos biopsicossociais dos seres humanos, a natureza e os ciclos (NASCIMENTO, 2017).

Diante a situação estudada, evidentes cargas de trabalho intensas e grandes responsabilidades são parte das atividades laborais dos motoristas de ônibus. Em razão disso, a identificação e o aprimoramento de aspectos relacionados à qualidade de vida no trabalho destes trabalhadores “são considerados de suma importância na busca pelo aumento da eficiência do transporte e consequente diminuição da sobrecarga do trabalho” (PEREIRA, 2017, p. 67).

## **CONCLUSÃO**

O presente estudo teve como principal objetivo analisar a jornada de trabalho do profissional motorista de ônibus interestadual, as condições de seu trabalho e quais as consequências e impactos que longas e excessivas jornadas podem causar a este trabalhador.

Levando-se em conta o que foi observado percebe-se que a profissão do motorista de ônibus interestadual exerce sua função de deslocamento de veículos de transporte de passageiros entre estados, para tal precisa estar habilitado mediante CNH nas categorias A, B, C, D e E do Código de Trânsito Brasileiro. Essa profissão se difere das demais mediante três aspectos: o controle e a fiscalização do Estado, o local onde a atividade é exercida e as condições de execução deste trabalho. É de suma importância que este profissional exerça sua atividade laboral com atenção e cuidado, com prudência, não lhe permitindo distrações, para não colocar em risco sua própria integridade física e de terceiros.

Percebeu-se pela análise da jornada de trabalho do motorista de transporte de passageiros interestadual, que a nova lei 13.103 de 2015 trouxe a possibilidade de prorrogação das horas extras e a diminuição dos intervalos para descanso, o que não traz vantagem ao trabalhador em relação a lei anterior, sujeitando o motorista a riscos à sua saúde e segurança e colocar em risco a vida de terceiros, além de violar o princípio do não retrocesso social gerando uma jornada exaustiva de trabalho e condições degradantes.

Em virtude do que foi mencionado entende-se que as condições de trabalho as quais o motorista é submetido diferem das demais profissões por serem

exercidas em ambiente fora dos limites convencionais das empresas e sujeita o trabalhador a situações de pressão, condições de tráfego e ao trajeto das vias que causam desgaste físico e emocional. Essas condições afetam diretamente o psicológico do motorista, causando agressividade, insônia e conseqüentemente distúrbios na atenção do trabalhador. Além de submeter este profissional a agentes nocivos físicos, químicos, biológicos e ergonômicos, e conseqüentemente ocasionais danos à saúde do motorista.

Dado o exposto conclui-se que são muitos os impactos causados à saúde do motorista, fadiga e as doenças cardiovasculares que estão relacionadas a períodos de trabalho extensos, falta de descanso, alimentação inapropriada, privação de sono, sedentarismo, à exposição a gases tóxicos e ao ruído, além de dores lombares, nos ombros e no pescoço, também causam impacto na saúde mental do trabalhador como transtorno de ansiedade, estresse, depressão, distúrbios do sono, nervosismo, em razão disso esses profissionais com carga exaustiva e excessiva de trabalho arriscam suas vidas, sua saúde e segurança, em decorrência do cotidiano árduo e desgastante.

Por todos esses aspectos conclui-se que a jornada de trabalho excessiva deste profissional está diretamente ligada às condições de trabalho em que ele exerce sua atividade laboral e impacta de forma importante a saúde do motorista de ônibus interestadual. A atuação da legislação que regulamenta a jornada de trabalho do motorista afeta e viola os direitos do trabalhador com sua jornada excessiva e falta de intervalos intrajornada, neste sentido torna-se necessário uma redução a esta jornada excessiva, com previsão constitucional para que as condições de trabalho deste profissional seja mais benéfica e aceitável para estar em concordância com um bem estar a sua saúde e segurança.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Maria do Socorro Clementino de. **SAÚDE MENTAL E TRABALHO: ESTRATÉGIAS DOS MOTORISTAS FRENTE A INSEGURANÇA**. 2008. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) - Universidade Federal da Paraíba, [S. l.], 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/tede/6943/1/arquivototal.pdf>. Acesso em: 2 maio 2022.

BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, [s. l.], v. 11, ed. 3, p. 333-343, dez. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/epsic/a/PqCH38YPNkZFzrxxWGNCLkz/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 2 maio 2022.

BELMONTE, Alexandre Agra. **A Novel Lei dos Motoristas Profissionais (nº 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes**. *Revista TST*, Brasília, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943** – Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em: 20 nov. 2021.

BRASIL. **LEI nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm). Acesso em: 23 nov. 2021.

BRASIL. **Lei 12.619, de 30 de abril de 2012**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997... [2012a]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm). Acesso em: 20 nov. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Brasília, DF. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm). Acesso em: 20 nov. 2021.

BRASIL. **Ministério do Trabalho. Classificação Brasileira de Ocupações [2018b]**. Disponível

em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>. Acesso em: 21 nov. 2021.

CARGOBR, Equipe. **Passo a passo para se tornar motorista de caminhão**. [S. l.], 27 fev. 2019. Disponível em: <https://blog.cargobr.com/passo-a-passo-para-se-tornar-motorista-de-caminhao/>. Acesso em: 23 nov. 2021.

CESCONETTO, Gizelle. **Direito do Trabalho: Motorista Profissional**. [S. l.], 11 ago. 2020. Disponível em: <https://noticiasconcursos.com.br/direito-do-trabalho-motorista-profissional/>. Acesso em: 22 nov. 2021.

CISNEIROS, Gustavo. **Direito do Trabalho Sintetizado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018.

CNT, Agência CNT Transporte Atual. **Quer ser motorista profissional? Veja os cursos que habilitam para atividades especializadas**. [S. l.], 2 ago. 2021. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/quer-ser-motorista-profissional-veja-os-cursos-que-habilitam-para-atividades-especializadas>. Acesso em: 21 nov. 2021.

CONTRAN. **Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012**. Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências. [S. l.], 12 jun. 2012. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=242279>. Acesso em: 7 mar. 2022.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. **Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020**. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. [S. l.], Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648>. Acesso em: 22 nov. 2021.

GODINHO, Maurício Delgado – **Curso de Direito do Trabalho** – 18ª Edição. São Paulo: LTR Editora, 2019.

G1. **Cansaço e assaltos são os principais problemas para motoristas de ônibus, diz pesquisa**. [S. l.], 21 mar. 2017. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/videos/noticia/2017/03/cansaco-e-assaltos-sao-principais-problemas-para-motoristas-de-onibus-no-brasil.ghtml>. Acesso em: 5 maio 2022.

IBGE, Cnae. **Classificação Nacional de Atividades Econômicas**. [S. l.], 2 fev. 2010. Disponível em: <https://concla.ibge.gov.br/busca-online-cnae.html?view=grupo&tipo=cnae&versao=7&grupo=492&chave=transporte%20rodo vi%C3%A1rio%20de%20carga%20>. Acesso em: 22 nov. 2021..

NETO, Francisco Ferreira Jorge; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Comentários à legislação do motorista: análise do ordenamento jurídico Leis (12.619/2012 e 13.103/2015)**. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 256-276, out. 2015.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de Direito do Trabalho**. 13. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2022.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de Direito do Trabalho**. 14. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2022.

MACHADO, C. S. ; GOLDSCHMIDT, R. . **UM OLHAR CONSTITUCIONAL SOBRE A JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL PARTINDO DE UMA ANÁLISE DA NOVA LEI DO MOTORISTA**. In: III Simpósio Internacional de Direito: dimensões materiais e eficaciais dos direitos fundamentais, 2012, Chapecó - SC. III Simpósio Internacional de Direito: dimensões materiais e eficaciais dos direitos fundamentais. Joaçaba - SC: Unoesc, 2012. v. 2. p. 683-719.

NARCISO, Fernanda Veruska; MELLO, Marco Túlio de. **Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil**. *Revista Saúde Pública*, [s. l.], v. 51, ed. 26, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/d4KP9qt3mHnNgmwNpwDRspf/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 2 maio 2022.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho: história e teoria geral do direito do trabalho: relações individuais e coletivas do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

NASCIMENTO, Tassia Cristina Palma Sampaio. **MOTORISTA DE ÔNIBUS: Precarização Social do Trabalho e as Implicações para a Saúde**. 2017. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, [S. l.], 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/23754/1/Disserta%c3%a7%c3%a3o%20TASSIA%202023.5.17.pdf>. Acesso em: 2 maio 2022.

OLIVEIRA, Flávia Emília Silva de. **AGENTES NOCIVOS NO AMBIENTE LABORAL DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS: NOVAS PERSPECTIVAS**. *Revista do Curso de Direito da UNIABEU*, [s. l.], v. 12, ed. 1, p. 130-135, jan. a jun. 2019. Disponível em: [file:///E:/Downloads/3687-14435-1-PB%20\(1\).pdf](file:///E:/Downloads/3687-14435-1-PB%20(1).pdf). Acesso em: 2 maio 2022.

OLIVEIRA, Paulo Vitor Diniz de. **MOTORISTA PROFISSIONAL: JORNADA DE TRABALHO, SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR**. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) - Universidade Federal Fluminense, MACAÉ, 2020. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/15485/TCC-PAULO%20VITOR%20-%20VERS%C3O%20FINAL%20-%20BANCA%20-%2025-08.pdf;jsessionid=E06116532C18215ADC83B78DEF29025E?sequence=1>. Acesso em: 3 maio 2022.

PALHARES, Gustavo. **Motorista Profissional: Jornada de Trabalho, Saúde e Segurança do Trabalhador**. [S. l.], 25 jan. 2021. Disponível em: <https://gustavohares.jusbrasil.com.br/artigos/1157334182/motorista-profissional-jornada-de-trabalho-saude-e-seguranca-do-trabalhador>. Acesso em: 24 fev. 2022.

PEREIRA, Andressa Caroline Gonçalves. **O Controle de Jornada dos Motoristas Profissionais**. [S. l.], 18 jun. 2017. Disponível em:

<https://andressacarolpereira.jusbrasil.com.br/artigos/469699324/o-controle-de-jornada-dos-motorista-profissionais>. Acesso em: 24 fev. 2022.

PEREIRA, Giuliana de Moura. **FATORES HUMANOS ENVOLVIDOS NA SAÚDE E SEGURANÇA DO MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAL**. 2017. Dissertação (Mestre em Engenharia de Produção) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, [S. l.], 2017. Disponível em:

<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/197321/001090299.pdf?sequence=1>. Acesso em: 2 maio 2022.

PEREIRA, Izete Soares da Silva Dantas; ARAÚJO, Ana Jéssica Nunes. **Condições de trabalho e os impactos na saúde dos motoristas de transporte de lotação. Serviço Social em Revista**, Londrina, v. 24, ed. 1, p. 59-80, 1 jan. 2021. Disponível em: <file:///E:/Downloads/37897-213453-1-PB.pdf>. Acesso em: 6 maio 2022.

PIRES, Gislaine Viana dos Santos. **ANÁLISE DOS REFLEXOS E DA CONSTITUCIONALIDADE DO TEMPO DE ESPERA ESTABELECIDO PELA LEI 13.103/2015 NO ARTIGO 235 C § 8º DA CLT**. 2018. Dissertação (Bacharelado em Direito) - UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA, Tubarão, 2018. Disponível em:

<https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/5745/2/Monografia%20%20Gislaine%20Viana%20dos%20Santos%20Pires.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2022.

POZZOLO, Paulo Ricardo. SWIECH, Maria Angela Szpak. **A regulamentação do trabalho do motorista profissional empregado**. S.l. 70 f, 2015. Disponível em: [https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/89392/2015\\_swiech\\_maria\\_regulamentacao\\_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/89392/2015_swiech_maria_regulamentacao_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em 20 nov. 2021.

REIS, Thiago. **Ônibus interestaduais se envolvem em acidentes a cada 16 horas no país. G1**, São Paulo, 18 abr. 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/04/onibus-interestaduais-se-envolvem-em-acidentes-cada-16-horas-no-pais.html>. Acesso em: 5 maio 2022.

RENZETTI, Rogério. **Manual de Direito do Trabalho**. 6. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

RESENDE, Ricardo. **Direito do Trabalho**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO 2020.

SEST, Serviço Social do Transporte; SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte Curso on-line – **Disco de Tacógrafo: Leitura e Análise** – Brasília: Sest/Senat, 2016.

SEST, Serviço Social do Transporte; SENAT, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. **TRILHA DE APRENDIZAGEM: MOTORISTA DE ÔNIBUS RODOVIÁRIO**. [S. l.], 31 mar. 2020. Disponível em:

<https://ead.sestsenat.org.br/2020/03/31/trilha-de-aprendizagem-motorista-de-onibus-rodoviario/>. Acesso em: 21 nov. 2021.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. **Tribunal Superior do Trabalho TST - RECURSO DE REVISTA: RR 1126-76.2010.5.02.0318**. [S. l.], 22 mar. 2016. Disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/322760755/recurso-de-revista-rr-11267620105020318>. Acesso em: 22 fev. 2022.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. **Tribunal Superior do Trabalho TST - RECURSO DE REVISTA: RR 1217-30.2012.5.09.0892**. [S. l.], 7 mar. 2014. Disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/121197972/recurso-de-revista-rr-12173020125090892>. Acesso em: 22 fev. 2022