

**JORNADA DE TRABALHO EXCESSIVA DO MOTORISTA PROFISSIONAL:  
DANO EXISTENCIAL EM PERSPECTIVA**

**THE PROFESSIONAL DRIVER'S EXCESSIVE WORKING HOURS:  
EXISTENCIAL DAMAGE IN PERSPECTIVE**

*Ana Luísa Gonçalves Rocha<sup>1</sup>*

**RESUMO**

A Lei nº 13.103/2015, que dispõe sobre a atividade profissional dos motoristas, alia-se aos atuais movimentos flexibilizadores da regulação trabalhista, na medida em que busca subverter a lógica constitucional de limitação da jornada de trabalho. A Justiça do Trabalho pode – e deve – adotar um padrão regulatório, que, à luz do direito fundamental ao trabalho digno, forneça resposta às crescentes violações dos direitos dos motoristas profissionais. A figura do dano existencial, instituto já consagrado na jurisprudência trabalhista, emerge como forma viável de interpretação conforme a matriz constitucional brasileira.

**PALAVRAS-CHAVE:** Motorista profissional; Jornada de trabalho; Dano existencial.

**ABSTRACT**

The Law 13.103/2015, which addresses directly the professional drivers' activity, joins the current movement to undermine labor legislation, as it subverts the constitutional right to limited working hours. The labor Courts can, and should, adopt a regulatory pattern that, considering the fundamental right to decent work, offers a response to the growing violations of the professional drivers' social rights. The figure of the existential damage, already consecrated on case law, emerges as a viable form of interpretation in accordance with the brazilian constitutional matrix.

**KEYWORDS:** Professional driver; Working hours; Existential damage.

Em tempos de intensa precarização do trabalho, encontra destaque a categoria dos motoristas profissionais, cuja atividade, desde 2012, submete-se à regulamentação específica. É certo que a difícil realidade dos motoristas nas rodovias – sujeitos a condições degradantes em termos de trabalho, saúde e segurança, ao cumprirem jornadas extensas e penosas em estradas sem fiscalização, privados de descanso e convívio social – demandava atenção especial do legislador.

A Lei nº 12.619/2012 – popularmente conhecida como “Lei do Descanso” –, foi responsável por acrescentar à Consolidação das Leis do Trabalho – CLT a Seção IV, que contém disposições específicas a respeito, principalmente, do controle da jornada de trabalho e dos intervalos dos trabalhadores rodoviários. A normativa surgiu com o intento de atender às características peculiares do transporte de cargas e passageiros em veículos automotores, no

---

<sup>1</sup> Graduanda em Direito na Universidade de Brasília. Pesquisadora do Programa de Iniciação Científica – PROIC/UnB. Membro do Grupo de Pesquisa “*Trabalho, Constituição e Cidadania*.”

sentido de garantir a esses trabalhadores o exercício de seus direitos sociais e promover segurança nas rodovias.<sup>2</sup>

Pouquíssimo tempo depois, ante forte pressão relacionada aos interesses econômicos da classe empregadora, pelo privilégio da eficiência e da rentabilidade nos serviços de transporte rodoviário, foi aprovada a Lei nº 13.103/2015 – a chamada “Lei dos Caminhoneiros” –, a qual revogou diversos institutos de sua predecessora e promoveu expressivas alterações que, além de nocivas para a segurança dos motoristas, revelam verdadeiro retrocesso em termos de proteção trabalhista.<sup>3</sup>

Entre as novidades, aponta-se, primeiramente, o *caput* do artigo 235-C da CLT<sup>4</sup>, a prever a possibilidade de ajuste, mediante acordo ou convenção coletiva, de uma jornada diária de trabalho com até quatro horas extraordinárias. Autorizou o legislador a configuração, somadas as quatro horas excedentes à jornada padrão de oito horas, de uma jornada diária legal de doze horas. (Metade de um dia!)

Merecem realce, também, os parágrafos 1º, 8º, 9º, 11º e 12º do artigo 235-C e o parágrafo 3º do artigo 235-F<sup>5</sup>, cujas alterações conceituaram e regulamentaram o chamado “tempo de espera”, já previsto na legislação de 2012. Consignou-se não integrar à jornada de trabalho o tempo em que o empregado permanece aguardando carga ou descarga nas

---

<sup>2</sup> CARVALHO, Augusto César Leite de. **Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 60.

<sup>3</sup> CARVALHO, Augusto César Leite de. **A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras**. Como aplicar a CLT a luz da Constituição: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 392.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Art. 235-C: [...]

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

Art. 235- D: [...]

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

dependências do embarcador ou do destinatário – ainda que ele tenha que movimentar o veículo –, tampouco o período gasto nas barreiras alfandegárias com a fiscalização das cargas.

A Lei nº 13.103/2015, inclusive, reduz a retribuição do tempo de espera para 30% do salário-hora, quando, sob a égide da lei anterior, a indenização se dava com base no salário-hora normal, acrescido de 30%. Além disso, conforme se depreende da redação do parágrafo 11, a espera superior a duas horas ininterruptas, caso o local ofereça condições adequadas, será considerada tempo de repouso para fins de concessão de intervalo.

Nessa toada, faz-se necessário pontuar a derrogação do artigo 235-E, parágrafo 6º da CLT<sup>6</sup> e a consequente supressão do chamado “tempo de reserva”, considerado o período em que o motorista, em revezamento de turnos, repousava com o veículo em movimento, dirigido por seu colega. A Lei nº 12.619/2012 previa a remuneração do referido interregno na proporção de 30% da hora normal.<sup>7</sup>

Da análise dos referidos dispositivos, depreende-se a subversão, pelo legislador, de institutos caros ao Direito do Trabalho, entre eles a duração da jornada de trabalho e as horas extraordinárias, ao promover intenso elastecimento e flexibilização da carga horária do motorista profissional.

Com efeito, lembre-se que a Constituição consagra, em seu artigo 7º, incisos XIII e XVI, a “*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*”, bem como a “*remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal*”, o que aponta para a intenção do constituinte de preservar o direito fundamental do trabalhador à saúde, ao repouso, ao convívio social e ao tempo livre.

A ordem justralhista brasileira adota como padrão de fixação da jornada laboral o do tempo à disposição do empregador, que compreende não só o tempo efetivamente laborado, mas também o período em que o empregado permanece à disposição do empregador, independentemente de haver ou não efetiva prestação de serviço.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> “Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal”. (Redação do artigo 235-E §6º da CLT, incluído pela Lei nº 12.619/2012 e depois revogado pela Lei nº 13.103/2015.)

<sup>7</sup> CARVALHO, Augusto César Leite de. **Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 64.

<sup>8</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018, p. 1028.

Não obstante, por meio da supressão do tempo de reserva e da descaracterização do tempo de espera como componente suplementar da jornada, a Lei nº 13.103/2015 se alia à tendência que toma força com a Reforma Trabalhista – principalmente no tocante ao trabalho intermitente e à nova redação do artigo 4º da CLT – de mitigação do tempo à disposição enquanto parte da jornada e de desvalorização do trabalho em si.

Por sua vez, a sobreposição do negociado sobre o legislado, manifestada no aval dado à configuração de uma jornada de doze horas por meio de instrumento coletivo, alia-se ao movimento de flexibilização de direitos, na medida em que desafia a conquista histórica dos trabalhadores à limitação de jornada.

Todas essas considerações levam a crer no estabelecimento de um regime de sobrejornada permanente e de trabalho extenuante para os motoristas profissionais. Em contramovimento, para além da discussão a respeito da constitucionalidade dos dispositivos, cabe ao Judiciário Trabalhista pensar em limites para conter a violação do direito constitucional à limitação de jornada, por meio da construção de um padrão regulatório jurisprudencial de base constitucional que ofereça reconhecimento aos abusos e ofensas sofridos pelos motoristas profissionais.<sup>9</sup>

Um dos caminhos que se mostra possível – conforme a tese desenvolvida por Maria Cecília Lemos em relação ao trabalho intermitente<sup>10</sup> – é a caracterização do dano existencial no caso do cumprimento de uma sobrejornada frequente ou permanente pelo motorista profissional, em que comprometidos o seu projeto de vida e a suas relações sociais, o que, como vimos, parece factível ante a grande abertura oferecida pela legislação.

O dano existencial – instituto proveniente do Direito Civil, absorvido pelo Direito do Trabalho – é uma espécie de dano moral, porquanto viola os direitos de personalidade e a dignidade do indivíduo. Todavia, mais do que um abalo ao psíquico ou à noção que alguém tem de si mesmo, o dano existencial caracteriza-se pela afronta ou frustração do seu projeto de vida e da sua vida de relações. É, portanto, um prejuízo à realização satisfatória da personalidade do indivíduo perante o mundo exterior. Tutelados os bens jurídicos do “projeto de vida” e da “vida de relações”, afigura-se dano existencial quando presentes um ato ilícito,

---

<sup>9</sup> LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Tese de Doutorado, Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2018, p. 24.

<sup>10</sup> Ibid.

um dano à realização desses bens jurídicos, bem como o nexo de causalidade entre a conduta e o dano.<sup>11</sup>

Assim, na esfera trabalhista, é possível identificar dano existencial em casos em que o empregador – por impor jornadas excessivas constantes, por impedir a fruição de descansos e férias, por praticar assédio moral, por submeter o empregado a condições análogas à escravidão, entre outros exemplos comuns – impede a perseguição de um projeto de vida (profissional, pessoal, artístico, intelectual...) pelo trabalhador, bem como o priva do convívio social e da realização de atividades familiares, culturais, esportivas e de lazer. Dessa forma, afigurado o dano pela conduta patronal ao desenvolvimento da rede de relações e do projeto de vida do trabalhador, deve-se configurar o dano existencial.<sup>12</sup>

Pensemos, então, nos motoristas profissionais. Trabalhadores que cumprirão nas estradas, se já não cumprem, longas e exaustivas jornadas de dez, e agora, doze horas – acrescidas dos momentos de espera nas barreiras alfandegárias e de carga e descarga, os quais poderão, ainda, ser convertidos em tempo de repouso; que descansam e dormem na própria cabine do veículo, fazendo dela praticamente sua morada; que restam privados, por dias a fio, do convívio familiar e social, do lazer e dos estudos.<sup>13</sup> Não é preciso ir muito além para identificar na situação desses trabalhadores, agravada pela Lei nº 13.103/2015, a perspectiva de configuração de dano existencial decorrente da violação do direito à limitação de jornada.

Muito embora somente com o advento da Reforma tenha passado a CLT a conter previsão expressa do direito do trabalhador à reparação por ofensa à esfera existencial<sup>14</sup>, os Tribunais Regionais do Trabalho e o Tribunal Superior do Trabalho já vinham consolidando, há anos, jurisprudência no sentido da configuração do dano existencial uma vez demonstrada a ofensa, causada pela conduta patronal, ao desenvolvimento do projeto de vida e às relações sociais do trabalhador.

Maria Cecília Lemos – em levantamento dos Recursos de Revista, desde a Emenda Constitucional 45/2004<sup>15</sup>, que apresentavam em suas ementas a expressão “dano existencial”

---

<sup>11</sup> NASCIMENTO, Sônia Mascaro. **Dano existencial nas relações de trabalho**. Revista LTR: legislação do trabalho, v. 78, n. 8, p. 966-968.

<sup>12</sup> Ibid., p. 970-971.

<sup>13</sup> MELO, Raimundo Simão de. **Meio Ambiente do Trabalho, Prevenção de Riscos, Dignidade Humana e as Responsabilidades pelos Danos no Setor de Transporte**. In: Contrato de Trabalho no Setor de Transporte. Coordenadores Márcio Mendes Granconato e Thereza Christina Nahas. São Paulo: LTr, 2014, p. 159-160.

<sup>14</sup> Art. 223-B. Causa dano de natureza extrapatrimonial a ação ou omissão que ofenda a esfera moral ou existencial da pessoa física ou jurídica, as quais são as titulares exclusivas do direito à reparação.

<sup>15</sup> O levantamento compreende o período posterior à Emenda Constitucional 45/2004, que reconheceu a competência da Justiça do Trabalho para o julgamento das ações de indenização moral e patrimonial decorrentes da relação de trabalho, até a data de 16/03/2018.

– identificou que, em 83,9% dos 141 acórdãos localizados, a vítima apontou “jornada excessiva” como motivo para indenização, e, em 7,80% , “jornada exaustiva”.<sup>16</sup> Verificou-se, também, que as empresas transportadoras aparecem envolvidas como recorrentes ou recorridas em 20,27% dos casos.<sup>17</sup>

A autora aponta, todavia, para um padrão jurisprudencial majoritário cuja fundamentação se lastreia muito mais em argumentos técnicos relacionados ao ônus probatório do que em premissas constitucionais atinentes à proteção dos direitos da personalidade e à garantia de dignidade, saúde e lazer ao trabalhador. Privilegia-se a comprovação efetiva de um dano ao projeto de vida ou à vida de relações, mesmo em casos explícitos de excesso de jornada. No entanto, identifica-se um movimento pela adoção de argumentos constitucionais no reconhecimento de dano existencial em jornadas extraordinárias superiores ao limite legal quando presumidos os prejuízos à saúde física e mental do trabalhador, bem como ao descanso, ao lazer e ao convívio social.

De fato, o que o presente estudo propõe é que, por meio de uma argumentação vinculada às bases constitucionais, em defesa do trabalho digno, o TST possa alcançar um padrão regulatório que ofereça contraponto aos efeitos precarizantes da Lei nº 13.103/2015 para o trabalho e a vida dos motoristas profissionais.<sup>18</sup>

Não parece razoável imaginar que um trabalhador que labora com frequência uma jornada de doze horas, às quais serão somados os períodos em que tem de aguardar a carga e a descarga dos itens transportados e ainda os momentos de espera nas barreiras fiscais e alfandegárias, consiga dar andamento a um projeto de futuro, seja profissional, intelectual ou social, tampouco consiga manter uma relação sadia com seus familiares e amigos. O cumprimento de uma jornada como a acima mencionada é nocivo à condição do indivíduo como tal, que nada pode aspirar para além do trabalho que ocupa todo o tempo, comprometida a sua subjetividade enquanto ser humano.

A matriz constitucional brasileira, vinculada ao paradigma do Estado Democrático de Direito, toma por centro do ordenamento jurídico a pessoa humana, a quem atribui direitos fundamentais. Estando os direitos individuais da pessoa humana do trabalhador, assim como os demais direitos sociais, abrangidos pela proteção constitucional contra quaisquer reformas,

---

<sup>16</sup> LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Tese de Doutorado, Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2018. p. 214.

<sup>17</sup> Ibid., p. 212.

<sup>18</sup> Sobre o direito fundamental ao trabalho digno, consultar: DELGADO, Gabriela Neves. *Direito Fundamental ao Trabalho digno*. 2. Ed. São Paulo: LTr, 2015.

cumpra ao Tribunal Superior do Trabalho, enquanto corte constitucional trabalhista, assegurar interpretação jurídica que respeite o patamar estabelecido no artigo 7º, XII, da Constituição Federal, sob pena de esvaziamento do conteúdo essencial do direito fundamental ao trabalho digno.<sup>19</sup>

Sendo certo que as horas extras são admitidas no limite de duas horas diárias, e que a exigência abusiva do cumprimento de jornadas extraordinárias pode ensejar a condenação da empresa a indenização de dano existencial, a submissão do trabalhador às condições de jornada previstas na Lei nº 13.103/2015 que violem o direito a um projeto de vida e uma vida de relações dão cabo à caracterização do dano existencial.

Na esteira da busca por garantir um patamar civilizatório mínimo de proteção ao trabalhador em face dos movimentos flexibilizadores de influxo neoliberal, a Justiça do Trabalho deve identificar parâmetros e construir padrões de regulação aptos a obstar as violações aos direitos sociais dos trabalhadores, tendo por base a matriz constitucional de 1988, que tem como um de seus pilares o princípio da dignidade da pessoa humana.

No que tange à situação dos motoristas profissionais – sujeitos a condições degradantes nas rodovias e a jornadas que podem ultrapassar doze horas de trabalho, conforme prevê a legislação de regência –, o instituto do dano existencial oferece-se como possível e pertinente saída para a construção de um marco regulatório jurisprudencial, tutelando o direito do indivíduo ao trabalho digno e a sua realização enquanto ser humano por meio de um projeto de vida e de uma vida relações. Conclui-se que, ainda que prevista a jornada extraordinária em acordo ou convenção coletiva de trabalho, deve-se configurar o dano existencial ante uma extrapolação permanente da jornada de trabalho constitucional.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARVALHO, Augusto César Leite de. **Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 60-76.

CARVALHO, Augusto César Leite de. **A nova lei dos motoristas profissionais: a dificuldade de ponderar interesses de patrões, empregados, passageiros e usuários das estradas brasileiras**. Como aplicar a CLT a luz da Constituição: alternativas para os que militam no foro trabalhista. São Paulo: LTr, 2016, p. 390-401.

---

<sup>19</sup> LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Tese de Doutorado, Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2018, p. 189.

DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª ed. São Paulo: LTr, 2015.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 17ª ed. São Paulo: LTr, 2018.

LEMOS, Maria Cecília de Almeida Monteiro. **O dano existencial nas relações de trabalho intermitentes: reflexões na perspectiva do direito fundamental ao trabalho digno**. Tese de Doutorado, Faculdade de Direito, Universidade de Brasília. Brasília, 2018.

MELO, Raimundo Simão de. **Meio Ambiente do Trabalho, Prevenção de Riscos, Dignidade Humana e as Responsabilidades pelos Danos no Setor de Transporte**. In: Contrato de Trabalho no Setor de Transporte. Coordenadores Márcio Mendes Granconato e Thereza Christina Nahas. São Paulo: LTr, 2014, p. 158-169.

NASCIMENTO, Sônia Mascaro. **Dano existencial nas relações de trabalho**. Revista LTR: legislação do trabalho, v. 78, n. 8, p. 965-972, ago. 2014.