

## **A REFORMA TRABALHISTA E SEUS REFLEXOS NA ROTINA DOS MOTORISTAS RODOVIÁRIOS AMPARADOS PELA LEI 13.103/2015**

### **THE REFORM OF THE LABOR LAW AND ITS REFLEXES IN THE ROUTINE OF DRIVERS SUPPORTED BY THE LAW 13.103/2015**

Bianca Boni Magosse<sup>1</sup>  
Vinícius Mesquita Alves<sup>2</sup>

**RESUMO:** O presente artigo visa comparar aspectos sobre a jornada de trabalho do motorista rodoviário anterior à vigência da Lei 13.467/2017 e como será sua aplicabilidade após a admissão da reforma trabalhista, ainda em tramitação. A invenção e desenvolvimento dos automóveis foi o grande marco de mudanças no setor de transporte. A condução rodoviária tornou-se o principal meio de locomoção para todos os povos. Diante do grande crescimento desta modalidade, surge a profissão de motoristas, e com esta, a necessidade da criação de normas regulamentadoras e leis, entre as quais a Lei 12.619/2012, que será objeto de estudo. Será observado, ainda, que foi necessária uma nova legislação mais atualizada para tratar da profissão de motorista, surgindo-se a Lei 13.103/2015, que versa melhor sobre questões como a jornada de trabalho, tempo de espera e intervalos. Tais questões estão atualmente sendo alteradas pela reforma trabalhista que entrou em vigor dia 11 de novembro de 2017. O artigo visa comparar ambas as normas, atentando às mudanças positivas e negativas em relação aos profissionais da categoria.

**Palavras-chave:** Motorista rodoviário. Legislação. Reforma Trabalhista.

---

<sup>1</sup> Graduanda do Curso de Direito do Centro Universitário de Votuporanga – UNIFEV. Brasil. E-mail: biancamagosse@hotmail.com;

<sup>2</sup> Bacharel em Direito pelo Curso de Direito do Centro Universitário de Votuporanga – UNIFEV. Brasil e Advogado. E-mail: vinicius.mesquita@hotmail.com.

**ABSTRACT:** The present article aims to compare aspects of the and the work of the road driver prior to the validity of Law 13467/2017 and how it will be applicable after the admission of the labor reform, still in process. The invention and development of automobiles was the great milestone of changes in the transportation industry. The means of driving by road became the main means of transportation for all peoples. Faced with the great growth of this modality, the profession of drivers arises, and with this, the need for the creation of regulatory norms and laws, among which Law 12.619 / 2012, which will be object of study. It will also be noted that a new, more updated legislation was required to deal with the driver's profession, with Law 13.103 / 2015, which deals better with issues such as working hours, waiting times and breaks. These issues are currently being altered by the labor reform that came into force on November 11, 2017. The article aims to compare both standards, considering the positive and negative changes in relation to the professionals of the category.

**Key-words:** Road driver. Legislation. Labor Reform.

## **INTRODUÇÃO**

Estudando a história da humanidade, nota-se que sempre houve o transporte de todos os generos, sejam eles mantimentos, vestimentas, objetos, matérias-primas, minerais, entre outros. O meio utilizado para conduzir tais coisas foi crescendo de acordo com a evolução de cada população.

Iniciou-se com transportação a pé, partindo em seguida para o uso de animais, chegando aos dias atuais, com caminhões, aviões, embarcações e automóveis em geral.

Em meados de 1937, no Brasil, houve a criação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem, responsável pela ampliação das rodovias brasileiras.

Com o grande avanço e aumento do transporte no modal rodoviário, surgiu-se também a necessidade de normas para regulamentar tal atividade.

Em 2012 foi implantada a Lei n. 12.619, que versava sobre a profissão de

motorista rodoviário. Nela contia artigos que visavam a organização do trabalho, tal como a jornada de trabalho, intervalos, repousos, horas-extras.

Acontece que em 2015 notou-se novamente a conveniência de mais normas que tratassem da profissão de motoristas, pois a evolução é contínua e a adoção do tipo de transporte por empresários e trabalhadores cresceu rapidamente.

Em 02 de março de 2015, passou a vigorar a Lei n. 13.103, que dispunha sobre temas polêmicos e ainda não tratados de maneira mais rigorosa àqueles já trazidos na legislação de 2012. A jornada de trabalho passou a ser minuciosamente controlada. Hora extra deveria ser no máximo de 2 horas diárias, porém, abrindo espaço para negociação entre sindicatos, trabalhadores e empresários através de suas convenções coletivas.

Atualmente, em 2017, sucede-se a reforma trabalhista, que muda principalmente a forma de convenção entre empregado e patrão, descaracterizando a necessidade de acordo coletivo, podendo, inclusive, se alterar a jornada de trabalho e intervalos, mediante ajuste entre as partes.

## **1 O SURGIMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO**

Desde os tempos primários, as pessoas eram obrigadas a transportar, muitas vezes em suas costas, roupas, alimentos, água, entre outros. Devido às necessidades de conduzir tais mantimentos de um local para outro, foram surgindo os meios de transporte que se moldavam a cada época, começando com o uso de animais até atualmente, com os veículos que se usufrui com frequência.

O surgimento das primeiras rodovias brasileiras se deu no século XIX, mas a ampliação da atividade rodoviária ocorreu no governo Vargas (1932), com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937 e, mais tarde, com a implantação da indústria automobilística, na segunda metade da década de 1950.

A partir daí a rede rodoviária cresceu de forma notável e se tornou a principal via de escoamento de carga e passageiros do país.

O transporte rodoviário de cargas tem a peculiaridade de ter sido formado a partir de empreendimentos privados e nas condições da livre concorrência do mercado.

Ao Estado incumbiu-se a arrecadação fiscal e a oferta da infraestrutura em rodovias.

Com o desenvolvimento do transporte rodoviário, se destacou o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956–1961), que definiu os transportes como um dos meios fundamentais para o desenvolvimento industrial brasileiro, iniciando naqueles anos a fabricação dos veículos automotores no país, associada aos investimentos do capital internacional.

Segundo Daniela Giopato:

Sensação de autonomia, oportunidade de conhecer lugares e pessoas diferentes, vivenciar diversas situações a cada parada e ser reconhecido como herói, eram os principais atrativos da profissão de motorista de caminhão na década de 70. Incentivados, na maioria das vezes, pelo pai, irmão ou parente próximo, muitos jovens abandonaram os estudos acreditando que seriam os donos do seu próprio negócio trabalhando na estrada, livres, com poder de ir e vir, e ainda com perspectiva de obter sucesso profissional. (2016).

Contudo, identificou-se nesta época, a falta de uma tutela legal para o transporte rodoviário de bens, mercadorias e materiais. Era necessária a elaboração de normas para regulamentação do assunto, pois havia enorme desequilíbrio entre oferta e demanda, além da falta de padronização tarifária.

Em tais condições surgiam novas formas de organização ao trabalho de motoristas, seja na relação com a reorganização institucional ou na modernização empresarial, com a ampliação de um Transporte Rodoviário Internacional de Cargas ou no uso do transporte multimodal, condições mais notáveis a partir dos anos 1990. De modo que todas estas questões ainda mantiveram a falta de uma efetiva regulamentação e/ ou formalização no setor.

## 1.1 Breve análise da Lei 12.619/2012

Devido à grande necessidade de norma regulamentadora para a profissão de motorista, foi sancionada em 30 de abril de 2012, a primeira lei que dispunha sobre o exercício da atividade, tratando da jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, além de outras providências.

O artigo primeiro da lei especificava quem eram os motoristas e quais os tipos de transporte faria:

“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 profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;”

Seu artigo segundo tratava dos direitos dos motoristas profissionais:

“Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;

III - 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;

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

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes

o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.”

Adiante será observado que os artigos acima citados foram revogados pela nova lei dos motoristas.

## **1.2 A jornada de trabalho segundo a Lei 12.619/12**

Segundo o art. 235-C da citada lei, a jornada de trabalho diária do motorista seria estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordo ou convenção coletiva de trabalho, admitindo-se até duas horas extras.

Considerava-se como trabalho efetivo o tempo em que o empregado estava à disposição do empregador, excluindo os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

Era assegurado ao trabalhador o intervalo mínimo de uma hora para refeição, além de repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas trabalhadas e descanso semanal de trinta e cinco horas.

O artigo 235-D tratava de viagens à longa distância:

“Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.”

Em seguida, será possível notar que alguns destes requisitos permanecem em vigor nos dias atuais, enquanto outros foram minimamente alterados.

## **2 O ADVENTO DA LEI 13.103/2015**

Em 02 de março de 2015, foi sancionada pela então Presidenta da República Dilma Rousseff a nova lei que dispõe até a atualidade sobre o exercício da profissão de motorista, disciplinando a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

Trata-se da necessidade de adequação da norma à realidade, para uma efetiva aplicabilidade.

### **2.1 Como se mantém a jornada de trabalho com a nova Lei**

Não houveram mudanças significativas advindas das alterações da legislação. A jornada contempla todo o período em que o motorista está à disposição da empresa, ou seja, pode ser o período de direção ou o tempo de carregamento e descarregamento de mercadorias, embarque de passageiros, etc.

Agora a lei especifica a carga máxima 8 (oito) horas diárias, admitindo-se 2 (duas) horas extras, e talvez até 4 (quatro) horas mediante acordo coletivo.

Também passou a ser obrigatório o controle das jornadas por parte das empresas, seja por meio de diários de bordo, ou por dispositivos mais sofisticados controlados por radar.

Sobre o intervalo intrajornada, o art. 71 da CLT determina a concessão de, no mínimo, 1 (uma) hora para trabalhos com duração maior que 6 (seis) horas, com o objetivo de evitar prejuízos à saúde, segurança e bem-estar do trabalhador.

Trata-se de concretização legal do direito constitucional à redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

Sobre este tema, cita-se um acórdão do Tribunal Superior do Trabalho, Relatado pela Ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi:

“É inválida a cláusula que suprime o intervalo intrajornada e veda o efeito pecuniário dessa supressão. Proteção da saúde, higiene e segurança do trabalhador. Inteligência do art. 71 da CLT (norma de

ordem pública) e dos itens I e II da Súmula nº 437 do TST. Precedentes da C. SDC na análise de cláusulas idênticas.”<sup>3</sup>

Não se considera como trabalho efetivo os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. Também não se considera como jornada de trabalho o período em que o motorista ou auxiliar ficarem espontaneamente no veículo, usufruindo dos intervalos.

A hora de trabalho noturno tem acréscimo de 20%, salvo acordo coletivo. Passa a ser exigido que o motorista realize exame toxicológico no ato de sua contratação e demissão, e também a cada 30 meses de trabalho. Se o empregado se recusar a fazer o exame, sofrerá sanção disciplinar.

## **2.2 Características da jornada**

- Intervalo mínimo de 1h para refeição;
- Repouso diário de 11 horas a cada 24 horas (obrigatoriamente com o veículo estacionado);
- Descanso semanal de 35 horas;
- Intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 5,5 horas de tempo ininterrupto de direção;
- Período de espera não é mais contabilizado como jornada;

## **2.3 Tempo de espera**

É o período em que o motorista está aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário. Período em que está aguardando fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias. Quando for autorizada a permanência do motorista no veículo parado após a jornada (não dispensado do serviço) em viagem fora da base.

---

3 BRASILIA. TST. RO - 787-26.2016.5.08.0000.  
<http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsit=&numeroTst=0000787&digitoTst=26&anoTst=2016&orgaoTst=5&tribunalTst=08&varaTst=0000&submit=Consultar>. Visualizado em 05 de novembro de 2017.



Moraes (2013, p. 89) explica que: “O tempo de espera consiste nas hipóteses em que o motorista profissional se encontra em espera para carga, descarga do veículo ou fiscalização da mercadoria transportada”.

Caso o período de espera ultrapasse 2h, deverá ser contabilizado como tempo de refeição e repouso diário; O momento de espera não é contabilizado na jornada. O motorista será indenizado em 30% sobre o salário/hora normal (ex. plantão).

Em relação ao tempo de espera, várias são as críticas encontradas, como se pode citar o artigo elaborado por Almir Antônio Fabricio de Carvalho:

“Assim, quando nos referimos ao tempo de espera, o motorista tem negado o direito a seu salário contratual, recebendo uma ínfima indenização. Trata-se, é claro, de dispositivo inconstitucional, pois a Constituição da República não alberga trabalho não remunerado para quem possui relação empregatícia. Não é apenas esse o retrocesso trazido pela nova lei do motorista, pois, no § 9º do artigo 235-C, temos a seguinte redação: “As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal” (destacou-se). Conforme dito anteriormente, o motorista tem negado o seu direito ao salário contratual, recebendo, no lugar, uma ínfima indenização. Neste caso, considerando os princípios do Direito do Trabalho, em especial a aplicação da norma mais favorável, deve o motorista receber o valor atinente a esse período a título de tempo de sobreaviso ou prontidão, uma vez que o trabalhador esta à disposição do empregador. Interpretação divergente afronta o inciso VI do artigo 7º da Constituição Federal.” (2017)

A seguir, será especificado quais as mudanças trazidas pela reforma trabalhista de 2017.

### **3.1 Deveres do motorista**

Os deveres do motorista profissional estão elencados no artigo 235-B da CLT. A novidade está no inciso VII e em seu parágrafo único, onde diz que o motorista deverá: “submeter-se a teste e programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.”

Segundo Marcelo Moura (2016), só é permitido exigir citado teste ao motorista caso este apresente sinais aparentes de uso de bebidas alcoólicas ou drogas nocivas. Nada pode lhe ser imposto.

Ainda no entendimento de Marcelo Moura:

“[...] Basta imaginar um motorista profissional que siga determinada religião cujos dogmas considerem o uso de bebidas ou drogas uma enorme transgressão aos preceitos religiosos. Tal empregado pode se recusar a participar do programa de testes. Noutra situação, podemos imaginar um empregado exemplar, com mais 10 anos de casa e 30 de profissão, tendo que se submeter a tal tipo de exame, simplesmente porque o novo supervisor da empresa quer demonstrar sua competência. A violação aos valores que integram a personalidade do indivíduo trabalhador é patente.” (2016, p. 29).

Tal inciso não deve ter rigidez e caráter absoluto, deve-se ser prevalecer o bom senso e respeito o à dignidade do trabalhador.

### **3 A REFORMA TRABALHISTA DE 2017**

Amparada pelo Projeto de Lei 6.787/16 já aprovado pelo plenário da Câmara, a reforma altera mais de 100 pontos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O ponto principal da mudança é a forma de negociação entre empresas e trabalhadores. Os acordos coletivos passarão a ter força de lei, em alguns temas.

A jornada de trabalho poderá ser negociada, observando os termos constitucionais. Haverá, por exemplo, a possibilidade de jornada de 12 horas trabalhadas e 36 horas de descanso. Possibilitando, também, um descanso durante a jornada de no mínimo 30 minutos, e não mais o mínimo de 1 hora.

Os trabalhadores poderão fazer acordos individuais sobre parcelamento de férias; banco de horas; jornada de trabalho; intervalo de jornada; plano de cargos e salários; teletrabalho e regime de sobreaviso; remuneração por produtividade; troca de dia de feriado; enquadramento do grau de insalubridade; participação do lucro ou resultados das empresas, entre outros fatores.

Temas como seguro-desemprego, FGTS, repouso semanal remunerado, número de dias de férias devidas, licença-maternidade são direitos que não poderão ser reduzidos ou suprimidos, não sendo passível de acordo individual ou convenção coletiva.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Após breve análise das normas desde o surgimento da profissão de motorista rodoviário de transporte de cargas até os dias atuais, pode-se notar mudanças positivas e negativas, que sempre visam acompanhar o desenvolvimento tecnológico, bem como os usos e costumes.

Antes do surgimento da Lei 12.619/2012, a tarifação e regulamentação do transporte eram feitas mediante pequenos acordos e mínimas fiscalizações.

Com o advento da Lei 12.619/2012, passou-se a regulamentar temas importantes para a integridade do motorista profissional, como a jornada de trabalho, hora extra tempo de descanso, intervalos, tempo de espera.

Já a reforma trabalhista que passa a vigorar dia 11 de novembro de 2017, altera pontos primordiais das legislações anteriores.

Conclui-se que atualmente o direito da categoria de motoristas pode ser negociado com maiores facilidades, além de alguns horários de jornada de trabalho e intervalo terem se alterado formalmente, visto que na prática, já aconteciam há muito tempo.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Blog A Crítica. **Tire suas dúvidas sobre a reforma trabalhista que entra em vigor neste sábado.** Disponível em:

<<http://www.acritica.com/channels/cotidiano/news/domingo-reforma-trabalhista-entra-em-vigor-sabado>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

Blog CNTTL. **Modal Rodoviário – História do Transporte Rodoviário no Brasil.** Disponível em: < <http://cnttl.org.br/modal-rodoviario>> Acesso em 11 de novembro de 2017.

Blog Diário dos Campos. **As 10 mudanças mais importantes da reforma trabalhista.** Disponível em: <<http://www.diariodosc campos.com.br/economia/2017/11/as-10-mudancas-mais-importantes-da-reforma-trabalhista/2431476/>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

Blog DoutorMultas. **Lei do Motorista: Simplesmente tudo o que você precisa saber.** Disponível em: <<https://doutormultas.com.br/lei-do-motorista/>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

Blog Expresso Condutor. **10 pontos que a reforma trabalhista muda a CLT.** Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/noticia/6291-10-pontos-que-a-reforma-trabalhista-muda-a-CLT>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

Blog O Carreteiro. **Especial Dia do Trabalho: como a profissão de motorista de caminhão mudou nos últimos anos.** Disponível em: <<http://www.ocarreteiro.com.br/especial-dia-do-trabalho-como-profissao-de-motorista-de-caminhao-mudou-nos-ultimos-anos/>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

Blog Patrus. **Nova Lei dos Caminhoneiros: Saiba o que Mudou.** Disponível em: <<http://blog.patrus.com.br/nova-lei-dos-caminhoneiros-saiba-o-que-mudou/>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

Blog Pé na Estrada. **O que muda na vida do caminhoneiro com a reforma trabalhista?** Disponível em: <<http://www.penaestrada.com.br/o-que-muda-na-vida-do-caminhoneiro-com-a-reforma-trabalhista/>> Acesso em 05 de novembro de 2017.

BRASIL. **Lei n. 12.619 de 30 de abril de 2012.** 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 05 de novembro de 2017.

BRASIL. **Lei n. 13.103 de 12 de março de 2015**. 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 05 de novembro de 2017.

BRASILIA. TST. **RO - 787-26.2016.5.08.0000**.  
<http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=0000787&digitoTst=26&anoTst=2016&orgaoTst=5&tribunalTst=08&varaTst=0000&submit=Consultar>. Visualizado em 05 de novembro de 2017.

CARVALHO, Almir Antônio Fabricio. **Tempo de Espera na Nova Lei do Motorista (Lei n. 13.103/2015) – Anomalia Jurídica do Tempo de Trabalho que não é Considerado como Tempo de Trabalho**. Disponível em: <  
[https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89393/2015\\_carvalho\\_almir\\_tempo\\_espera.pdf?sequence=1](https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89393/2015_carvalho_almir_tempo_espera.pdf?sequence=1)> Acesso em 5 de novembro de 2017.

GIOPATO, Daniela. **Especial Dia do Trabalho: como a profissão de motorista de caminhão mudou nos últimos anos**.  
<http://www.ocarreteiro.com.br/especial-dia-do-trabalho-como-profissao-de-motorista-de-caminhao-mudou-nos-ultimos-anos/>. Visualizado em 05 de novembro de 2017.

KAPRON, Rafael Antonio. **História do Trabalho dos Caminhoneiros no Brasil: Profissão, Jornadas e Ações Políticas**. Disponível em:  
<[http://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/123456789/2147/1/Rafael\\_Antonio\\_Kapron\\_Dissertacao.pdf](http://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/123456789/2147/1/Rafael_Antonio_Kapron_Dissertacao.pdf)> Acesso em 05 de novembro de 2017.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito do trabalho**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

MORAES, Paulo D. A. de. **Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista**. In **Motorista profissional: aspectos da lei n. 12.619/2012: elementos da legislação trabalhista e de trânsito**. PASSOS,

André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (orgs.). São Paulo: LTr, 2013. p. 89.

MOURA, Marcelo. **Curso de Direito do Trabalho**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho: história e teoria geral do direito do trabalho: relações individuais e coletivas do trabalho**. 29 ed. – São Paulo: Saraiva, 2014.