



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE LAVRAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

RICHARDSON COSME SALES DE MORAES

**ANÁLISE DE INCONSTITUCIONALIDADES DA LEI FEDERAL Nº13.103/2015
(LEI DOS CAMINHONEIROS) PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

LAVRAS–MG

2024

RICHARDSON COSME SALES DE MORAES

**ANÁLISE DE INCONSTITUCIONALIDADES DA LEI FEDERAL Nº13.103/2015
(LEI DOS CAMINHONEIROS) PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

Monografia apresentada ao Centro
Universitário de Lavras como parte
das exigências do curso de
graduação em Direito.

Orientador(a): Prof.^a Me. Giovani
Gomes Guimarães

LAVRAS–MG

2024

Ficha Catalográfica preparada pelo Setor de Processamento Técnico
da Biblioteca Central do UNILAVRAS

M828a Moraes, Richardson Cosme Sales de.
Análise de inconstitucionalidades da lei federal nº13.103/2015 (lei dos caminhoneiros) para motoristas profissionais / Richardson Cosme Sales de Moraes. – Lavras: Unilavras, 2024.

43f.

Monografia (Graduação em Direito) – Unilavras, Lavras, 2024.

Orientador: Prof. Giovani Gomes Guimarães.

1. Caminhoneiro. 2. Toxicológico. 3. Inconstitucionalidade. I. Guimarães, Giovani Gomes. (Orient.). II. Título.

RICHARDSON COSME SALES DE MORAES

**ANÁLISE DE INCONSTITUCIONALIDADES DA LEI FEDERAL Nº13.103/2015
(LEI DOS CAMINHONEIROS) PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

Monografia apresentada ao Centro
Universitário de Lavras como parte
das exigências do curso de
graduação em Direito.

APROVADO EM: 17/05/2024

ORIENTADOR(A)

Prof.^a Me. Giovani Gomes Guimarães / UNILAVRAS

MEMBRO DA BANCA

Prof.^o. Pós-Dr. Denilson Victor Machado Teixeira / UNILAVRAS

LAVRAS-MG

2024

Aos meus pais Antônio
Flávio e Maria Santa.
A minha esposa Danielle e
aos meus filhos Lucas,
Marcus, Matheus e Lara.

AGRADECIMENTOS

A Deus meu senhor bondoso e cuidador que sempre zela de todos nós e por ter me ajudado a vencer essa empreitada.

A minha família, em especial a esposa Danielle que cuida tão bem do nosso lar e de nossos filhos para que eu pudesse está realizando esse sonho.

Aos meus filhos que sempre compreenderam quando estava cansado e não podia dar a atenção necessária, e principalmente a minha falta de paciência toda vez que alguma coisa dava errado e mesmo assim nunca deixaram de me apoiar.

Ao meu orientador Professor Mestre Giovani Gomes Guimarães pelo apoio e ensinamentos que tive no decorrer dessa empreitada.

À todos os professores que com muita maestria fazem esse curso ser elevado ao ponto de nos tornamos pessoas melhores e bem instruídas.

Aos amigos de sala que por muitas vezes me ajudaram quando alguma matéria não estava sendo bem entendida.

E por fim a todos que participaram, direta ou indiretamente do desenvolvimento deste trabalho de pesquisa, enriquecendo o meu processo de aprendizado.

À todos, o meu obrigado.

“A Justiça não consiste em ser neutro entre o certo e o errado, mas em descobrir o certo e sustenta-lo, onde quer que ele se encontre, contra o errado.”

Theodore Roosevelt (1858 – 1919)

RESUMO

Introdução: Os motoristas profissionais do transporte de cargas têm um dos trabalhos mais exigentes e importantes para a população, uma vez que para cumprir com suas cargas horárias precisam atuar no período noturno, isso faz com que seu ciclo de sono seja prejudicado. **Objetivo:** Dessa forma, muitos recorrem ao uso de substâncias psicoativas estimulantes. Entretanto, seu uso constante pode desencadear em dependência à longo prazo pois, passado o pico de ação da substância, ocorre o efeito rebote trazendo sintomas como sonolência, fadiga e depressão. Como consequência disso, o número de acidentes de trânsito aumenta consideravelmente, pois o motorista pode adormecer no volante e apresentar quadros de taquicardia e mal súbito. **Metodologia:** A Lei nº 13.103/2015 também conhecida como Lei do caminhoneiro foi uma conquista da classe dos caminhoneiros em relação aos seus direitos trabalhistas. Embora a lei reivindique melhorias no cenário de trabalho desses motoristas a mesma apresenta diversas inconstitucionalidades em sua aplicação, especialmente na questão dos exames toxicológicos que são obrigatórios apenas para as categorias C, D e E. **Conclusão:** O objetivo desse trabalho foi descrever as inconstitucionalidades e implicações da Lei do caminhoneiro e da obrigatoriedade dos exames toxicológicos nessa categoria, abordando inconsistências da Lei que ferem os princípios da igualdade entre outros previstos na constituição federal.

Palavras chave: Inconstitucionalidade. Lei dos caminhoneiros. Exame toxicológico. Motorista profissional.

ABSTRACT

Introduction: Professional drivers in the cargo transportation industry have one of the most demanding and important jobs for the population, as they need to operate during nighttime to meet their hourly quotas, which disrupts their sleep cycle. **Objective:** Consequently, many resort to the use of stimulating psychoactive substances. However, their constant use can lead to long-term dependency since, after the substance's peak effect, a rebound effect occurs, bringing symptoms such as drowsiness, fatigue, and depression. As a result, the number of traffic accidents increases significantly, as drivers may fall asleep at the wheel and experience tachycardia and sudden illness. **Methodology:** Law No. 13,103/2015, also known as the Truck Driver Law, was an achievement for the truck driver class regarding their labor rights. Although the law claims to improve the working conditions for these drivers, it presents various unconstitutional aspects in its application, especially concerning the mandatory toxicological exams, which are only required for categories C, D, and E. **Conclusion:** The purpose of this study was to describe the unconstitutional aspects and implications of the Truck Driver Law and the mandatory toxicological exams in this category, addressing inconsistencies in the law that violate principles of equality and others outlined in the federal constitution.

Keywords: Unconstitutionality. Truck Driver Law. Toxicological exam. Professional driver.

LISTA DE ABREVIATURAS E SÍGLAS

ADI	AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE
AIME	AÇÃO DE IMPUGNAÇÃO DE MANDATO ELETIVO
ANTT	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
CAGED	CONSELHO GERAL DE EMPREGADOS E DESEMPREGADOS
CBO	CLASSIFICAÇÃO BRASILEIRA DE OCUPAÇÃO
CCB	CÉDULA DE CRÉDITO BANCÁRIO
CLT	CONSOLIDADO NAS LEIS DE TRABALHO
CNH	CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO
CTB	CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO
CNTT	CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRABALHADORES DE TRANSPORTES TERRESTRES
CODEMAT	COORDENADORIA NACIONAL DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE DO TRABALHO
COTRAN	CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
IPEA	INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA
LSD	ÁCIDO LISÉRGICO DIETILAMIDA
MDEA	N-METHYLDIETHANOLAMINE (MDEA)
MDMA	3,4-METILENODIOXIMETANFETAMINA.
PCMSO	PROGRAMA DE CONTROLE MÉDICO DE SAÚDE OCUPACIONAL
STF	SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
UNC	UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	11
2.1 MOTORISTA PROFISSIONAL.....	11
2.1.1 Lei do Caminhoneiro (Lei 13.103).....	12
2.1.2 Obrigatoriedade Do Exame Toxicológico	14
2.2 O EXAME TOXICOLOGICO.....	16
2.2.1 Incostitucionalidade da Lei do Caminhoneiro.....	18
2.2.2 Atualizações na Lei do Caminhoneiro	21
2.3 ESTUDO DE CASO.....	23
3 CONSIDERAÇÕES GERAIS	33
4 CONCLUSÃO	36
REFERÊNCIAS	38

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes sempre foram um fator preocupante no trânsito brasileiro. Existem diversas situações e características que predispõe a ocorrência de acidentes. Entretanto as estatísticas apontam que a maior parte dos acidentes de trânsito estão diretamente relacionados ao uso de álcool e entorpecentes por motoristas.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2023), em 2023, a taxa de mortalidade no trânsito brasileiro aumentou 2,3%, alcançando 390 mil óbitos em acidentes envolvendo meios de transporte terrestres.

No mesmo ano a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2023) contabilizou um montante de 76.637 acidentes em rodovias privatizadas ocasionando cerca de 8.230 mortes.

Os dados publicados no anuário estatístico da Polícia rodoviária federal apontam que 47,8% dos acidentes que ocorreram em rodovias federais ocasionando mortes em 2023 envolveram caminhões.

Esses acidentes acarretaram em 2.611 mortes atingindo uma proporção de 1 morte a cada 6 sinistros envolvendo caminhões, enquanto essa proporção é de 1 morte a cada 12 sinistros envolvendo outros veículos.

A elevada taxa de acidentes envolvendo caminhões nas estradas brasileiras aponta para um cenário preocupante, frente a importância dessa classe de motoristas na economia do país e a jornada de trabalho a qual esses profissionais são expostos.

Diversas medidas são frequentemente utilizadas com o objetivo de reduzir essas estatísticas. Nesse cenário, o exame toxicológico se apresenta como a principal medida preventiva na redução.

Entretanto a obrigatoriedade desse exame apenas para condutores das classes C, D e E evidencia uma falha no sistema legislativo brasileiro de trânsito, considerando que a maior parte dos acidentes de trânsito no Brasil está relacionado a motoristas condutores de motos, mesmo que os motoristas de cargas e passageiros compartilhem situações específicas da classe como: viagens de longos períodos, jornadas de trabalho excessiva, intervalos de descanso indeterminados e o alto potencial letal desses veículos em acidentes de trânsito.

No atual contexto da sociedade brasileira essas situações são agravadas pelos fatores econômicos do país, a qualidade ruim de diversas rodovias e o uso indevido de celulares ao volante.

Em Janeiro de 2023 o COTRAN (Conselho nacional de trânsito) tornou obrigatória a realização do exame toxicológico para motoristas das classes C, D e E fazendo com que diversos detrans do país contestassem tanto a obrigatoriedade restrita a essas classes de motoristas quanto a eficácia dos testes no combate à acidentes envolvendo veículos pesados.

Além disso, a Lei do motorista profissional (Lei 13.103/2015) também denominada Lei do caminhoneiro aponta inconstitucionalidades que atingem diretamente a classe dos motoristas de caminhão levantando discussões polêmicas sobre a aplicação da mesma.

Assim, o principal objetivo desse trabalho é discutir as inconstitucionalidades que violam os direitos fundamentais assegurados na constituição federal relacionados à classe dos motoristas de caminhão no exercício de sua profissão.

Para isso, o segundo capítulo desse trabalho define e discute a Lei do motorista profissional (caminhoneiro) e suas implicações nos direitos e atribuições dos motoristas de caminhão. O capítulo três apresenta características e particularidades relacionadas ao exame toxicológico no Brasil. Por fim, o capítulo quatro debate as inconstitucionalidades da Lei e o modo como elas influenciam os motoristas de caminhão, em detrimento de outras classes de condutores.

Embora a Lei do motorista assim como a aplicação de exames toxicológicos sejam importantes ferramentas na redução de acidentes de trânsito ocasionados pela ingestão de substâncias psicoativas. A aplicação dessas medidas deve ser analisada frente ao contexto social brasileiro e regulamentada de modo a aplica-las na classe dos motoristas profissionais sem conferir ônus a esses trabalhadores no exercício profissional da classe.

2- REVISÃO DE LITERATURA

2.1- MOTORISTA PROFISSIONAL

São classificados como motoristas profissionais todos os motoristas de veículos automotores de transporte rodoviário de passageiros ou de cargas, que possuam formação profissional e exerçam esse trabalho mediante regime empregatício

(OLIVEIRA et al., 2016). Entretanto, a Lei não é completamente definida e clara no que tange à formação profissional do motorista. Dessa forma são considerados motoristas profissionais todo condutor que possui carteira de motorista vigente nas categorias D ou E (BARROS, 2016).

Entretanto, as implicações da Lei 13.103 exigem exames toxicológicos também para a categoria C que engloba motoristas de vans e caminhões que transportam cargas.

A Classificação Brasileira de Ocupação (CBO) considera três tipos de condutores na categoria C: motoristas de carga (7825 e suas variações) e motoristas de passageiros que podem ser: motoristas de ônibus (7823 e suas variações) urbanos, metropolitanos e rodoviários e motoristas de veículos (7824 e suas variações) de pequeno e médio porte.

A CBO determina como motoristas de carga, todos condutores que exerçam atividades desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança relacionadas à:

- Transporte, coleta e entrega de cargas em geral;
- Guinchos, destombamentos, remoção de veículos avariados e socorro mecânico;
- Movimentação de cargas volumosas, pesadas ou de risco;
- Operação de equipamentos, realização de inspeções e reparos em veículos;
- Vistoria de cargas e documentação de veículos;
- Logística de rotas e regularidade do transporte.

O Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/1997) estabelece no artigo 145 que potenciais condutores das categorias D e E deverão apresentar formação profissional, além de outros requisitos para receber a habilitação dessa categoria. O candidato deve possuir formação em curso especializado de prática veiculares em situações de risco, conforme a normativa da COTRAN.

2.1.1 Lei do Caminhoneiro (Lei 13.103)

A Lei 13.103/15 também chamada “Lei do Motorista” ou mesmo “Lei do caminhoneiro” dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional. Desde sua implementação essa lei trouxe diversas inovações aos profissionais que transportam cargas e passageiros quanto para as empresas transportadoras.

Desde sua implementação a Lei do caminhoneiro alterou diversos artigos de lei relacionados à Consolidação das Leis Trabalhistas e ao Código de Trânsito Brasileiro. Essas alterações trouxeram à tona a discussão entre o poder público, as empresas transportadoras e os motoristas em pontos considerados inconstitucionais, ou seja, determinados objetos instituídos nessa lei podem contrariar direitos e garantias assegurados aos profissionais pela constituição federal.

Algumas dessas inovações levantaram pontos polêmicos que merecem profunda reflexão por parte dos motoristas envolvidos, dos empresários do segmento e do Poder Público.

Embora a Lei do caminhoneiro apresente aspectos que levantam controvérsias entre as partes envolvidas é importante ressaltar que essa lei tem uma grande importância na conquista de direitos dessa classe de trabalhadores (BATISTA et al., 2021).

A Lei do caminhoneiro é assim chamada por ter sido criada após a greve dos caminhoneiros que ocorreu em todo Brasil no ano de 2015. A greve durou duas semanas e reivindicou aspectos considerados melhorias para a classe como: aumento das horas da jornada de trabalho, redução no preço dos pedágios e combustível, entre outras melhorias (CABRAL, SILVA e MARQUES, 2021).

Dessa forma a Lei passou a definir limites de trabalho que considerassem o estado de saúde dos motoristas. O motorista deve trabalhar 8 h/dia podendo ultrapassar até duas horas sem exceder quatro horas extras diárias. A Lei não determina horários de início, dessa forma o profissional pode trabalhar até 12 horas/dia no horário que melhor atenda sua necessidade (FLOR et al., 2022).

A Lei do caminhoneiro apresentou dispositivos que passaram a admitir a redução do período mínimo de descanso, respeitando os limites de fracionamento e coincidência com os períodos de parada obrigatória do veículo preconizados pelo Código de Trânsito Brasileiro.

O fracionamento e o acúmulo de descanso semanal são permitidos, no entanto são excluídas da jornada de trabalho e do cálculo de horas extras as horas que o motorista aguarda a carga ou descarga do veículo nas dependências (embarcador ou destinatário) e o tempo gasto na fiscalização da mercadoria. Veículos que trafegam com dois motoristas é permitido a possibilidade do trabalhador retirar suas horas de descanso com o veículo em movimento.

Com a justificativa de Preconizar o bem-estar dos motoristas a Lei do

caminhoneiro determinou o limite de até cinco horas de trabalho ininterruptas, após esse período é obrigatório um intervalo mínimo de 30 minutos antes de retomar o volante.

O mesmo se aplica para viagens de longa duração nas quais o motorista pode cumprir sua jornada ininterruptamente até atingir o limite de sete dias. Após esse período é obrigatório o intervalo com o mínimo de 24 horas (BATISTA et al., 2021).

Entretanto as diretrizes da Lei dos caminhoneiros começaram a apresentar controvérsias no cotidiano dos motoristas. Dessa forma, muitos especialistas passaram a considerar determinados termos da Lei como inconstitucionais por ferir direitos básicos dos caminhoneiros.

O descanso entre jornadas e entre viagens é fundamental para a integridade física e saúde mental (cognição, concentração, coordenação) dos motoristas refletindo diretamente na segurança das rodovias e na prevenção de acidentes de trânsito.

Outro ponto da Lei dos caminhoneiros que levantou discussões conflitantes diz respeito a portaria 116 que também tornou obrigatório o exame toxicológico admissional e demissional para motoristas profissionais de transporte de cargas e passageiros, ou seja, motoristas das classes C, D e E.

Os dados do Polícia Rodoviária Federal apontaram que após a implementação da obrigatoriedade do exame toxicológico em 2015, os acidentes envolvendo caminhões apresentou uma redução de 34% em 2017.

A lei do caminhoneiro certamente influenciou essa estatística, pois inibiu o uso de entorpecentes por motoristas profissionais que trafegam nas rodovias brasileiras (SILVEIRA et al., 2020).

2.1.2 Obrigatoriedade do exame toxicológico

O art. 235-B da CLT determina que:

“São deveres do motorista profissional empregado:

(...)

“VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e ao programa de controle do uso de droga e álcool determinado pelo empregador, com sua ampla ciência. O exame deve ser realizado pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei no 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) desde que realizado nos últimos 60 dias”.

O programa de controle compreende estratégias do empregador para prevenir acidentes e garantir a segurança do motorista. O empregador deve definir um regulamento interno abrangendo orientações e proibições relacionadas a conduta profissional esperada pela empresa (BELMONTE, 2016).

Esse programa de controle permite inclusive submeter os funcionários à exames toxicológicos relacionados a denúncias, suspeitas e infrações. Contudo, em casos de resultados positivo, o empregador em suas condutas não poderá punir o empregado. Devendo oferecer apoio e em casos mais graves viabilizar o afastamento das atividades para efetuar tratamento conforme definido pelo INSS (SMITH e OLIVEIRA, 2018).

A Lei do caminhoneiro estabelecida em 2015 em seu artigo 148-A passou a estabelecer que os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; dispondo em seu § 2º e 3º que:

§ 2o) Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de cinco anos deverão fazer o exame previsto no § 1o no prazo de dois anos e seis meses a contar da realização do disposto no *caput*;

§ 3o) Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de três anos deverão fazer o exame previsto no § 1o no prazo de um ano e seis meses a contar da realização do disposto no *caput*.

Dessa forma, a obrigatoriedade do exame toxicológico passou a abranger não apenas motoristas profissionais mas todos motoristas habilitados ou candidatos à habilitação nas categorias C, D e E. Os motoristas tem obrigatoriedade de realizar o exame ao tirar a habilitação, adicionar uma categoria (C, D ou E) ou renovar a CNH. Os motoristas devem ainda realizar o exame na metade da validade da habilitação.

A portaria regulamentou também a obrigatoriedade do exame toxicológico na admissão e na demissão de motoristas profissionais, tornando a lei obrigatória também aos empregadores (BALSSANELI, 2016).

O prazos para renovação do exame toxicológico seguem um intervalo de dois anos e seis meses, com um prazo de 30 dias de tolerância após vencimento do exame. (NASCIMENTO e JUNIOR, 2016).

Em 26 de Janeiro de 2024 o COTRAN (Conselho nacional de trânsito) definiu que os condutores das categorias C, D e E com idade entre 50 e 70 anos podem renovar o

exame toxicológico a cada cinco anos.

A Lei dos caminhoneiros define punições para motoristas sem exame toxicológico renovado. Nessa situação, a falta de exame toxicológico vigente é considerada uma infração às leis de trânsito brasileiras acarretando multa gravíssima no valor de R\$1.467,35, punição de sete pontos na carteira, mais a suspensão do direito de dirigir durante três meses ou até apresentar exame toxicológico com resultado negativo. É fundamental ressaltar que as punições têm caráter preventivo e não punitivo (PALFÓS E DUARTE, 2023).

2.2 O EXAME TOXICOLÓGICO

Pesquisas realizadas pela Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho (Codemat) apontam que aproximadamente 50% dos caminhoneiros que se submetem a jornadas de trabalho superiores a 16 horas/ dia recorrem ao uso de entorpecentes. As pesquisas apontam ainda que aproximadamente 17% dos motoristas que trabalham de 4 a 8 horas/dia utilizam algum tipo de substância entorpecente. No caso de motoristas que trabalham acima de 16 h/dia, a pesquisa revela um aumento de até 50% no consumo dessas substâncias.

O exame toxicológico utiliza amostras de cabelo de aproximadamente três centímetros como matriz analítica. A amostra coletada é enviada ao laboratório e submetida à análise laboratorial (OLIVEIRA et al., 2016).

O exame consegue detectar drogas presentes na corrente sanguínea após o consumo delas. A oleosidade da pele e os mecanismos de transpiração são responsáveis por carrear, depositar e fixar essas substâncias no cabelo (AMARAL, 2015). O exame abrange um período de 90 dias após o consumo, sendo capaz de detectar diversas substâncias fixadas no cabelo durante esse período.

O exame toxicológico é capaz de detectar diversas substâncias entre as quais podem ser incluídas: anfetaminas, metanfetaminas, dietilpropiona, mazindol, femproporex, MDA, MDEA, MBDB, MDMA (*Ecstasy*), benzodiazepínicos, alprazolam, clonazepam, diazepam, lorazepam, midazolam, nitrazepam, nordiazepam, oxazepam, temazepam, flurazepam, clordiazepóxico, carabinóides (maconha), 11-nor-delta 9-tetrahydrocannabinol (THC), canabinol, canabidiol, cocaína, *crack*, AEME, benzoilecgonina, cocaetileno e norcocaína (ALVES, 2015; FONSECA et al., 2019; FLOR et al., 2022).

O exame também é capaz de identificar opiáceos como: morfina, 6-acetilmorfina, 6-acetilcodeína, codeína, di-hidrocodeína e heroína e opióides como: oxicodona, fentanil, petidina, zopiclone, zolpidem. Além de outras substâncias diversas como: LSD, metadona, PCP (fenciclidina), tramadol, quetamina, norquetamina, compostos hipnóticos, sedativos entre outros (ALVES, 2015; FONSECA et al., 2019; FLOR et al., 2022).

Motoristas que apresentarem resultados positivos ao exame toxicológico podem representar usuários recorrentes (dependentes químicos) ou ocasionais (uso esporádico e recreativo).

Devemos esclarecer que o resultado positivo ao exame toxicológico não configura por si só a dependência. Sendo necessários instrumentos que comprovem a dependência como confissões e declarações do próprio motorista (AMARAL, 2015).

Mesmo em casos suspeitos o empregador não pode obrigar o funcionário a realizar o exame, contudo o art. 168, § 6º da Lei do caminhoneiro determina que serão exigidos obrigatoriamente exames toxicológicos de motoristas profissionais previamente aos processos de admissão e demissão (KAWAMOTO et al., 2017).

Entretanto os resultados positivos ao exame na renovação da carteira ou outras situações nas quais o exame seja obrigatório podem embasar uma punição de três meses de suspensão da habilitação.

Nessa situação, é considerado que o trabalhador não apresenta os requisitos e condições necessárias para o exercício da profissão justificando o seu desligamento por justa causa (MAGOSSE, 2018). Felizmente, são assegurados aos trabalhadores com exame toxicológico positivo o direito à contraprova e também a confidencialidade dos resultados dos exames (BELAN e OLIVEIRA, 2017).

Em relação aos custos com o pagamento do exame toxicológico, a Lei do caminhoneiro declara no artigo 168 que todos os custos relativos ao exame toxicológico exigido na lei são de obrigação do empregador.

Em 2020 ocorreu uma nova mudança com o advento da Lei 14.071/ que infelizmente acarretou alterações apenas no CTB, mantendo inalterada a CLT. Diferentemente da Lei 13.103/2015 que expressava a obrigação ao empregador claramente, a Lei 14.071 no entanto não discorre sobre o assunto da obrigatoriedade dos custos do exame toxicológico em nenhum de seus artigos deixando subentendido para muitos a não-obrigatoriedade do pagamento por parte do empregador (ALVES, 2015).

Nessa situação, muitos motoristas se responsabilizam pelos custos do exame toxicológico para processos de renovação da habilitação, exame periódico, admissão, demissão e outras situações nas quais o exame é exigido (BATISTA et al., 2021).

As leis trabalhistas determinam que o exame toxicológico de motoristas profissionais deve ser solicitado em momentos específicos constados na Portaria 116. Dessa forma, o empregador só pode requerer o exame toxicológico dos motoristas profissionais que exerçam transporte rodoviário de cargas ou passageiros em situações previstas no código brasileiro de trânsito (RESCHKE E MAIA, 2016).

A legislação brasileira proíbe que o empregador exija a realização do exame toxicológico a empregados responsáveis por atividades que não oferecem risco a si próprio ou outras pessoas (BATISTA et al., 2018).

Sendo assim, somente as categorias C, D e E são obrigadas a se submeter ao procedimento, o que caracteriza uma prática inconstitucional de cunho discriminatório por violar direitos fundamentais do indivíduo como o direito à intimidade e a imagem da pessoa humana (BARROS, 2016).

De forma similar existem outras inconstitucionalidades relacionadas à Lei do caminhoneiro, que serão abordadas e discutidas no capítulo seguinte.

2.2.1 Inconstitucionalidades Da Lei Do Caminhoneiro

Nesse Capítulo identificamos as diversas inconstitucionalidades e também implicações indevidas da Lei do caminhoneiro que ferem diversos princípios.

Inicialmente, como supracitado a obrigatoriedade do exame toxicológico restrita apenas à determinadas classes de condutores confronta diretamente o Artigo 5 da Constituição Federal que denota diz “Todos indivíduos são considerados iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza”. Dessa forma, a Lei do caminhoneiro fere os princípios da isonomia, da igualdade, da privacidade e da dignidade do indivíduo (PALAGÓS e DUARTE, 2023).

A aplicação ideal da Lei deveria abranger o exame toxicológico obrigatório a todas as profissões que exerçam quaisquer atividades que apresente risco a si próprio ou a outrem.

A extensão do exame toxicológico para outras profissões deve ser baseada na avaliação dos riscos específicos associados a essas ocupações. Por exemplo, em trabalhos que envolvem operação de máquinas pesadas, um trabalhador sob a

influência de drogas ou álcool pode representar um perigo grave para si mesmo e para os outros ao seu redor.

Dessa forma profissões como: pilotos de avião, navio, operadores de máquinas, vigias armados, policiais e até mesmo médicos deveriam ser igualmente submetidos ao procedimento. No mais o exame toxicológico deveria considerar outros atributos como antecedentes criminais e envolvimento anterior com substâncias ilícitas.

A inconstitucionalidade da Lei dos caminhoneiros pode ser identificada no artigo que delibera a responsabilidade pelo pagamento do exame toxicológico obrigatório não deixando claro a obrigatoriedade ao empregador do pagamento dos custos do exame.

Com as mudanças da Lei do caminhoneiro o exame toxicológico é legalmente requerido em cinco situações: na admissão da habilitação para as categorias C, D e E; no período relativo à metade da validade da habilitação; na renovação da CNH e nos processos admissionais e demissionais no caso de motoristas profissionais (FLOR et al., 2022).

Em muitos casos os próprios motoristas se responsabilizam por esses custos, utilizando seus próprios recursos financeiros para continuar trabalhando. Assim, parte dos rendimentos desses caminhoneiros é utilizada para pagar os exames que ultrapassam R\$400 reais cada.

Desde sua instituição o período de validade do exame considerado inconstitucional por muitos, uma vez que o exame só pode ser realizado em laboratórios autorizados, sendo que só existem quatro laboratórios autorizados no Brasil localizados no Rio de Janeiro e São Paulo.

A amostra coletada dos motoristas é enviada aos Estados Unidos para análise, os resultados são devolvidos em 15 dias. Essa situação pode levar motoristas com exames vencidos a ficarem impossibilitados de trafegar e trabalhar enquanto o resultado não sair.

Na esfera trabalhista, a Lei do caminhoneiro também apresenta inconstitucionalidades referentes ao exame toxicológico e suas implicações no ambiente de trabalho e relações trabalhistas, incluindo o sigilo dos resultados. O empregador deve se apresentar em conformidade com as exigências do Ministério do Trabalho.

Primeiramente, os dados do exame toxicológico devem ser informados ao CAGED/e Social sempre que o motorista exercer sua função no regime CLT.

Como anteriormente citado o empregador só pode exigir que o funcionário se submeta ao exame toxicológico nos casos previstos por lei anteriormente citados nessa pesquisa (SILVEIRA et al., 2020).

A solicitação do exame eventuais em casos que não estejam relacionados aos processos obrigatórios admissionais, de missionais ou periódicos previstos no artigo 168 não são permitidas por lei, uma vez que violam os direitos à intimidade, privacidade, honra e imagem dos trabalhadores (BALSSANELI, 2016).

O Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) esclarece que o exame toxicológico admissional tem cunho preventivo e seu objetivo principal é o monitoramento da saúde do trabalhador e dos riscos aos quais será exposto em sua jornada de trabalho.

Ao passo que os exames toxicológicos previstos na Lei dos caminhoneiros busca assegurar a segurança nas estradas e evitar acidentes de trânsito (SMITH e OLIVEIRA, 2018)

A Portaria MTPS 116/2015 determinou que os exames toxicológicos: não devem ser parte integrantes do PCMSO (Programa de controle médico de saúde ocupacional); não devem constar de atestados de saúde ocupacional e não devem estar vinculados à definição de aptidão do trabalhador.

O resultado positivo do exame toxicológico é classificado como uma falta gravíssima, levando o condutor a perder sua CNH. A perda da habilitação, para a função de motorista profissional é um dos motivos que justifica a dispensa do trabalhador por justa causa.

O trabalhador, por sua vez é assegurado pela lei do o direito à contraprova, direito à confidencialidade dos resultados e acesso à todas as etapas de auditoria do seu exame toxicológico (BATISTA et al., 2021).

Outro ponto que podemos considerar inconstitucional se refere a diferença entre motoristas amadores e profissionais. Essa diferença é muito importante e muito questionável, pois o motorista que possui uma CNH na categoria C, mas que não exerce atividade remunerada não será obrigado a realizar o exame toxicológico, já os motorista que possui a categoria A ou B, mas que exercem a atividade remunerada esses tem a obrigação de estar com o exame em dia.

Por esse motivo alguns autores sempre entram em desacordo pois embora alguns entendam que aquele que leva em sua CNH as informações que exercem atividade remuneradas independente de sua categoria terão que estar com o exame em dia, se

não tiver correm o risco de ter seus veículos apreendidos em uma fiscalização enquanto alguns veículos mesmo de porte grande sem apresentar essa informação podem trafegar nos mesmos locais sem ter que se preocupar e nem ter algum tipo de despesa com relação ao exame toxicológico.

Existe uma desigualdade na cobrança do exame toxicológico, pois categorias como por exemplo, a de carteira C podem dirigir um caminhão, sem necessariamente exercer atividade remunerada, podendo transitar sem nenhum problema com fiscalização independente de ter em seu prontuário o exame vencido ou nem constar pois o mesmo não é exigido para essa categoria. Da mesma forma, podemos considerar ainda os atuais motoristas de aplicativos de transporte que carregam passageiros e não precisam apresentar o exame.

Além das inconstitucionalidades citadas existem ainda outros pontos que promovem discussões das partes envolvidas como o tipo de exame toxicológico adotado no Brasil e a real eficácia do exame toxicológico.

O exame utilizado no Brasil é realizado nos EUA para onde as amostras são enviadas. O resultado é devolvido em aproximadamente 15 dias. Dessa forma o exame detecta principalmente substâncias utilizadas pelos motoristas em um intervalo de tempo determinado, não correspondendo necessariamente ao uso durante a jornada de trabalho, como é o caso dos bafômetros que detectam o consumo de álcool durante a condução do veículo.

Em relação à eficácia do exame podemos considerar dois pontos: o fato do exame detectar o consumo dessas substâncias num período de 90 dias. Dessa forma, os motoristas podem deixar de consumi-las nesse período e retornar o uso após obter o resultado do exame, inclusive durante a condução de veículos.

Outro ponto é o fato do exame toxicológico comprovar apenas o uso da substância e não os efeitos dela como o comprometimento das capacidades motoras e cognitivas para dirigir. Uma medida eficaz seria realizar o exame em abordagens policiais assim teria alguma repercussão de grande valor e serventia para a sociedade. (CABRAL, SILVA e MARQUES, 2021).

2.2.2 Atualizações Da Lei Dos Caminhoneiros

As diversas inconstitucionalidades da Lei dos caminhoneiros principalmente nos pontos anteriormente abordados nessa pesquisa: jornada de trabalho, tempo de espera,

período de descanso e obrigatoriedade do exame toxicológico para determinadas categorias.

A Confederação nacional de trabalhadores de transporte terrestre (CNTT) e a União Nacional de caminhoneiros (UNC) passaram a apresentar diversas ações para reestruturação das cláusulas conflitantes da lei.

Além dessas ações, alguns governos como Amazonas, Goiás e Maranhão conseguiram liminares para derrubar a obrigatoriedade do exame toxicológico para as categorias referidas.

O governo de São Paulo também conseguiu uma limiar de suspensão da obrigatoriedade, entretanto em Julho de 2023 um novo decreto retornou a obrigatoriedade do exame para as categorias referidas.

A UNC também reivindicou o fato da Lei dos caminhoneiros não apresentar clareza sobre qual é a parte obrigatoriamente responsável por custear as despesas do exame.

No dia 04 de Julho de 2023 o Supremo Tribunal Federal (STF) julgou a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT). Nessa ADI a Confederação pediu a suspensão de determinados dispositivos da Lei dos Motoristas Profissionais referentes à jornada de trabalho, descanso e fracionamento de intervalo dos motoristas, a obrigatoriedade do exame toxicológico entre outros pontos.

O STF julgou inconstitucional, parcial ou integralmente diversos artigos mencionados pela CNTT. Em resumo foram considerados inconstitucionais os períodos de tempo de espera do motorista fora da direção que passou a ser considerado tempo à disposição, e, em consequência, jornada de trabalho.

O STF julgou inconstitucionais os parágrafos 1º, 8º e 12º do Art. 235-C da Lei dos motoristas declarando inconstitucionais os trechos do artigo que estabeleciam que os tempos de espera não fossem computados como jornada de trabalho ou horas extraordinárias, passando dessa forma a ser considerar esses períodos como horas trabalhadas. O STF julgou inconstitucional também o parágrafo 9º do artigo que dispunha que as horas de tempo de espera fossem remuneradas na proporção de 30% da hora normal.

Ainda no artigo 235-D Foi declarado inconstitucional o trecho do artigo que permite que o repouso semanal remunerado seja usufruído no retorno do motorista à base da empresa no caso de viagens de longa duração.

A inversão de tratamento do instituto do tempo de espera representava uma inconstitucionalidade principalmente por descaracterizar a relação de trabalho e causar prejuízo direto ao motorista, uma vez que prevê uma forma de prestação de serviço que não é computada na jornada diária normal ou na jornada extraordinária. O motorista se mantém à disposição do empregador durante o tempo de espera, assim a retribuição não pode ser realizada como forma de 'indenização', por se tratar de tempo efetivo de serviço.

Outro ponto da Lei considerados inconstitucional está relacionada aos dispositivos que permitem redução do período mínimo de descanso, seja por fracionamento do tempo ou por períodos de parada obrigatória do veículo estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). De forma similar, o fracionamento e o acúmulo do descanso semanal foram invalidados devido a falta de amparo constitucional, pois fere o direito social de descanso do trabalhador.

O Art. 235-C, § 3º foi julgado inconstitucional o fracionamento do intervalo interjornadas e que esse intervalo coincida com os períodos de parada obrigatória. Dessa forma, passou a proibir o fracionamento do repouso semanal. Julgou-se também como inconstitucional a possibilidade do motorista usufruir de maneira diferida e cumulativa os descansos semanais.

O descanso entre jornadas diárias e semanais é importante para a recuperação física dos trabalhadores e a manutenção psicológica de atributos fundamentais na condução de veículos como: concentração, coordenação e cognição. Dessa forma, o período de descanso está diretamente relacionado à prevenção de sinistros nas rodovias,

O STF também julgou inconstitucional a possibilidade de repouso do motorista com o veículo em movimento, mesmo no caso de revezamento entre dois motoristas.

STF reconheceu como inconstitucionais os parágrafos 2º e 5º do artigo 235-E passando a vetar a possibilidade de o repouso semanal ser realizado no interior do próprio veículo em movimento, em caso de dois motoristas trabalhando em formato de revezamento no mesmo veículo.

Em contrapartida a obrigatoriedade do exame toxicológico foi declarada constitucional, e portanto mantida inalterada.

2.3 ESTUDO DE CASO

Um importante aspecto sobre as inconstitucionalidade é identificar quais as leis ou atos normativos da constituição são contrariados por sua aplicação. No aspecto prático é necessário analisar os elementos processuais objetivos, subjetivos e circunstanciais que justifiquem as inconstitucionalidades. Com esse objetivo, será apresentado um estudo de caso e os aspectos relativos às inconstitucionalidades da Lei 13.103.

O objetivo de apresentar o caso a seguir é contextualizar os aspectos inconstitucionais da Lei do caminhoneiro ilustrando suas implicações nos aspectos práticos da profissão, para assim contextualizar o caso colacionado e analisa-lo de uma perspectiva mais ampla.

O caso discutido aborda a contestação de uma decisão de demissão por justa causa de um motorista profissional em decorrência da perda da CNH do profissional devido a testagem positiva no exame toxicológico obrigatório.

Abaixo está a ementa com a decisão para o caso analisado (TJMG, 2019):

JUSTA CAUSA Incontroverso o resultado positivo dos exames toxicológicos realizados pelo Reclamante, após o retorno ao trabalho. A falta imputada ao obreiro- consumo de droga ilícita - é totalmente incompatível com a função de motorista profissional (artigo 235-B, inciso VII, da Consolidação das Leis do Trabalho).

Diante da falta gravíssima cometida pelo obreiro, configurada está a justa causa (artigo 482, "m", da Consolidação das Leis do Trabalho), não havendo falar em ausência de dosimetria. Lado outro, *data venia* o entendimento de origem, não verifico culpa da Ré.

Não há nos autos prova de que a Recorrente tinha ciência da utilização de substâncias psicoativas pelo Autor. Não se pode fazer tal ilação pelo simples fato de a Ré deixar o empregado "livre" para rodar de madrugada, se fosse necessário, ou pedir ao motorista para "dar uma acelerada" quando surgissem fretes urgentes.

Ademais, o Recorrido sequer alegou na inicial que usava substâncias psicoativas para se manter acordado e/ou suportar a jornada excessiva imposta pela empresa. A meu ver a inexistência de programa de controle de uso de drogas e de bebida alcoólica no âmbito da Ré, conforme previsão do artigo.235-B, inciso VII, da Consolidação das Leis do Trabalho, não tem o condão, por si só, de configurar a sua culpa, representando mais uma infração administrativa.

De mais a mais não há notícias nos autos de que a dependência química do Recorrido só teve início após a sua admissão na Reclamada.

Diante do exposto, provejo o apelo para considerar válida a dispensa por justa causa do Reclamante.

TRT 3ª Região processo nº 0010471-11.2019.5.03.0096 (ROT), Relator: Danilo Siqueira de Castro Faria.

No caso descrito foi comprovada a utilização de substâncias entorpecentes pelo motorista. Foi comprovado ainda a utilização na substância durante o expediente. Obviamente a situação é indevida e merece ser aplicada a medida judicial correta para o fato.

Entretanto, como mencionado anteriormente o caso deve ser analisado de uma perspectiva mais ampla para dessa forma aplicar a sanção mais rigorosa existente na Consolidação das Leis do Trabalho. É preciso considerar fatores de aspecto social como a possibilidade do trabalhador estar doente ou mesmo ser um dependente químico.

As orientações dispostas na legislação são consideradas incompletas, uma vez que pela legislação o trabalhador deveria ser encaminhado pelo empregador a um programa de recuperação, tal ato representaria benefícios não somente a empresa e ao trabalhador mas para a sociedade em geral.

Na argumentação do relator ficou evidenciado o resultado positivo do exame toxicológico do reclamante de forma incontestável. Sobre os aspectos trabalhistas, tal resultado confere ao trabalhador no exercício de sua função de motorista profissional uma falta gravíssima, não havendo dessa forma motivos que ensejassem falar em falta de dosimetria.

Segundo os atos do processo a empresa alegou ter determinado um prazo para a regularização da CNH. Uma vez que o documento é considerado indispensável para a o exercício da profissão. Dessa forma, a decisão referente a situação de motorista de não conseguir renovar sua CNH, devido ao resultado do exame toxicológico positivo.

No presente caso, o motorista em questão não foi considerado dependente químico. Assim, o TSF decidiu manter a legalidade da demissão por justa causa, e afastado o pedido de dispensa discriminatória.

AGRAVO DE INSTRUMENTO. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS 13.015/14, 13.105/15 E 13.467/17. ESTABILIDADE ACIDENTÁRIA. DISPENSA POR JUSTA CAUSA. POSSIBILIDADE. O v. acórdão regional, após a análise do conjunto fático-probatório, constatou a existência de justa causa apta a afastar a estabilidade provisória do reclamante, *in verbis*: "Nessas circunstâncias e considerando que a reclamada concedeu prazo para o reclamante apresentar CNH válida, como alegado na defesa e não impugnado pelo autor, a conduta patronal em rescindir o contrato de trabalho por justa causa não pode ser classificada de ilegítima, sequer atribuído ao ato rigor excessivo, vez que o reclamante era motorista, não podendo exigir que a empresa mantivesse trabalhador em funções diversas daquelas para as quais foi selecionado e contratado, por este haver deixado de preencher requisitos necessários ao exercício da sua função, os quais detinha no momento da contratação " (pág. 653).

No mesmo sentido, inclusive, é a nova redação do artigo 482, da CLT, em sua alínea "m", que trata expressamente sobre a situação dos autos: " Art. 482 - Constituem justa causa para rescisão do contrato de trabalho pelo empregador: (...) m) perda da habilitação ou dos requisitos estabelecidos em lei para o exercício da profissão, em decorrência de conduta dolosa do empregado " (Incluído pela Lei nº 13.467, de 2017).

Em que pese à estabilidade provisória ter o objetivo de proteger o trabalhador contra dispensas arbitrárias, esse não é o caso dos autos, uma vez que não há como se considerar que o empregado seja detentor de estabilidade provisória diante da dispensa por justa causa. O afastamento por motivo de doença, interrupção e/ou suspensão impede, tão somente, a dispensa sem justa causa, jamais aquela fundada em prática de falta grave.

Por sua vez, em relação à suposta contrariedade à Súmula 443/TST, verifica-se que a súmula é inaplicável ao caso em tela, pois não foi reconhecida, pelo v. acórdão regional, a condição de dependente químico do reclamante, mas sim a de mero usuário.

Já quanto à divergência jurisprudencial, constata-se que os arestos trazidos à colação tratam de hipóteses fáticas diversas das abordadas no presente caso, isso porque todos partem do pressuposto factual de que não pode haver dispensa discriminatória do dependente químico, o que, como visto, não é o caso dos autos. Precedentes. Agravo de instrumento conhecido e desprovido. PROCESSO Nº TST-ARR-1001754-83.2017.5.02.0712. Relator Alexandre Braga Belmonte.

Na sentença foi considerado irrelevante o fato do empregador ter conhecimento da utilização ou dependência do trabalhador. A irrelevância do fato se deu principalmente pelo fato do motivo que justificou a demissão por justa causa foi a impossibilidade de apresentar a habilitação legal necessária para o exercício da função e não o fato do trabalhador ter utilizado as substâncias ilícitas.

Uma vez que o trabalhador não apresente CNH regularizada, a empresa tem aval para efetivar a demissão por justa causa devido a questões contratuais que definem a conduta requerida pelo profissional para atuação na atividade.

Dessa forma, a medida demissional proposta pela empresa se consolida em sua missão de assegurar segurança ao trabalhador e a sociedade. Assim, a empresa não pode sob nenhuma hipótese que motoristas profissionais conduzam veículos sob efeito de substâncias entorpecentes (DELGADO, 2019).

Sendo assim, no caso analisado não foram verificadas quaisquer razões de desproporcionalidade ou gradação da pena. Independente dos motivos, a incapacidade de apresentar CNH válida por si própria confere ao empregador a possibilidade de desligamento da função de motorista profissional, segundo o código de trânsito Brasileiro.

Esos casos que involucran justa causa é fundamental analizar o caso sob uma perspectiva mais ampla e contextualizada considerando os elementos correlativos necessários para a aplicação de tal penalidade (CABRAL, 2021).

Devem ser considerados elementos subjetivos, objetivos e circunstanciais relacionados à situação e ao motivo que impossibilita o exercício da profissão. Para motoristas de caminhão é fundamental considerar o fato como comum óbice e breve de resolução simples e rápida ou impedimento agravante de longa duração com resolução de longo prazo (CAVALCANTE, 2023).

No caso apresentado, o trabalhador não cumpriu o prazo determinado pelo empregador para ajuste do documento. Conforme supracitado nessa pesquisa existe uma janela de detecção do exame toxicológico de 90 dias.

Assim, como o referido não se trata de contraprova, não existiriam possibilidades de resultado negativo em um período inferior a três meses. Nesse caso medidas disciplinares como advertência ou suspensão seriam melhores aplicadas considerando que essas medidas podem acarretar redução salarial e perda na contagem de tempo de serviço, como ocorre em situações típicas de suspensão e advertência.

O empregador legalmente pode aplicar sanções disciplinares aos funcionários subordinados e censurar condutas desaprovadas pela política da empresa desde que a censura ou disciplina sejam conduzidas de forma típica previstas no regulamento da empresa. Na legislação vigente referida ao tema, são consideradas penalidades cabíveis as advertência e suspensão disciplinar.

Contudo, é de suma importância ressaltar os deveres do empregador e o papel esperado do mesmo na gestão dos colaboradores é apoiar os trabalhadores e ajuda-los a superar as circunstâncias que o impedem de exercer a profissão e não somente descartar o trabalhador desconsiderando fatores sociais implícitos da condição de trabalhador.

É esperado que a empresa estimule e participe do processo de recuperação e tratamento do funcionário doente ou dependente junto ao estado, disponibilizando o suporte necessário para a reabilitação dele e suspendendo seu contrato trabalhista até a recuperação do trabalhador. A constituição de 1988 delibera aos empregadores funções sociais e de bem-estar aos colaboradores, especialmente em casos relacionados à saúde.

As empresas podem implementar programas de prevenção ao uso de drogas, fornecendo educação e conscientização sobre os riscos associados ao consumo de

substâncias ilícitas ou prejudiciais. Isso pode incluir palestras, materiais informativos e treinamentos regulares para os motoristas.

É importante promover uma cultura de apoio entre os colegas de trabalho, incentivando a sensibilização e o apoio mútuo para os motoristas que enfrentam desafios relacionados ao vício em drogas. Isso pode ajudar a reduzir o estigma associado à dependência química e encorajar os motoristas a buscar ajuda.

Sendo assim, a dispensa do funcionário por justa causa descumpra os fins sociais do trabalho, uma vez que acarreta perdas significativas dos direitos trabalhistas, aumentando a condição de vulnerabilidade do colaborador (DELGADO, 2019).

Não devemos desconsiderar que a demissão por justa causa implica na perda dos seguintes direitos do trabalhador:

- Aviso prévio (artigo 487 da Consolidação das Leis do Trabalho) Consolidação das Leis do Trabalho);
- Acréscimo sobre férias (mínimo 1/3; artigo 7º, inciso XVII da Constituição Federal de 1988);
- Impossibilidade de movimentar os depósitos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (artigo 18, § 1º da Lei nº 8.036/90 e Lei Complementar nº 110/2001), que ficam retidos para levantamento posterior;
- Impossibilidade de requerer o seguro-desemprego caso aja causa subsequente.

Se a demissão por justa causa acontecer em situações que o trabalhador atue mais de um ano por contrato, o mesmo tem direito de receber o saldo do salário (artigo 462 da Consolidação das Leis do Trabalho); o salário-família (artigo 15 da Lei nº 4.266/63 e artigos 65 a 70 da Lei nº 8.213/91) e as férias vencidas, caso que não houve gozo (artigo 146 da Consolidação das Leis do Trabalho) e o acréscimo referente as férias vencidas e não gozadas de no mínimo 1/3 (artigo 7º, inciso XVII da Lei Maior).

Caso a demissão ocorra em um período de trabalho inferior a 12 meses, o colaborador terá direito de receber apenas o saldo do salário (art. 462 da Consolidação das Leis do Trabalho) e o salário família, caso cumpra os requisitos (artigo 15 da Lei nº 4.266/63 e artigos 65 a 70 da Lei nº 8.213/91).

Entretanto, no caso analisado foi declarado pelo trabalhador que o processo de dispensa ocasionou uma situação de desconforto, tida pelo mesmo como discriminatória.

Esse fato altera o teor do caso para a esfera da inconstitucionalidade da aplicação da lei no sentido os atos considerados discriminatórios são fortemente reprovados pelo ordenamento jurídico Brasileiro, ancorado especialmente pelas disposições constitucionais de 05.10.1988, previsto no ante ambulo da Carta Magna, nos artigos 1º, inciso III; artigo 3º, incisos I e IV; artigo 5º, caput e inciso I; artigo 5º, inciso III, parte final.

Por lei é configurada como conduta discriminatória tanto na ocasião da rescisão do contrato de trabalho como durante a vigência do mesmo é condenada ensejando o dever de reparação do dano moral cometido, conforme previsão no artigo 5º, incisos V e X da Carta Maior, e artigo 186 Código Civil Brasileiro (CABRAL, 2021).

Os efeitos jurídicos que decorrem do ato ilícito resultantes da conduta discriminatória, tais como o término do contrato de trabalho, neste sentido, a ilegalidade que deu causa a extinção do contrato, promove três alternativas:

a) Reintegração ao posto de trabalho;

b) Indenização rescisória, quando for possível, e não aconselhável a reintegração, dependendo do caso concreto;

c) Substituição em dispensa, sem justa causa ao tipo de rescisão imposto pela empresa, em situação que ocorreu a dispensa irregular por justa causa, salientando que em qualquer das alternativas acima, poderá incidir a indenização por danos morais.

A Lei nº 9.029/95 abrange dois pontos essenciais para o caso apresentado:

A proibição de práticas discriminatórias, em situação de admissão ou para manutenção da relação jurídica de trabalho, caracterizando conduta que causa distinção, exclusão ou preferência de um trabalhador a outro, por motivo de preconceito, motivado por razões vedadas em Lei ou ilegítimas pelo princípio da moral;

A proibição da dispensa discriminatória do trabalhador, tendo em vista que essa conduta é totalmente oposta a função social do contrato (CAVALCANTE, 2023).

Entretanto Lei nº 9.029/95 não define as doenças especificamente atribuídas como motivo discriminatório de dispensa. Contudo, o artigo 1º da legislação citada, não é taxativo, portanto tornando aplicável a lei em dispensas oriundas de doenças, por aplicação correlativa dos artigos 8º da Consolidação das Leis do Trabalho combinado com o artigo 3º, inciso IV da Constituição Federal de 1988.

A Organização Mundial da Saúde, considera a síndrome da dependência química como uma doença grave. O Colegiado do Superior Tribunal do Trabalho sedimentou na súmula 443 que que é presumida discriminatória a despedida do empregado portador de doença grave que produza estigma ou preconceito (CABRAL, 2021).

Em muitos países, a obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais está estabelecida na legislação de trânsito. Essa legislação define os procedimentos para realização do exame, as substâncias que devem ser testadas, a periodicidade da realização e as penalidades para quem descumprir as exigências.

O empregador tem direito de fiscalizar as atividades realizadas pelos colaboradores conforme dispõe o artigo 2º da Consolidação das Leis do Trabalho. No entanto, é inaceitável que a fiscalização se estenda até a intimidade e dignidade do empregado ou que exponha o trabalhador a qualquer conduta considerada discriminatória (CAVALCANTE, 2023). Assim, podemos entender a decisão final do caso apresentado a seguir:

DISPENSA DISCRIMINATÓRIA. DEPENDENTE QUÍMICO. VIOLAÇÃO À DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA. NULIDADE. O Brasil, atendendo o compromisso histórico de respeito à dignidade do homem, fundamentou o Estado de Direito na dignidade da pessoa humana e nos valores sociais do trabalho (art. 5º).

Ao relacionar os princípios gerais da atividade econômica e assegurar a valorização do trabalho humano (art. 170, II), reconheceu o homem, na sua qualidade de trabalhador, como o eixo e o dardo do desenvolvimento da nação e obrigou o empreendedor a valorizá-lo e respeitar a sua dignidade.

Neste contexto, os princípios se colocam mais relevantes do que a regra. Se a CLT não confere direito à estabilidade, mas se a Constituição impõe o princípio da não discriminação, objetivando conferir e dar efetividade à dignidade do trabalhador, o empregador está proibido de realizar a dispensa de empregado dependente químico, usuário de substâncias entorpecentes. (Recurso provido). TRT 17ª Região, processo nº 0001267-43.2017.5.17.0121 (ROT) Relatora Desembargadora Sônia das Dores Dionísio Mendes.

O caso analisado relatou um caso de demissão de um motorista profissional, que após retornar de uma licença por motivos de saúde relacionados à dependência química. O trabalhador foi desligado do quadro de funcionários da empresa antes de finalizar seu tratamento, tendo o juízo a quo julgado improcedente o pedido de reintegração, devido a essa situação o reclamante ingressou com recurso, onde foi provido em parte, a Desembargadora ressalta que foi realizada perícia técnica onde demonstra que o reclamante é portador de dependência química a drogas ilícitas.

Assim, diante do fato da dispensa do colaborador ter ocorrido dezoito dias, após o retorno deste do benefício previdenciário, concluindo que a reclamada desligou o funcionário por estar doente, o que caracteriza e evidencia uma conduta discriminatória.

Não é tolerável que o empregador ciente da dependência química do trabalhador realize a dispensa do mesmo, como ocorreu no caso apresentado no qual o desligamento ocorreu imediatamente após a liberação da previdência, deixando claro que o empregador realizou a dispensa, porque o trabalhador não possuía a mesma aptidão para exercer a função mesmo que no início do contrato a empresa tivesse conhecimento a respeito da situação do colaborador. Embora a Legislação Brasileira autorize o exercício do direito protestativo de rescindir, tal direito não pode ser operado em situações que configurem abuso.

Considerando que o trabalhador apresentado no caso constatou sofrer de doença por dependência química, o papel do empregador nesse caso é de assistir a recuperação do colaborador ainda que a dependência não esteja relacionada com a atividade desempenhada.

Tal posicionamento se fundamenta na função social da empresa, além disso, é inaceitável que o empregado seja descartado por apresentar problema de saúde, e se já houvesse o interesse do empregador em rescindir o contrato e o empregado estiver acometido por doença, verifica-se que a postura mais adequada é realizar o desligamento após alcance da recuperação deste trabalhador (DELGADO, 2019).

Especificamente nesse caso em que o colaborador ocupa uma função de motorista profissional, alegando que em grande parte, o início do consumo de substâncias ocorreu devido ao tipo de atividade, ou seja, necessidade de manter-se acordado para realização jornada necessária e cumprimento dos prazos.

Como foi constatada a dependência química do motorista, a dispensa discriminatória foi ocasionado por motivos relacionados ao exercício da função, cabendo ao empregador encaminhar tal colaborador ao tratamento adequado e rescisão contratual somente após a recuperação do colaborador.

Para a empresa, a demissão de um motorista por resultado positivo no exame toxicológico pode afetar sua reputação. Isso pode prejudicar a imagem da empresa perante clientes, fornecedores e autoridades regulatórias, especialmente se houver preocupações com a segurança e conformidade regulamentar.

Além das implicações legais, a demissão de um motorista profissional pode resultar em custos adicionais para a empresa, como despesas com treinamento de novos motoristas e possíveis impactos na produtividade e na eficiência das operações de transporte.

Em resumo, a demissão de um motorista profissional devido a um resultado positivo no exame toxicológico pode ter ramificações significativas tanto para o indivíduo quanto para a empresa, destacando a importância da conformidade com as regulamentações e da implementação de políticas eficazes de prevenção ao uso de drogas no ambiente de trabalho.

As autoridades de trânsito geralmente realizam fiscalizações para garantir o cumprimento da obrigatoriedade do exame toxicológico. Motoristas que não realizam o exame dentro dos prazos estabelecidos estão sujeitos a penalidades que podem incluir multas, suspensão da habilitação e até mesmo a perda do direito de dirigir. As autoridades de trânsito geralmente realizam fiscalizações para garantir o cumprimento da obrigatoriedade do exame toxicológico. Motoristas que não realizam o exame dentro dos prazos estabelecidos estão sujeitos a penalidades que podem incluir multas, suspensão da habilitação e até mesmo a perda do direito de dirigir.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Obviamente, a obrigatoriedade do exame toxicológico, em conjunto com a Lei do caminhoneiro atuam positivamente na redução de acidentes nas estradas, uma vez que as empresas estão cumprindo com as diretrizes de carga horária assim podendo cobrar de seus motoristas os rendimentos esperados no prazo determinado, sem precisar usar drogas para cumprir com as metas estabelecidas, e podendo exigir a seu benefício, quando em caso de positivo o exame, a empresa poderá demitir por justa causa o motorista infrator.

São considerados motoristas profissionais todos os condutores de veículos automotores de transporte rodoviário de passageiros ou de cargas, que possuam formação profissional e que exerçam essa função mediante um regime empregatício, contudo a Lei não apresenta clareza e definição em relação à formação profissional. Assim, é considerado motorista profissional todo condutor que possuir carteira de motorista vigente nas categorias D ou E.

Embora a Lei dos caminhoneiros represente uma conquista nos direitos trabalhistas dessa categoria, as diretrizes da Lei apresentam controvérsias na sua aplicação no cotidiano dos motoristas apontando inconstitucionais por ferir direitos básicos desses trabalhadores.

Um ponto polêmico da Lei dos caminhoneiros está relacionado à portaria 116 que tornou obrigatório o exame toxicológico admissional e demissional para motoristas profissionais das classes C, D e E. O artigo 148 da Lei passou a estabelecer que os condutores dessas categorias devem submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Dessa forma, a obrigatoriedade do exame toxicológico passou a todos motoristas habilitados ou candidatos à habilitação nas categorias C, D e E e não apenas os motoristas profissionais. Os motoristas tem obrigatoriedade de realizar o exame ao tirar a habilitação, adicionar uma categoria (C, D ou E), renovar a CNH e na metade da validade da habilitação.

A portaria regulamentou também a obrigatoriedade do exame na admissão e demissão de motoristas profissionais, tornando a lei obrigatória também aos empregadores. O prazo para renovação do exame toxicológico seguem um intervalo de dois anos e seis meses, com um prazo de 30 dias de tolerância após o vencimento do exame.

A Lei dos caminhoneiros passou a definir punições para motoristas sem exame toxicológico renovado. Nessa situação, a falta de exame vigente é considerada uma infração às leis de trânsito brasileiras acarretando multa gravíssima com valor de R\$1.467,35, punição de sete pontos na carteira e suspensão do direito de dirigir durante

três meses ou até apresentar exame toxicológico com resultado negativo. É fundamental ressaltar que em quaisquer casos as punições sempre devem apresentar um caráter preventivo e não punitivo.

Infelizmente, no aspecto legal a obrigatoriedade do exame apenas para condutores das classes C, D e E evidencia uma falha no sistema legislativo brasileiro de trânsito, uma vez que a maior parte dos acidentes de trânsito no Brasil está relacionado a motoristas condutores de motos. Embora os motoristas de cargas e passageiros compartilhem situações específicas da classe como: viagens de longos períodos, jornadas de trabalho excessiva, intervalos de descanso indeterminados e o alto potencial letal desses veículos em acidentes de trânsito.

O exame toxicológico é realizado utilizando amostras de cabelo de aproximadamente três centímetros como matriz analítica. A amostra coletada é enviada ao laboratório especializado e posteriormente submetida à análise laboratorial.

O exame consegue detectar drogas presentes na corrente sanguínea após o consumo delas, considerando que a oleosidade da pele e os mecanismos de transpiração são responsáveis por carrear, depositar e fixar as substâncias no cabelo. O exame é capaz de detectar concentrações de entorpecentes em um período de até 90 dias após o consumo.

Os resultados positivos ao exame na renovação da carteira ou outras situações nas quais o exame seja obrigatório podem embasar uma punição de três meses de suspensão da habilitação. Nessa situação, é considerado que o trabalhador não apresenta os requisitos e condições necessárias para o exercício da profissão podendo justificar o seu desligamento por justa causa. Na parte dos condutores são assegurados aos motoristas com exame toxicológico positivo o direito à contraprova e também a confidencialidade dos resultados dos exames.

A obrigatoriedade do exame toxicológico restrita apenas à determinadas classes de condutores confrontam diretamente o Artigo 5 da Constituição Federal ferindo os princípios da isonomia, da igualdade, da privacidade e da dignidade do indivíduo. Nesse ponto, a aplicação ideal da Lei deveria abranger o exame toxicológico obrigatório a todas as profissões que exerçam quaisquer atividades que apresente risco a si próprio ou a outrem.

Dessa forma profissões como: pilotos de avião, navio, operadores de máquinas, vigias armados, policiais e até mesmo médicos deveriam ser igualmente submetidos ao procedimento. No mais o exame toxicológico deveria considerar outros atributos como antecedentes criminais e envolvimento anterior com substâncias ilícitas.

Conforme as mudanças ocorridas na Lei do caminhoneiro o exame toxicológico é legalmente requerido em cinco situações: na admissão da habilitação para as categorias

C, D e E; no período relativo à metade da validade da habilitação; na renovação da CNH e nos processos admissionais e demissionais no caso de motoristas profissionais.

Em muitos casos os próprios motoristas se responsabilizam pelos custos relativos ao exame, utilizando recursos financeiros próprios para continuar trabalhando. Na esfera trabalhista, a Lei do caminhoneiro também apresenta inconstitucionalidades referentes ao exame toxicológico e suas implicações no ambiente de trabalho e relações trabalhistas, incluindo o sigilo dos resultados. O empregador deve se apresentar em conformidade com as exigências do Ministério do Trabalho.

Ao considerarmos a eficácia do exame podemos considerar dois pontos: o fato do exame detectar o consumo dessas substâncias num período de 90 dias possibilitando que os motoristas podem deixar de consumi-las nesse período e retornar o uso após obter o resultado do exame, inclusive durante a condução de veículos.

Outro ponto é o fato do exame toxicológico comprovar apenas o uso da substância e não os efeitos dela como o comprometimento das capacidades motoras e cognitivas para dirigir. Uma medida eficaz seria realizar o exame em abordagens policiais assim teria alguma repercussão de grande valor e serventia para a sociedade

A legislação brasileira proíbe que o empregador exija a realização do exame toxicológico a empregados responsáveis por atividades que não oferecem risco a si próprio ou outras pessoas.

Sendo assim, diante da obrigatoriedade do exame somente às categorias C, D e E caracteriza uma prática inconstitucional de cunho discriminatório por violar direitos fundamentais do indivíduo como o direito à intimidade e a imagem da pessoa humana. Embora esteja muito longe de se conseguir uma lei que supra a discriminação sofrida pelos motorista profissionais, por ser apenas eles obrigado a realizar esse exame para comprovar o não uso de alguma substâncias ilícitas, acredito que em um futuro os legisladores vão estender essa obrigação a outras áreas e reverter as inconstitucionalidades abordadas nessa pesquisa.

4 CONCLUSÃO

Assim como o álcool, o consumo de substâncias ilícitas potencializam os riscos de sinistros de trânsito e morte nas rodovias.

A lei 13.103/15, conhecida como “Lei do Motorista” é uma grande conquista no reconhecimento dos direitos da classe dos caminhoneiros, no sentido de interpretar os conflitos existentes com o princípio de proteção ao trabalhador aplicada a esses profissionais, fato que embora tenha gerado discriminação auxiliou na diminuição dos acidentes no trânsito.

É importante notar que, embora os motoristas não profissionais não estejam sujeitos à mesma exigência de exame toxicológico, eles ainda estão sujeitos às leis de trânsito que proíbem o consumo de substâncias psicoativas enquanto dirigem. Em muitos países, motoristas não profissionais também podem ser submetidos a testes de drogas em situações de fiscalização de trânsito ou após envolvimento em acidentes.

No entanto, em relação a outras profissões, como médicos, dentistas e pilotos de avião, as regulamentações podem ser diferentes e mais complexas, pois as atividades e responsabilidades associadas a essas profissões são distintas das dos motoristas de caminhões e ônibus. As regulamentações para essas profissões geralmente incluem verificações médicas regulares e avaliações de aptidão, mas os exames toxicológicos específicos podem não ser obrigatórios.

É importante ressaltar também que as regulamentações podem mudar ao longo do tempo, e as autoridades reguladoras podem revisar os requisitos de segurança para várias profissões. Se houver preocupações específicas sobre o uso de substâncias psicoativas em uma determinada profissão, essas questões podem ser abordadas por meio de regulamentações e políticas específicas para garantir a segurança pública e a qualidade do serviço prestado.

A imposição de exames toxicológicos específicos para motoristas profissionais de veículos de grande porte não deve ser vista como preconceito, mas sim como uma medida voltada para a segurança no trânsito. A segurança nas estradas é de extrema importância, e a detecção do uso de substâncias psicoativas por motoristas profissionais tem o objetivo de reduzir o risco de acidentes graves que podem resultar em ferimentos e mortes de outras pessoas, além de danos materiais.

É importante compreender que essa medida é aplicada de maneira igualitária a todos os motoristas profissionais que operam veículos de grande porte, independentemente de raça, gênero, origem étnica ou outra característica pessoal.

Portanto, não é discriminatória em relação a uma classe específica de trabalhadores, mas sim uma medida de segurança que se aplica a uma profissão que envolve riscos e responsabilidades consideráveis nas estradas.

Em última análise, a segurança no trânsito é um interesse comum e uma preocupação de todos os cidadãos. Medidas como exames toxicológicos têm o propósito de garantir que os motoristas profissionais estejam em condições adequadas para operar veículos de grande porte e para proteger a segurança de todos os usuários das vias públicas. Portanto, não deve ser vista como preconceituosa, mas como uma precaução para a segurança de todos.

Enquanto pilotos de avião e motoristas de veículos terrestres compartilham a responsabilidade de operar veículos de grande porte, as regulamentações e os processos de fiscalização são distintos devido às naturezas diferentes das atividades e aos ambientes em que operam. Portanto, os pilotos de avião são submetidos a regulamentações específicas da aviação para garantir a segurança e a integridade das operações aéreas.

Um desafio encontrado durante a pesquisa foi que as literaturas científicas encontradas durante a pesquisa embora atuais, seus autores apresentam o mesmo entendimento sobre a temática, com isso acarretando escassez de divergência.

Quanto à exigência do exame toxicológico apenas aos motoristas profissionais, fica evidente a impossibilidade de provar o momento em que foi feito o uso de drogas, se foi durante a jornada de trabalho ou em algum momento de lazer, gerando assim uma falta de efetividade no exame propriamente dito.

Sugiro aos pesquisadores que irão usar essa monografia como referência, pesquisar em diversas outras bases dados literatura científica que contemple um entendimento da inconstitucionalidade da cobrança do exame toxicológico apenas para uma categoria profissional, para que a dignidade dos motoristas profissionais seja respeitada. Além disso, fazer uma compilação de profissionais os quais deveriam também passar por exames semelhantes, por exercer funções que apresentem risco à vida.

REFERÊNCIAS

ALVES JR., Dirceu Rodrigues. **Pobre profissional do volante!**. 2015. Disponível em: <<http://www.perkons.com/pt/noticia/1612/pobre-profissional-do-volante>>. Acesso em: 15 abril. 2024.

AMARAL, Júlio Ricardo de Paula. Testes de drogas e álcool na renovada lei do motorista profissional (LEI 13.103/2015) – Tensão entre o direito à intimidade e o dever de vigilância pelo empregador. **Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª. Região**, Paraná. v. 5, n. 45. Outubro, 2015. Disponível em <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89342/2015_amaral_julio_testes_drogas.pdf?sequence=1>. Acesso em: 15 abril. 2024.

ANTT – Agência Nacional de transportes terrestres. **Dados abertos. Mortalidade em acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras em 2023**. Disponível em: <https://dados.antt.gov.br/dataset/acidentes-rodovias>. Acesso: 02 Maio 2024.

BALSANELLI, João Marcelo. O motorista de caminhão, a jornada de trabalho e a instrução processual. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, Brasília – Ano 82 – nº 1 – p. 143-154. jan/mar, 2016. Disponível em: <<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/1939/85445>>. Acesso em: 15 abril. 2024.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 9. ed. São Paulo: LTr, 1104p., 2013.

BATISTA, A. M. F., Ribeiro, R. D. C. L., Barbosa, K. B. F., & Fagundes, A. A. Condições de trabalho de caminhoneiros: percepções sobre a saúde e autocuidado. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, v.31, n.1, 2021.

BELAN, T. O., de OLIVEIRA, C. G. A., de Mattos Machado, S. H., de Souza Brandao, P., & da SILVA, J. R. G. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. **Acta Biomedica Brasiliensia**, v.8, n.2, p.71-82, 2017.

BELMONTE, Alexandre Agra. A nova lei dos motoristas profissionais (Nº13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 82 – n. 1 p. 19-42, 2016. Disponível em:<<https://juslaboris.tst.jus.br/handle/1939/85446>>. Acesso em: 15 jun. 23.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 496 p. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso: 02 maio 2024.

_____, **CBO 7823-05: Código Brasileiro da Ocupação de motoristas de veículos de pequeno e médio porte**. Fundo de Amparo ao trabalhador. Ministério do Trabalho e Emprego, Brasília - 3ª edição – 2010. Disponível em: https://portalfat.mte.gov.br/wp-content/uploads/2016/04/CBO2002_Liv3.pdf. Acesso em 03 maio 2024.

_____, **CODEMAT - Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente de Trabalho**. Ministério do trabalho. Procuradoria Geral do Trabalho. Outubro 2018. Disponível em: <https://midia-ext.mpt.mp.br/pgt/apge/portal-sge/projetos/portfolio/codemat/cancer-plano-projeto.pdf>. Acesso 03 maio 2024.

_____, Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN - **Resolução nº 396** de 13 de dezembro de 2011, Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. 2011. Disponível em: https://www.der.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/01/Resolucao_N_396_13_11_2011.pdf . Acesso: 03 maio 2024.

_____, Justiça do Trabalho, TRT 17ª Região, Processo nº 0001267-43.2017.5.17.0121. Data da sentença 05/02/2020. Data da publicação 07/02/2020. Relatora: Desembargadora Sônia das Dores Dionísio Mendes. Disponível em: <<https://pje.trt17.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0001267-43.2017.5.17.0121/2>> Acesso em: 05/04/2024

_____, Justiça do trabalho. TRTMG da 3ª região. **Processo nº 0010471-11.2019.5.03.0096**. data da sentença: 19/08/19, data da publicação: 11/11/19. Relator Danilo Siqueira de Castro Faria. Disponível em: <<https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0010471-11.2019.5.03.0096>> Acesso em: 07 maio 2024.

_____, Justiça do Trabalho, TST, **Processo nº 1001754-83.2017.5.02.0712**. Data da sentença 10/06/2020, data da publicação 19/06/2020 Relator Alexandre Braga Belmonte. Disponível em: <<http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1001754&digitoTst=83&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0712&submit=Consultar>> Acesso em: 06/06/2021.

_____, Justiça do Trabalho, TST, **Processo nº 1001754-83.2017.5.02.0712**. Data da sentença 10/06/2020, data da publicação 19/06/2020 Relator Alexandre Braga Belmonte. Disponível em: <<http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1001754&digitoTst=83&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0712&submit=Consultar>> Acesso em: 06/05/2024.

_____, **Lei 13.103 “Lei do caminhoneiro” de 02 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, Presidência da República: Secretaria-Geral: Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso: 03 maio 2024.

_____, **Lei 14071 de 13 de outubro de 2020**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=14071&ano=2020&ato=b8bUTUU1UMZpWT043>. Acesso: 05 maio 2024.

_____, **Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Ministério da Justiça - MJ; Ministério dos Transportes – MT. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=9503&ano=1997&data=23/09/1997&ato=623ATSE1ENJpWTc41>. Acesso: 05 maio 2024.

_____, Portaria SIT nº 787, de 28 de novembro de 2018. **Norma Regulamentadora Nº. 7 (NR-7). Programa de controle médico de saúde ocupacional – PCMSO**. Aprova as

Normas Regulamentadoras - NR - do Capítulo V, Título II, da Consolidação das Leis do Trabalho, relativas a Segurança e Medicina do Trabalho. Ministério do Trabalho gabinete do Ministro. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/inspecao-do-trabalho/seguranca-e-saude-no-trabalho/sst-portarias/1978/portaria_3-214_aprova_as_nrs.pdf. Acesso 03 maio 2024.

CABRAL, M. R. A.; SILVA, R. C. da .; MARQUEZ, C. de O. . Pharmaceutical assistance in the consequences of amphetamine use by truck drivers: integrative review. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 15, 2021.

CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **(In) constitucionalidade da Lei dos Caminhoneiros**. Buscador Dizer o Direito, Manaus, 2023. Disponível em: <<https://www.buscadordizerodireito.com.br/jurisprudencia/detalhes/43c5b26b6738782b9e45719d8a45db1b>>. Acesso em: 08/05/2024.

DELGADO. Mauricio Godinho. Curso de Direito do Trabalho, 18. ed. São Paulo: LTr, 2019. p.

FLOR, L.M.L. et al. Impacto da exigência do exame para substâncias psicoativas no consumo de anfetaminas por caminhoneiros, **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 18, n.2, p. 88-95, 2022.

FONSECA, J. G.; VIANA, G. M.; DE SOUZA, J. E. M.; ROSSI-BARBOSA, L. A. R. Fatores associados ao uso de anfetaminas entre caminhoneiros. **Revista Interdisciplinar de Estudos em Saúde**, v.15, n.1, p.116-125, 2019.

IPEA – Instituto de pesquisa econômica aplicada. **Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre e Desigualdades Interestaduais no Brasil em 2023**. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?searchword=%20acidentes&ordering=category&searchphrase=all&Itemid=32&option=com_search. Acesso: 03 maio 2024.

KAWAMOTO JR, L. T.; SANTOS, N. O.,; CARDOSO, H. Condições de trabalho dos caminhoneiros:: sugestão de políticas públicas. **Diálogos Interdisciplinares**, v. 6, n. 2, p. 136-144, 2017.

MAGOSSE, B.B. A reforma trabalhista e seus reflexos na rotina dos motoristas rodoviários amparados pela Lei 13.103/2015. **Revista Linhas Jurídicas**, v.10, n.1, 2018.

NASCIMENTO, P. F., JUNIOR, G. A. Implicações do uso de drogas e a condição de saúde dos caminhoneiros. **Psicologia e Saúde em debate**, v.2 (Ed. Esp. 1), p.104-116, 2016.

OLIVEIRA, B.T. et al. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. **Acta Biomedica Brasiliensia**, v 8, n. 2, p. 71-82, 2017.

OLIVEIRA, L. G. DE . et al.. Acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão no Estado de São Paulo: prevalência e preditores. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n. 12, p. 3757–3767, dez. 2016.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Problemas ligados ao álcool e a drogas no local de trabalho – uma evolução para a prevenção**. Bureau Internacional do Trabalho, Genebra, 2003. Disponível em: <http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/pub_problemas.pdf>. Acesso em: 18 abril 2024.

PALAZOZ, R. D. R. F., & DUARTE, ÍCARO DE S. Análise do motorista profissional a luz da relação de emprego. **Revista Ibero-Americana De Humanidades, Ciências e Educação**, v.9, n.5, p.1684–1703, 2023.

RESCHKE, M.C.; MAIA, R.E.C. o impacto da lei do motorista – Lei n. 13.103/2015 na justiça do trabalho. **Revista Jurídica da Santa Cruz**, v. 9 n. 9, 2016.

SILVEIRA, R. et al. Avaliação dos exames toxicológicos referentes a atividade de motoristas profissionais conforme Lei nº 13.103. **Rev. Bras. Crimin**, v.9, n.1, p. 43-47, 2020.

SMITH, V.L.; OLIVEIRA, R.S. A jornada exaustiva do caminhoneiro, o uso de psicotrópicos, suas consequências e, a possível aplicação do crime previsto no artigo 149 do código penal, redução a condição análoga à de escravo. **Revista Jures**, v.11, n.21, 2018.