

A saúde, bem-estar e segurança do motorista profissional, como fatores de prevenção de acidentes de trabalho no trânsito

HERIK ALVES DE AZEVEDO

Gerente Jurídico da Empresa Braspress Transportes Urgentes Ltda.

E-mail: juridico.herek@braspress.com

Resumo: Este artigo aborda a importância da gestão da saúde, segurança e bem-estar do motorista profissional, como forma de mitigar os riscos de acidente de trabalho no trânsito, cujos efeitos negativos atingem empregados, empregadores e a toda sociedade.

Busca-se apresentar ao leitor uma visão prática, em consonância com os preceitos legais, aplicados em prol da segurança, saúde e da qualidade de vida dos motoristas rodoviários profissionais.

1. Introdução

Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), o acidente de trânsito representa a principal causa de morte e lesões corporais entre pessoas de 15 a 29 anos.¹ Globalmente, são mais de 3,7 mil pessoas mortas todos os dias no sistema viário, equivalente a 1,35 milhões de mortes que poderiam ter sido evitadas.

No Brasil, as pesquisas mais recentes apontam 14 mortes por dia nas rodovias federais e, a cada ano, mais de 50 mil acidentes com vítimas. De acordo com os dados extraídos no período de 12 anos (de 2007 a 2018) pela

1. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/78961-acidentes-de-tr%C3%A2nsito-matam-125-milh%C3%A3o-de-pessoas-no-mundo-por-ano>.

Confederação Nacional do Transporte (CNT), 20% dos casos de acidentes de trânsito têm o envolvimento de caminhões.²

Embora o percentual pareça pequeno, vale frisar que acidentes de trânsito com o envolvimento de caminhões possuem maior letalidade em razão do grande porte e das características próprias desses equipamentos.

Nacionalmente, o transporte rodoviário representa mais de 60% do volume total de cargas que circulam pelo país e, ainda assim, o Brasil convive com muitas rodovias de baixa qualidade e de infraestrutura precária, segundo a Pesquisa CNT de Rodovias de 2018.³

A atividade de motorista rodoviário profissional é fundamental para a economia do Brasil. Esses trabalhadores carregam uma parcela importante do PIB nacional para diversos setores da economia, que dependem exclusivamente do transporte rodoviário de cargas para escoamento de sua produção.

Submetidos a jornadas extensas, expostos a fatores de risco, como a violência e o roubo de cargas, cumulado com a ausência de infraestrutura adequada para paradas de repouso e alimentação, os motoristas rodoviários profissionais sofrem com problemas de saúde como obesidade, pressão alta, diabetes, problema de visão, dor de cabeça constante, entre outros.

Tais circunstâncias agravam sobremaneira os riscos de acidente de trabalho ao volante, com consequências gravosas ao empregado ao empregador e a toda sociedade. Do ponto de vista empresarial, emerge a necessidade de mitigação dos riscos de acidente de trabalho no trânsito, afinal, as empresas estão sujeitas a implicações legais e indenizatórias que impactam diretamente na continuidade do negócio em caso de acidentes de trabalho.

Diante desse cenário alarmante, a implementação de políticas sérias e dedicadas a oferecer gestão da saúde, da segurança e da qualidade de vida do motorista rodoviário profissional, se tornou um grande diferencial de excelência na gestão do ambiente de trabalho no setor de transporte rodoviário de cargas.

2. Metodologia

Este artigo foi elaborado por meio de pesquisas realizadas por entidades do setor de transporte, quais sejam, Confederação Nacional do Trans-

-
2. Acidentes rodoviários – Estatísticas envolvendo Caminhões – CNT. p. 9.
 3. Acidentes rodoviários – Estatísticas envolvendo Caminhões – CNT. p. 9

porte (CNT), além de dados apresentados pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Toda a discussão e abordagem do tema central, foi baseada na experiência extraída da rotina de uma grande empresa de transporte rodoviário de cargas e fundamentada na doutrina, legislação Pátria e de regência aplicadas ao setor de transporte rodoviário de cargas.

3. Gestão da saúde, segurança e bem-estar do motorista rodoviário – visão prática e reflexões

Iniciei minha jornada no setor de transporte rodoviário de cargas em 2009, quando fui admitido no quadro de advogados do Departamento Jurídico da Empresa Braspress Transportes Urgentes Ltda., companhia atuante no transporte rodoviário de encomendas, com foco na carga fracionada.

Logo na integração, pude ter o primeiro contato com a complexidade das operações de uma Companhia que atende todo o território nacional e que, naquela ocasião, já possuía um sistema automático de sorteamento e separação de mercadorias que deixava, e ainda deixa, qualquer um boquiaberto.

Com um universo de 10 mil Colaboradores diretos e indiretos e uma frota de 3.5 mil veículos de carga, a Braspress foi pioneira na implementação de políticas de segurança, saúde e bem-estar do motorista rodoviário profissional.

Sistemas de telemetria, sensor de fadiga e monitoramento em tempo real, são instrumentos utilizados há anos pela Companhia, sempre pautada na prevenção de acidentes e na gestão da segurança e saúde de seus profissionais.

Implementou política de controle de álcool e drogas e desenvolveu o denominado Centro de Apoio ao Motorista Braspress – CAMB, composto por profissionais da saúde como médico do trabalho, enfermeiras, auxiliares de enfermagem e assistente social, que realizam diariamente a avaliação da higiene física e as condições gerais dos Trabalhadores, por meio de controle da pressão arterial, glicemia e fadiga, realizados antes do início de cada viagem.

Mesmo antes da primeira legislação que regulamentou a profissão do motorista rodoviário, a Lei 12.619/2012,⁴ a Braspress já possuía sistemas de

4. Lei 12.619/2012 https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm – Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera

controle e gestão do tempo de direção e de descanso de seus motoristas, e investiu em pontos de parada e descanso em instalações próprias no trajeto e no destino das viagens.

Com o advento da Lei 12.619/2012, parcialmente revogada pela atual Lei 13.103/2015,⁵ a profissão do motorista rodoviário foi regulamentada e muitas medidas já praticadas pela Braspress foram inseridas no ordenamento jurídico, como a obrigatoriedade do controle de jornada e o programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica.

Nesse sentido, a Lei 12.619/2012 pautada pela crescente preocupação com a preservação da integridade física, saúde e segurança não só dos motoristas, mas de todos os demais que trafegam pelas vias públicas, positivou o direito do motorista empregado de ter sua jornada de trabalho controlada de maneira fidedigna, fixando limites e tempos de parada para repouso e alimentação.

Posteriormente, a Lei 13.103/2015, promulgada com a finalidade de dirimir controvérsias e ajustar a regulamentação da profissão do motorista rodoviário à realidade fática vivenciada no dia a dia, manteve inalterada a obrigação do controle de jornada e tempo de direção dos motoristas.

Na esteira da preservação da saúde e do bem-estar do motorista rodoviário, a Lei 12.619/2012 acrescentou o art. 235-B à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que elenca, entre os deveres do motorista rodoviário profissional, o seguinte:

a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

5. Lei 13.103/2015 https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm#art21 – Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

Art. 235-B

[...]

VII – submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado”, com a advertência disposta no parágrafo único do mesmo dispositivo de que “a inobservância do disposto no inciso VII e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Mais adiante, com o advento da Lei 13.103/2015, o legislador alterou o art. 235-B, inciso VII da CLT, tornando a obrigação do motorista mais específica, qual seja:

Art. 235-B

[...]

VII – submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Não foi à toa que o legislador inseriu disposições atinentes ao controle de jornada e programas de controle de uso de álcool e drogas. Jornadas excessivas e o uso de substâncias psicoativas, são potenciais causadoras de acidentes de trabalho no trânsito rodoviário.

Analisando detidamente a lei 13.103/2015, observamos que suas disposições visam estabelecer medidas de proteção do meio ambiente do trabalho do motorista profissional, além das rodovias, para criar condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera e de descanso nas transportadoras, embarcadores, operadores de terminais, aduanas e portos, com condições que devem obedecer às normas regulamentadoras competentes, sendo vedada a cobrança pela utilização dos locais pelos profissionais.

É o que dispõe o art. 9º da Lei 13.103/2015:

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

- I – transportador, embarcador ou consignatário de cargas;
- II – operador de terminais de cargas;
- III – aduanas;
- IV – portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;
- V – terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

A regulamentação da profissão do motorista rodoviário, foi ao encontro das disposições estabelecidas pela própria Constituição Federal, em seu art. 7º, inciso XXII, que prevê como direito do trabalhador a “redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança”.⁶

Conforme narrado em linhas pretéritas, o Brasil convive com um sistema de rodovias de baixa qualidade e de infraestrutura precária, o que contribui sobremaneira para ocorrência de acidentes de trânsito envolvendo motoristas rodoviários e que acarretam riscos a todos os usuários das vias.

Nesse contexto, vale mencionar as colocações da I. Desembargadora Tereza Aparecida Asta Gemignani,⁷ ao lecionar sobre o meio ambiente profissional do motorista rodoviário:

Importante ressaltar que a Constituição Federal de 1988 expressamente considerou em seu art. 225 o direito ao meio ambiente como um “bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida”, impondo ao “Poder Público e à coletividade” o dever de defendê-lo, tendo incluído nesta proteção o meio ambiente de trabalho, conforme explicita o inciso

6. Constituição Federal: “Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XXII – redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança” (Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm).

7. GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista – questões controversas. *Revista do TRT10*, p. 204.

VIII do art. 200. Ademais, não se pode desconsiderar que, no caso dos motoristas profissionais, tais questões extrapolam os limites de uma relação contratual, uma vez que o meio ambiente de trabalho desses profissionais se dá em vias públicas, de sorte que a questão se apresenta intrinsecamente imbricada com a preservação da integridade física e da segurança de terceiros, que atuam no mesmo espaço físico.

O direito ao ambiente de trabalho seguro não pode se limitar a apresentar soluções reativas aos casos de risco acentuado ou de incidentes já ocorridos, a ampliação de políticas efetivas, com maior engajamento do Poder Público, é essencial para a mitigação dos riscos de acidentes de trabalho no trânsito.

A formação do direito ambiental foi pautada pelos princípios da precaução e da prevenção, o primeiro, nas palavras de Germana Parente Neiva Belchior:⁸

exsurge expressamente do constante dos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 225 da CF/88. Consiste na adoção antecipada de medidas definidas que possam evitar a ocorrência de um dano provável, numa determinada situação, reduzindo ou eliminando suas causas, quando se tem conhecimento de um risco concreto.

O princípio da precaução consiste em adotar previamente medidas mais abrangentes capazes de deter riscos à saúde e segurança do Trabalhador. Indica a necessidade de medidas acautelatórias mais amplas, objetivando a diminuição ou até mesmo a supressão total dos riscos.

Daí surge a importância da gestão da saúde e do ambiente de trabalho saudável, com a implementação de políticas sérias e de programas de controle de uso de álcool e substâncias psicoativas.

Não é demais relembrar que diversos são os riscos impostos ao empregador em caso de acidente de trabalho. Nesse contexto, a implementação de um ambiente de trabalho seguro, com foco na gestão da segurança, saúde e bem-estar dos motoristas rodoviários, é um aliado essencial para a mitigação de passivo e das consequências negativas causados pelo acidente de trabalho no trânsito.

8. BELCHIOR, Germana Parente Neiva. *Hermenêutica jurídica ambiental*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 208 e ss.

A adoção de políticas voltadas para a saúde e segurança dos motoristas possui importância que transcende as relações entre empresa e empregado, ela se revela de grande relevância para a sociedade como um todo, na medida em que o trabalhador incapacitado ou que teve sua vida ceifada durante a idade produtiva, sobrecarrega a previdência social decorrente da percepção precoce de aposentadorias por invalidez ou pensões por morte.

Na Braspress, acompanhei na prática o sucesso das políticas implementadas pela empresa. A redução de passivo trabalhista foi a consequência mais evidente refletida pelo alto investimento da Companhia, afinal, acidentes de trabalho geram consequências nefastas e indenizações que, muitas vezes, colocam em risco a própria continuidade do negócio.

Mas a bem da verdade, as consequências vão muito além da redução do passivo, uma vez que menos acidentes significa um ambiente de trabalho saudável, engajado com a valorização humana e profissional, com reflexos positivos até mesmo na vida pessoal e familiar do trabalhador e em toda sociedade.

É a verdadeira satisfação de ver materializada a valorização do maior patrimônio de uma empresa, seus Trabalhadores, com a garantia constitucional à redução dos riscos inerentes ao trabalho.

4. Conclusão

Atentos aos desafios inerentes ao setor, empresários e empresas sérias se debruçam sobre os meios de proporcionar um ambiente de trabalho cada vez mais saudável e seguro, com observância das disposições legais.

No transporte, os desafios são ainda maiores, pois o ambiente de trabalho do motorista rodoviário profissional é a via pública, longe do poder de controle direto do empregador e sujeito a diversos fatores de risco como as péssimas condições das rodovias, inexistência de pontos de parada para descanso dos profissionais, ausência de segurança pública efetiva contra roubo de carga, trânsitos, intempéries climáticas, entre outros.

Por fim, embora a regulamentação da profissão de motorista rodoviário represente um grande passo para a melhora do ambiente de trabalho dos profissionais, é preciso que o Poder Público esteja mais engajado e preocupado com as condições das estradas, da segurança pública e com

políticas de saúde e segurança dos profissionais do maior e mais importante modal de transporte do país.

Referências

- BELCHIOR, Germana Parente Neiva. *Hermenêutica jurídica ambiental*. São Paulo: Saraiva, 2011.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 set. 2025.
- BRASIL. Lei 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 30 abr. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 12 set. 2025.
- BRASIL. Lei 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre a jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 3 mar. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm#art21. Acesso em: 12 set. 2025.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Estatísticas de acidentes rodoviários envolvendo caminhões*. [Não publicado ou informação verbal].
- GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista – questões controversas. *Revista do TRT10*, Brasília, v. 18, n. 1, p. 1-15, jan./jun. 2015.
- GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta. Meio ambiente de trabalho. Precaução e prevenção. Princípios norteadores de um novo padrão normativo. *Revista TST*, Brasília, v. 78, n. 1, p. 22-45, jan./mar. 2012.
- NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. Acidentes de trânsito matam 1,25 milhão de pessoas no mundo por ano. *Nações Unidas no Brasil*. [Brasília, DF], 22 out. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/78961-acidentes-de-trânsito-matam-125-milhão-de-pessoas-no-mundo-por-ano>. Acesso em: 12 set. 2025.