

**FACULDADES INTEGRADAS SANTA CRUZ DE CURITIBA - FARESC
CAMPUS BONAT
CURSO DE DIREITO**

MARCUS VINÍCIUS FERREIRA PIRES

**O EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA RODOVIÁRIO:
REGULAMENTAÇÃO E DISCIPLINA DA JORNADA DE TRABALHO PELA LEI
12.619 DE 2012**

**CURITIBA
2014**

MARCUS VINÍCIUS FERREIRA PIRES

**O EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA RODOVIÁRIO:
REGULAMENTAÇÃO E DISCIPLINA DA JORNADA DE TRABALHO PELA LEI
12.619 DE 2012**

Monografia apresentada no curso de Direito das Faculdades Integradas Santa Cruz de Curitiba - FARESC, como requisito parcial, para a obtenção do grau de Bacharel em Direito, sob a orientação do Prof. Me. Antonio Vasconcellos Júnior

CURITIBA

2014

Dedico este trabalho a minha esposa
Valdirene e meu filho Pedro Henrique.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos professores do curso de Direito das Faculdades Integradas Santa Cruz de Curitiba - FARESC, que muito contribuíram para meu desenvolvimento pessoal com a transferência de conhecimento e experiências.

Aos colegas da turma, que também enfrentam este desafio, pela amizade e respeito.

A minha esposa Valdirene pela paciência e compreensão com a minha ausência, para que eu pudesse concluir o curso de Direito. Você que abriu mão de momentos de convívio, que sofreu com a minha ausência quando o dever e o estudo me chamavam. Meu carinho, meu reconhecimento pelo sacrifício e a minha promessa de fazer o máximo para que esses anos de poucos momentos sejam recompensados.

Ao meu filho Pedro Henrique, no qual eu vejo a vida se renovar.

Aos demais familiares pelo incentivo.

Meu agradecimento especial ao Me. Antonio Vasconcellos Júnior, que me orientou neste estudo e possibilitou a sua conclusão.

Agradeço a todos aqueles que contribuíram de forma direta ou indireta para minha realização pessoal.

O advento da norma, ao modificar o ordenamento jurídico posto, provoca a reelaboração de teses e o desafio de edificar novas doutrinas [...], surge o

desafio de enfrentar antigas discussões
com novos olhares.

(GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013).

RESUMO

Este trabalho visa analisar a regulamentação e disciplina da jornada de trabalho, tempo de direção, períodos de descanso e a obrigatoriedade do controle de horário de trabalho do motorista rodoviário, por intermédio do atual posicionamento doutrinário e jurisprudencial. A estrutura teórica foi construída com fundamento na Lei do Motorista, na doutrina, na jurisprudência e no direito comparado de âmbito internacional acerca do tema. O desenvolvimento do texto procurou saber, se o novo instituto do tempo de espera, inserido na CLT pela Lei 12.619 de 2012, é inconstitucional. É objeto do estudo as questões trabalhistas e seus reflexos, em especial o controle da jornada de trabalho externo do motorista profissional, tendo como centro de interesse as alterações introduzidas na Consolidação das Leis do Trabalho, especificamente, traçar a evolução histórica da jornada de trabalho no direito internacional e a limitação da jornada de trabalho no Brasil; Dissertar sobre regulamentação da jornada de trabalho da profissão de motorista no plano internacional e seus limites legais; Abordar a jornada de trabalho pela legislação Brasileira; Tratar das implicações acerca do controle da jornada de trabalho e as inovações trazidas pela Lei do Motorista; Estudar o alcance da norma e as modificações introduzidas no ordenamento jurídico nacional; Analisar o comportamento da jurisprudência acerca do controle da jornada de trabalho do motorista; Expor os vetos da Presidência da República a nova lei; Abordar os Projetos de Lei em tramitação no Congresso Nacional para alteração e revogação da Lei do Motorista e discorrer sobre os efeitos práticos da nova lei. A escolha do tema justifica-se pela importância econômica do transporte rodoviário em um país continental, que prioriza este modal e a força de trabalho nele envolvida. A metodologia da pesquisa é exploratória e os procedimentos adotados para o seu desenvolvimento envolvem a pesquisa bibliográfica, que contribuirá para tornar o tema mais claro e melhorar o seu entendimento.

Palavras-chave: Jornada de Trabalho. Motorista Profissional. Lei do Motorista. Lei do Descanso. Tempo de espera.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Diário de bordo.....	48
Figura 2 – Ficha para autônomo	53
Figura 3 – Local de espera Posto Sakamoto	104
Quadro 1 – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas.....	18
Quadro 2 – Anuário Estatístico da Previdência Social	49

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	- Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACP	- Ação Civil Pública
AEPS	- Anuário Estatístico da Previdência Social
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
art.	- Artigo
CAT	- Comunicação de Acidente de Trabalho
CCJC	- Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
CCT	- Convenção Coletiva de Trabalho
CEMOTOR	- Comissão Especial para revisão da Lei do Motorista
CF	- Constituição Federal
CLT	- Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE	- Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNT	- Confederação Nacional do Transporte
CNTTT	- Confederação Nacional Trabalhadores em Transportes Terrestres
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CTASP	- Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
CTPS	- Carteira de Trabalho e Previdência Social
CVT	- Comissão de Viação e Transportes
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
D.F.L.	- Decreto com força de lei
DSR	- Descanso semanal remunerado
DUDH	- Declaração Universal dos Direitos do Homem
ed.	- Edição
ETC	- Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas
FETROPAR	- Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná
FGTS	- Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
Me.	- Mestre
MPT	- Ministério Público do Trabalho
MTE	- Ministério do Trabalho e Emprego

NR	- Norma Regulamentadora
OAB	- Ordem dos Advogados do Brasil
OIT	- Organização Internacional do Trabalho
OJ	- Orientação Jurisprudencial
ONU	- Organização das Nações Unidas
p.	- Página
PCdoB/BA	- Partido Comunista do Brasil da Bahia
PL	- Projeto de Lei
PLC	- Projeto de Lei da Câmara dos Deputados
PLEN	- Plenário
PP/RS	- Partido Progressista do Rio Grande do Sul
PSB/PE	- Partido Socialista Brasileiro de Pernambuco
PSC/RJ	- Partido Social Cristão do Rio de Janeiro
PPP	- Parceria Público-Privada
RNTR-C	- Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
RO	- Recurso Ordinário
RSR	- Repouso semanal remunerado
SDI-1	- Seção de Dissídios Individuais 1 do TST
SETCEPAR	- Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná
TAC	- Transportador Autônomo de Cargas
TST	- Tribunal Superior do Trabalho
TRT	- Tribunal Regional do Trabalho
UE	- União Europeia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA JORNADA DE TRABALHO	15
2.1 BREVE HISTÓRICO NO DIREITO INTERNACIONAL	15
2.2 REGULAMENTAÇÃO DO ATO DE DIRIGIR NO BRASIL.....	16
2.3 LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO NO BRASIL	19
3 REGULAMENTAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA NO PLANO INTERNACIONAL E SEUS LIMITES LEGAIS	21
3.1 DISPOSIÇÕES ESTABELECIDAS PELA OIT	21
3.2 REGULAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA PARA O TEMPO DE DIREÇÃO E PERÍODOS DE DESCANSO	24
3.3 OS LIMITES IMPOSTOS PELO CÓDIGO DE TRABALHO DO CHILE	26
3.4 CONDIÇÕES ESPECIAIS DE TRABALHO NA ARGENTINA	27
3.4.1 Trabalho do pessoal de curta distância e local	28
3.4.2 Trabalho do pessoal de longa distância.....	29
4 ASPECTOS GERAIS DA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA ANTES DA REGULAMENTAÇÃO	31
4.1 CONCEITO E DISTINÇÕES.....	31
4.2 EXCLUÍDOS DO CONTROLE DE HORÁRIO DE TRABALHO	33
4.3 AFERIÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO EXTERNO POR TACÓGRAFO.....	37
4.4 QUESTÕES CONTROVERSAS	40
5 IMPLICAÇÕES ACERCA DA FIXAÇÃO DE HORÁRIO DE TRABALHO APÓS A LEI DO MOTORISTA	44
5.1 AS MODIFICAÇÕES TRAZIDAS PELA LEI DO MOTORISTA.....	44
5.2 O DEVER DE CONTROLAR A JORNADA DO MOTORISTA	45
5.3 O BENEFÍCIO DA LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO	48
5.4 APLICAÇÃO DO ARTIGO 62 DA CLT AOS MOTORISTAS.....	50
5.5 O ALCANCE DA NORMA.....	52
5.5.1 Motoristas sem vínculo empregatício.....	52
5.5.2 Enquadramento por atividade ou categoria econômica	56
6 DA REGULAMENTAÇÃO	60
6.1 OS LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO E INSTITUTOS CORRELATOS ..	60

6.1.1	A equiparação com os demais trabalhadores.....	60
6.1.2	Ocorrência de força maior	62
6.1.3	A possibilidade da escala de trabalho 12 x 36 horas	63
6.1.4	Limite do tempo de direção e suas consequências práticas.....	64
6.1.5	Os períodos de descanso	66
6.1.5.1	Intervalo de descanso de trinta minutos.....	67
6.1.5.2	Intrajornada.....	69
6.1.5.3	Intervalo interjornada	69
6.1.5.4	Descanso semanal	70
6.1.5.5	Fracionamento do intervalo intrajornada.....	73
6.2	TEMPO DE RESERVA	75
6.3	REMUNERAÇÃO POR COMISSÃO.....	77
7	O TEMPO DE ESPERA E AS DIVERGÊNCIAS SOBRE SUA NATUREZA	
	JURÍDICA.....	79
8	OS VETOS NA LEI DO MOTORISTA E OS NOVOS PROJETOS DE LEI.....	89
8.1	OS PRINCIPAIS VETOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	89
8.2	PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL.....	93
8.2.1	Projeto de Lei 4.246/2012	94
8.2.2	Projeto de Lei 5.943/2013	96
8.2.3	Projeto de Lei 6.299/2013	97
8.2.4	Projeto de Lei 6.462/2013	98
8.2.5	Projeto de Lei 6.686/2013	99
9	EFEITOS PRÁTICOS	101
9.1	OS LOCAIS DE ESPERA PARA DESCANSO E ESTACIONAMENTO.....	101
9.2	O CONTROLE NO USO DE DROGAS E ÁLCOOL.....	106
10	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	110
	REFERÊNCIAS.....	116
	ANEXO A – LEI 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.....	125
	APÊNDICE A – ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DA FETROPAR	132
	APÊNDICE B – ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DO SETCEPAR	136

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso visa analisar a regulamentação¹ e disciplina² da jornada de trabalho do motorista rodoviário, instituída no ordenamento jurídico nacional pela Lei 12.619 de 2012 (ANEXO A), por intermédio do atual posicionamento doutrinário e jurisprudencial acerca do tema.

A jornada de trabalho limitada é direito fundamental do trabalhador e este limite é garantido pelo texto constitucional. Nosso ordenamento jurídico impõe regras específicas sobre o tempo de trabalho, norma de ordem pública, não sujeita à disponibilidade dos sujeitos participantes da relação jurídica, destinada a proteger o trabalhador e preservar sua saúde física e mental.

A limitação do tempo de trabalho também é medida de segurança, papel do Estado a sua proteção, com a imposição de normas para que não ocorram excessos contra o trabalhador e a conseqüente redução do risco de acidentes decorrentes da fadiga. Da mesma forma, o direito social aos períodos de descanso também são fatores que limitam a duração da jornada laboral pela interrupção do período de trabalho efetivo.

A legislação trabalhista prevê exceções ao controle da jornada de trabalho, na condição de atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, na qual estavam enquadrados os motoristas, até o advento da Lei do Motorista.

Da evolução dos meios eletrônicos surgiu à possibilidade de se controlar a jornada do trabalho externo, tanto é verdade que recente atualização no artigo 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no ano de 2011 equiparou o trabalho realizado à distância e o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, da mesma forma quanto ao trabalho realizado no domicílio do empregado.

Antes disto, já surge questão controversa sobre o entendimento doutrinário e jurisprudencial do enquadramento do motorista no controle de horário de trabalho e a conseqüente remuneração do possível tempo extraordinário trabalhado nos moldes da expressa previsão constitucional, qual seja o excedente à oitava hora

¹ Relativo a regulamento. Estabelecer um regulamento. Norma administrativa expedida por meio de decreto ou instrução, pelo chefe do poder executivo (DINIZ, 2008, p. 131).

² Acatamento estrito dos regulamentos de uma organização civil ou estatal (DINIZ, 2008, p. 201).

diária trabalhada e quadragésima quarta hora semanal, acrescida do adicional de cinquenta por cento à hora normal.

A determinação expressa da CLT de que certos empregados não estão submetidos à fiscalização e controle de horário, deve ser objeto de análise crítica para compreender as hipóteses de seu enquadramento. É importante uma apreciação minuciosa a respeito do enquadramento do empregado na exceção do controle de horário para o trabalho externo e a utilização de meios eletrônicos de controle, aqui em especial para o labor do motorista rodoviário profissional, com a finalidade de compreender as diferentes interpretações dadas pela doutrina, para o período anterior a vigência da Lei do Motorista.

O desenvolvimento do texto procurou saber se o novo instituto do tempo de espera, inserido pela Lei 12.619 de 2012 no artigo 235-C, §§ 8º e 9º e artigo 235-E, §§ 4º, 5º e 11 da CLT, é inconstitucional.

É objeto do estudo o controle da jornada de trabalho externo do motorista profissional, tendo como centro de interesse as alterações introduzidas na CLT, compreendendo as implicações acerca da disciplina da jornada de trabalho, o alcance da norma pelo enquadramento nas condições de atividade ou categoria econômica, as inovações trazidas pela nova lei e os seus efeitos práticos.

O trabalho tem como justificativa o fato de que em razão das mudanças introduzidas pela nova lei, é imperioso que as partes entendam e se adaptem as novas regras sobre a jornada de trabalho do motorista rodoviário, sujeitando-se o empregador pelo descumprimento a conseqüente geração de passivo trabalhista, bem como os operadores do direito e os profissionais do ramo, para tomarem conhecimento das novas normas e entendimento doutrinário e jurisprudencial. A escolha do tema também se justifica pela importância econômica do transporte rodoviário em um país continental, que prioriza o modal rodoviário e a força de trabalho nele envolvida.

O centro do estudo é a regulamentação da jornada de trabalho, os novos institutos criados pela nova lei e os seus reflexos, também em razão da importância da matéria, que decorre do fato de que a dispensa do controle da jornada de trabalho do motorista profissional não era pacífica, especificamente quanto enquadramento do motorista na atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, nos termos do artigo 62, I da CLT.

Quanto à metodologia, o procedimento que foi adotado no presente trabalho envolveu a pesquisa bibliográfica, com base na legislação, doutrina e jurisprudências. A pesquisa foi conduzida a partir da legislação vigente no ordenamento jurídico nacional e internacional, livros, artigos, trabalhos acadêmicos e na consulta da jurisprudência dos tribunais.

Diante destes fatos, o desenvolvimento deste trabalho é de suma importância, pois contribuirá para torná-lo mais claro e melhorar o seu entendimento.

Para dar conta deste tema, o segundo capítulo aborda a evolução histórica da jornada de trabalho no direito internacional, trazendo o seu marco divisório até a consolidação da limitação do tempo de labor diário nos padrões atualmente estabelecidos. Da mesma forma, traça-se uma breve evolução histórica da limitação da jornada de trabalho no Brasil, desde a Consolidação das Leis de Trabalho no Governo no Presidente Getúlio Vargas até a Constituição Federal de 1988.

No terceiro capítulo se abordará a regulamentação da jornada de trabalho da profissão do motorista rodoviário no plano internacional, no intuito de comparar as semelhanças e diferenças destes com os limites legais impostos no ordenamento jurídico pátrio, pela análise das disposições estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho em sua Convenção 153 e Recomendação 161 relativa ao trabalho e períodos de descanso para o transporte rodoviário, da mesma forma quanto ao Regulamento 561 da União Europeia sobre o tempo de direção e períodos de descanso, os limites impostos pelo Código de Trabalho Chileno e as condições especiais de trabalho dos motoristas argentinos, adotada pela Convenção Coletiva de Trabalho nº 40/89.

O quarto capítulo versa sobre a jornada de trabalho na legislação brasileira, sua definição e as distinções dos termos correlatos jornada de trabalho, horário de trabalho e duração do trabalho, com o intuito de delimitar o instituto do tempo à disposição do empregador. Ao tratar dos excluídos do controle de horário de trabalho, visa este trabalho alcançar a interpretação do texto da lei quanto à relação do trabalho externo e a incompatibilidade do controle de horário, por se tratar de questão controversa, envolvendo a aferição da jornada de trabalho externo por tacógrafo.

O quinto capítulo trata das implicações acerca do controle da jornada de trabalho pela edição da Lei 12.619 de 2012, discorrendo sobre as inovações inseridas na Consolidação das Leis do Trabalho, desde a obrigatoriedade de se

controlar a jornada do motorista empregado e os seus benefícios até o novo cenário de aplicação da exceção do artigo 62, inciso I, da CLT, diante do fato de que certos empregados não eram submetidos à fiscalização e controle de horário até o advento da nova lei.

No sexto capítulo são objeto do estudo os limites da jornada de trabalho do motorista, os novos institutos e a sua aplicação, bem como o alcance da norma, diante da hipótese contida no artigo 1º da Lei do Motorista, que leva a entender que não são abrangidos todos os trabalhadores, visto que pelo texto da lei o alcance é restrito apenas aos motoristas profissionais empregados, vinculados às atividades econômicas do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Trazer um panorama sobre o limite do tempo contínuo de direção e suas consequências práticas, a descrição do regulamento atinente aos tempos de descanso e detalhar o tempo de espera previsto na CLT e a compatibilidade deste com as disposições constitucionais, em especial o artigo 7º da Constituição Federal.

O sétimo capítulo é uma análise dos efeitos práticos relativos aos vetos da Presidência da República aos artigos que limitam o alcance da norma e aqueles revogados que previam a construção de locais de espera adequados às condições sanitárias e de conforto, assim como a apreciação dos Projetos de Lei que tramitam no Congresso Nacional para alteração das normas e até mesmo a revogação da Lei 12.619 de 2012.

O oitavo capítulo aborda os efeitos práticos, a dificuldade do cumprimento das exigências legais pela falta de locais adequados para estacionamento e repouso do motorista e o confronto entre o direito da coletividade à segurança nas vias públicas e o direito individual à privacidade do empregado, já que a nova lei trouxe como dever do motorista a obrigatoriedade de submeter-se a teste e a programa de controle de uso de drogas e bebida alcoólica, visto que muitos motoristas fazem uso de droga para suportar as longas jornadas de trabalho.

Por derradeiro, serão apresentadas as considerações finais acerca da regulamentação e disciplina da jornada de trabalho, tempo de direção, tempo de espera e períodos de descanso do motorista profissional, abordando normas inseridas na CLT e Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o paralelo entre a nova lei e as normas similares no plano internacional, os novos institutos, os reflexos dos vetos da Presidência da República a nova lei, os projetos de lei que tramitam no Congresso Nacional e os efeitos práticos do novo regramento.

2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA JORNADA DE TRABALHO

2.1 BREVE HISTÓRICO NO DIREITO INTERNACIONAL

A revolução industrial representou um marco divisório na história da força de trabalho. O Estado liberal da época beneficiava os empreendedores e a liberdade de contratar serviu como instrumento para sobrecarregar os trabalhadores que cumpriam jornadas de até dezoito horas por dia. Os fatos obrigaram o Estado a tomar uma medida de proteção aos mais frágeis, já que o liberalismo individualista passou a ser contestado pela exploração do homem pelo homem. Passou-se a exigir a intervenção do Estado para coibir os abusos praticados (NASCIMENTO, 2002, p. 20).

Na Europa do início do século XIX a jornada de trabalho era de doze a dezesseis horas. A Inglaterra limitou a jornada em doze horas diárias e sessenta e nove horas semanais, em 1833; Em 1847, a Inglaterra fixou a jornada diária em dez horas. A em 1848 a França fixou a jornada diária de dez horas; A Suíça, em 1877, limitou a jornada em 11 horas diárias; Em 1855 a Áustria limitou em dez horas diárias; Em 1868 nos Estados Unidos, foi fixada a jornada dos trabalhadores servidores públicos em oito horas por dia; Em 1901 na Austrália foi especificada a jornada diária de oito horas. A partir de 1915, na maioria dos países ajustou a jornada de trabalho em oito horas (MARTINS, 2014, p. 554).

A regulamentação do trabalho por um conjunto de normas internacionais foi realizada pelo Tratado de Versalhes (1919), onde foi criada a Organização Internacional do Trabalho (OIT), que já determinava em seu artigo 427, inciso IV: “A adoção da jornada de oito horas ou da semana de quarenta e oito horas, com o fim de ser alcançada em toda parte onde não tiver sido obtido”. Com a instituição da OIT, o assunto limitação da jornada de trabalho gerou debates desde a sessão inicial (NASCIMENTO, 2002, p. 75-76).

A Convenção nº 1/1919 da OIT estabeleceu em oito horas diárias a duração do trabalho e quarenta e oito horas semanais. A Convenção nº 30/1930 fixou a duração do trabalho em oito horas diárias para os trabalhadores em escritório e comércio. A Convenção nº 31/1931 fixou a jornada diária em sete horas e quarenta e

cinco minutos para trabalhadores de mineração de carvão. A Convenção nº 40/1935 reduziu a jornada semanal para quarenta horas. A Convenção nº 47/1935 estipulou a jornada semanal de trinta e cinco horas. A Convenção nº 67/1939 estabeleceu semana de quarenta e oito horas para trabalhadores de empresas de transporte rodoviário. A Recomendação nº 116/1962 adotou semana de quarenta e oito horas. Em 1948 a Declaração Universal dos Direitos do Homem (DUDH) em seu artigo XXIV fixou a jornada de trabalho de maneira genérica, deveria haver uma “limitação razoável das horas de trabalho” (MARTINS, 2014, p. 554).

A limitação do número de horas trabalhadas se consolidou em oito horas diárias a partir do início do século XX, depois da instituição da OIT, parte integrante da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela formulação e aplicação das convenções e recomendações sobre normas do trabalho.

2.2 REGULAMENTAÇÃO DO ATO DE DIRIGIR NO BRASIL

O setor de transportes foi regulado pelo Decreto nº 8324 de 1910, que instituiu normas para o serviço de transporte de bens e pessoas por meio de veículos e ainda regulamentou a construção de estradas para automóveis (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 28).

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto-lei nº 2.994 de 1941, posteriormente revogado pelo Decreto-lei n.º 3.651/41, que deu nova redação ao Código Nacional de Trânsito, seguido da revogação pela Lei nº 5.108/66, e por fim foi revogado pela Lei nº 9.503, de 23.09.1997, atual Código de Trânsito Brasileiro, que estabeleceu as regras para habilitação ao exercício da profissão de motorista (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 28).

Jorge Neto e Cavalcante (2012, p. 196), destacam que a regulamentação da atividade profissional do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) independente ou agregado, ocorreu pela Lei nº 11.442/2007, os quais prestam serviços de natureza comercial para Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), se registrados nos termos da lei.

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 29), afirmam que “a Lei 11.442 de 2007 foi criada para proteger os interesses das empresas, com o objetivo de afastar a possibilidade de enquadrar os motoristas profissionais da relação de emprego”.

A Lei 12.619 de 2012 determinou o controle do tempo de direção da jornada de trabalho do motorista rodoviário. A nova lei alterou a rotina da maioria das transportadoras no país, que até então, enquadravam seus motoristas de transporte rodoviário na exceção prevista no artigo 62, inciso I, da CLT, introduzindo uma reivindicação dos sindicatos e vontade de vários operadores do Direito do Trabalho, com o objetivo de evitar os excessos cometidos nas estradas (MORAES, S., 2012, p. 287).

O debate que redundou na Lei 12.619 de 2012 teve início pela Ação Civil Pública (ACP)³ promovida pelo Ministério Público do Trabalho (MPT)⁴ em 2007, que tinha por objetivo garantir o gozo dos intervalos legais e limitar a jornada de trabalho dos motoristas de transporte de cargas. A suspensão acordada da Ação Civil Pública resultou num processo de negociação jamais visto no país (BOARETTO, 2012, p. 297).

A Ação Civil Pública 1372 de 2007, ajuizada na 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis/MT pelo Ministério Público do Trabalho em face do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Mato Grosso, da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), foi o marco da limitação da jornada de trabalho do motorista. O despacho liminar obrigou os empregadores a manter controle da jornada dos motoristas nos termos do § 3º do art. 74 da CLT⁵, e ao final, as partes compuseram o litígio envolvendo a desistência do feito em favor de acordo legislativo para aprovação de projeto de lei (PL) que regulamentasse o tema. A elaboração do pré-projeto de lei foi mediada pelo próprio MPT e acordado entre as representações patronais pela CNT e dos trabalhadores pela Confederação Nacional Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT). No Congresso Nacional, a proposta apresentou-se como substitutivo ao PLC 319/2009

³ Lei 7.347/1985. Disciplina a Ação Civil Pública. Artigo 129 da CF. São funções institucionais do Ministério Público: III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos (CF, 1988).

⁴ Artigo 129 da CF. O Ministério Público abrange: [...] b) o Ministério Público do Trabalho (CF, 1988).

⁵ Art. 74, § 3º Se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará explicitamente de ficha ou papeleta em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o §1º deste artigo (CLT, 1943).

que já tramitava, tendo sido aprovada e convertida com sanções na Lei 12.619 de 2012 (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 34-35).

Vale ressaltar a importância econômica do transporte rodoviário, atividade predominante em um país de proporções continentais, sendo o transporte rodoviário de passageiros o principal meio de deslocamento de pessoas e o transporte rodoviário de cargas o que possui a maior representatividade entre os modais explorados. O transporte rodoviário de passageiros como principal modalidade na movimentação coletiva de usuários no Brasil, é responsável por cerca de setenta e um por cento dos deslocamentos interestaduais de passageiros. O Brasil possui uma malha rodoviária de 1,7 milhões de quilômetros e deste total 186 mil quilômetros são asfaltados, entre rodovias federais e estaduais, utilizadas por 2,19 milhões de caminhões com registro na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)⁶ (ANTT, 2014).

Tipo do Transportador	Transporte rodoviário de cargas		
	Registros Emitidos	Veículos	Veículos/ Transportador
Autônomo	827.102	988.081	1,2
Empresa	162.420	1.185.851	7,3
Cooperativa	400	17.829	44,6
Total	989.922	2.191.761	2,2

Quadro 1 – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
Fonte: ANTT

O empregador passou a ter a responsabilidade de controlar a jornada de trabalho e o tempo de direção de seu empregado. O motorista autônomo também foi alcançado pela nova lei, tendo em vista as alterações introduzidas no CTB, no qual ele mesmo deverá realizar e respeitar o controle do tempo de direção e descanso, sujeito à pena de multa e retenção do veículo. Trata-se de mudança significativa na legislação que regula o trabalho do motorista.

⁶ Lei 11.442 de 2007. Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

2.3 LIMITAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO NO BRASIL

No Brasil a jornada de trabalho só veio a ser regulamentada após 1930, por meio de decretos, que adotou a jornada diária de oito horas, os quais regulam profissões, o salário mínimo, o trabalho da mulher, como por exemplo. A Constituição de 1934 foi a primeira a tratar de Direito do Trabalho e fixou a jornada diária em oito horas, da mesma forma as Constituições que se seguiram. A unificação da jornada de trabalho foi organizada pelo Decreto 2.308 de 1940, que estabeleceu a regra geral de oito horas diárias, decreto posteriormente incorporado à CLT em 1943 (NASCIMENTO, 2002, p. 28-29).

As Constituições de 1946 e de 1967, do mesmo modo, estabeleceram a jornada diária não excedente ao limite de oito horas, com intervalo de descanso. A promulgação da Constituição de 1988 modificou esta orientação que vinha sendo seguida constitucionalmente, estabelecendo no artigo 7º, incisos XIII e XIV, como direitos dos trabalhadores urbanos e rurais a “duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho” e “jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva” (MARTINS, 2014, p. 555).

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, estabeleceu desde sempre o paradigma de que o motorista profissional empregado, cujas tarefas se perfazem de maneira externa, não estariam abrangidos pelas regras relativas à duração do trabalho, conforme artigo 62, inciso I, da CLT (TOLEDO FILHO; NEVES, 2012, p. 393).

Na Constituição de 1988, ao mesmo tempo em que são mantidas as garantias para os trabalhadores, ganham corpo as discussões a respeito da ineficácia do Estado intervencionista, do paternalismo estatal e o crescimento do movimento de flexibilização do Direito do Trabalho, como proposta para solução de problemas como o crescente desemprego (NASCIMENTO, 2002, p. 29).

Em relação aos limites da flexibilização do Direito do Trabalho, Vasconcellos Júnior (2009, p. 138) leciona que:

Verifica-se a grande importância da Constituição Federal, eis que a flexibilização não poderá ser feita sobre direitos mínimos assegurados constitucionalmente ao trabalhador, exceto quando a própria Lei Maior a permitir, como os incisos VI, XIII, XIV do art. 7º da Carta Magna, e é exatamente por esta razão que se entende que a flexibilização do Direito do Trabalho só pode ser efetuada à luz da Constituição Federal.

Acontecimento importante para o Direito do Trabalho foi a Consolidação das Leis do Trabalho durante o governo do Presidente Getúlio Vargas no ano de 1943, que unificou a legislação trabalhista esparsa e determinou a duração da jornada de trabalho não superior ao limite de oito horas diárias. Já a Constituição Federal promulgada em 5 de outubro de 1988, em seu artigo 7º, inciso XIII, estabeleceu a duração normal do trabalho não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a possibilidade de redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho.

3 REGULAMENTAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA NO PLANO INTERNACIONAL E SEUS LIMITES LEGAIS

3.1 DISPOSIÇÕES ESTABELECIDAS PELA OIT

No plano internacional, a Organização Internacional do Trabalho⁷ é a agência que tem a responsabilidade pela publicação de normas internacionais do trabalho, pelas recomendações e convenções. As convenções ratificadas por decisão soberana de um país passam a fazer parte da ordem jurídica. O Brasil está entre os membros fundadores da OIT e participa da Conferência Internacional do Trabalho desde sua primeira reunião (OIT APRESENTAÇÃO, 2014).

Em Genebra no ano de 1979, a Conferência Geral da OIT adotou a Convenção nº 153, citada como a Convenção de trabalho e períodos de descanso para transportes rodoviários, 1979 (OIT CONVENÇÕES, 1979).

A Convenção se aplica aos condutores assalariados de veículos automotores destinados ao transporte rodoviário de mercadorias ou passageiros, nos termos do artigo 1º da Convenção (OIT CONVENÇÕES, 1979).

Estabelece a Convenção nº 153 em seu artigo 4º⁸ que a jornada de trabalho significa o tempo empregado pelos motoristas com vínculo de trabalho na condução e outros trabalhos durante o tempo de condução do veículo, bem como trabalhos auxiliares em relação ao veículo. Ainda, os tempos de espera ou disponibilidade durante os quais o motorista não dispõe de forma livre o seu tempo, podem ser considerados parte da duração do trabalho, na proporção que cada Estado Membro determinar (OIT CONVENÇÕES, 1979).

⁷ A OIT é uma Agência Especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) que conta com uma estrutura tripartite, composta de representantes de governos e de organizações de empregadores e de trabalhadores (OIT APRESENTAÇÃO, 2014).

⁸ Art. 4º 1. Para os fins da presente Convenção, a expressão duração do trabalho significa o tempo dedicado pelos motoristas assalariados: (a) condução e outros trabalhos durante o tempo de circulação do veículo; (b) os trabalhos auxiliares que se efetuem em relação com o veículo, seus passageiros ou sua carga. 2. Os períodos de simples presença, de espera ou de disponibilidade, passados no veículo ou em no lugar de trabalho e durante os quais os motoristas não dispõem livremente do seu tempo, podem ser considerado parte do tempo de trabalho na proporção que se determinará em cada país pela autoridade ou organização competente, por meio de Acordos ou Convenções Coletivas ou por qualquer outro meio, de acordo com a prática nacional. (OIT CONVENÇÕES, 1979).

Pela Convenção em comento, nenhum motorista poderá conduzir continuamente o veículo por mais de quatro horas, sendo certa a obrigatoriedade de uma parada para intervalo, podendo a autoridade de cada país autorizar o acréscimo de no máximo uma hora ao período de quatro horas e quando apropriado, permitido o fracionamento do intervalo para descanso, conforme fixado pelo artigo 5º da Convenção⁹ (OIT CONVENÇÕES, 1979).

A duração da jornada de trabalho, já compreendida as horas extraordinárias, foi estabelecida no artigo 6º da Convenção¹⁰ em nove horas diárias e quarenta e oito horas por semana, devendo ser diminuída a duração pela autoridade local nos transportes de difíceis condições de operação. A Recomendação 161 fixou em oito horas diárias a jornada de trabalho, sem englobar as horas extraordinárias, até o limite de dez horas (OIT CONVENÇÕES; OIT RECOMENDAÇÕES, 1979).

Depois de cinco horas contínuas de tempo de duração de trabalho (em referência ao tempo à disposição do empregado ao empregador), conforme dispõe o artigo 7º da Convenção¹¹, o motorista assalariado terá direito a um intervalo para descanso, que será definido pela autoridade local do Estado Membro, da mesma forma quanto ao seu fracionamento. O descanso diário do motorista deverá ser de pelo menos dez horas consecutivas por dia, nos termos do artigo 8º da Convenção (OIT CONVENÇÕES, 1979).

A Recomendação 161 de 1979 da OIT, em seu artigo 18, estabelece o tempo de descanso diário, sem a obrigação de o motorista permanecer no veículo ou proximidade dele:

O descanso diário das pessoas a que se referem os §§ 1º e 2º da presente Recomendação deverá ser pelo menos de onze horas consecutivas por cada período de vinte e quatro horas, contado a partir do começo da jornada de trabalho. (OIT RECOMENDAÇÕES, 1979).

A Recomendação 161 da OIT, nos seus artigos 23 a 25, também estabelece o tempo de descanso semanal recomendável com a mínima duração de vinte e quatro horas consecutivas, em conjunto com o descanso diário, preferencialmente aos

⁹ Art. 5º 1. Não será permitido qualquer motorista conduzir de forma contínua por mais de quatro horas sem interrupção (OIT CONVENÇÕES, 1979).

¹⁰ Art. 6º 1. A duração total máxima de tempo, compreendidas as horas extraordinárias, não deverá exceder de nove horas por dia nem quarenta e oito horas por semana (OIT CONVENÇÕES, 1979).

¹¹ Art. 7º 1. Todo motorista assalariado terá direito a uma pausa depois de cinco horas de trabalho contínuo, tal como este termo se definido no parágrafo 1º do artigo 4º da presente Convenção (OIT CONVENÇÕES, 1979).

domingos, sendo certo que no transporte de longa distância os descansos semanais podem acumular-se durante duas semanas seguidas no máximo.

Prevê o artigo 9º da Convenção¹², a possibilidade de prolongação da duração da condução, assim como a redução da duração do descanso diário, em caso de força maior ou para assegurar o funcionamento de serviços de interesse público com caráter urgente e excepcional (OIT CONVENÇÕES, 1979).

Por fim, estabelece o artigo 10 da Convenção¹³ que o empregador é obrigado manter registro que indique as horas de trabalhadas e de períodos de descanso de cada motorista, segundo as normas de cada país signatário, bem como é dever do empregador disponibilizar para autoridades de controle do país os referidos registros de controle. Na medida do possível, devem os empregadores substituir ou completar os controles por meio de recursos modernos, como por exemplo, os registradores de velocidade e tempo, segundo as normas de cada país (OIT CONVENÇÕES, 1979).

Apesar do Brasil não ter ratificado a Convenção 153 da OIT de 1979, que trata dos requisitos e limites legais para o exercício da profissão de motorista, é possível uma comparação quanto à eficácia, pertinência e adequação entre a Lei do Motorista e os fundamentos estabelecidos pela Convenção 153 (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 29).

A Convenção nº 153 da OIT foi ratificada e ainda está em vigor nos seguintes países: Equador em 1988, Espanha em 1985, Iraque em 1985, México em 1982, Suíça em 1981, Turquia em 2005, Ucrânia em 2008, Uruguai em 1989 e Venezuela em 1983 (OIT CONVENÇÕES, 1979).

É possível traçar um paralelo entre a Lei do Motorista e os critérios estabelecidos internacionalmente pela Convenção 153. O Poder Legislativo certamente tomou como referência os conceitos introduzidos pela Convenção internacional, bem como da Recomendação 161, na elaboração da Lei 12.619 de 2012, em especial os conceitos de duração do trabalho, o tempo de espera, o tempo de direção e a obrigatoriedade de intervalos a cada quatro horas de direção, o

¹² Art. 9º [...] (a) em caso de acidente, avaria, atraso imprevisto, perturbação do serviço ou interrupção do tráfego; (b) em caso de força maior; (c) quando for necessário assegurar o funcionamento de serviços de interesse públicos de urgência e excepcional (OIT CONVENÇÕES, 1979).

¹³ Art. 10 [...] 2. Todo empregador deverá: (a) manter, na forma aprovada pela autoridade ou a organização competente de cada país, um registro que indique as horas de trabalho e de descanso de cada motorista contratado por ele empregado; (b) colocar o registro à disposição das autoridades de controle, nas condições que determine a autoridade ou a organização competente de cada país (OIT CONVENÇÕES, 1979).

descanso diário e a interjornada e o descanso semanal precedido de descanso diário.

3.2 REGULAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA PARA O TEMPO DE DIREÇÃO E PERÍODOS DE DESCANSO

Para alcançar os objetivos estabelecidos nos Tratados, a União Europeia (UE) adota diferentes tipos de atos legislativos. O Regulamento é um ato legislativo vinculativo, aplicável em todos os seus elementos aos Países-Membros (UE, 2014).

O Regulamento n.º 561/2006¹⁴, estabeleceu disposições relativas aos tempos de condução, períodos de repouso e pausas para condutores de caminhões envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias (superior a três vírgula cinco toneladas) e de passageiros (para transportar mais de nove pessoas), bem como as responsabilidades das empresas de transportes e dos condutores. O regulamento aplica-se nos transportes internacionais dentro da Comunidade Europeia, entre a Comunidade Europeia e os países signatários do acordo (Regulamento nº 561, 2006, p. 1).

O regulamento foi criado para melhorar as condições sociais dos empregados envolvidos e a segurança rodoviária em geral, alcançados mediante as disposições relativas aos tempos de condução máximos por dia, por semana, por períodos de duas semanas consecutivas e pelo período de repouso semanal regular dos condutores (Regulamento nº 561, 2006, p. 2).

O tempo diário de condução do motorista não pode exceder nove horas, permitida a sua prorrogação até um máximo de dez horas, não mais de duas vezes por semana (art.6º); O tempo de condução semanal não pode exceder cinquenta e seis horas e o total acumulado por cada período de duas semanas consecutivas não pode exceder noventa horas (art. 6º, inciso 1); Após um período de condução de quatro horas e meia, o condutor deverá gozar de uma pausa ininterrupta de pelo menos quarenta e cinco minutos, a não ser que goze um período de repouso (art.7º). A pausa na condução pode ser fracionada em dois períodos, de quinze minutos

¹⁴ Regulamento nº 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia.

seguidos de outra pausa de pelo menos trinta minutos, desde que observado o limite de tempo de condução de quatro horas e meia (Regulamento nº 561, 2006, p. 6).

Quanto aos tempos de descanso (art. 8º), pelo regulamento o condutor deve gozar de períodos de repouso diários e semanais. O repouso diário a cada período de vinte e quatro horas (ou a cada trinta horas para trabalho com tripulação múltipla), com duração mínima de onze horas para período de repouso diário regular, ou nove horas para período de repouso diário reduzido. O período de repouso semanal obrigatório será de quarenta e cinco horas – chamado de período de repouso semanal regular - ou de vinte e quatro horas – denominado período de repouso semanal reduzido. Entre dois períodos de repouso semanal, o condutor não pode gozar mais de três períodos de repouso diário reduzido. O gozo dos períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido, fora da sua base, poderão ser gozados no veículo, desde que equipado com cabine leito e se encontre o veículo estacionado. O motorista que acompanhar o veículo embarcado poderá gozar o período de repouso diário na embarcação, se dispor o condutor de uma cama ou beliche (Regulamento nº 561, 2006, p. 6-7).

Conforme a Diretiva 2002/15 da UE, o tempo de disponibilidade não é considerado tempo de trabalho, assim como os períodos de pausa e período de repouso, porém o motorista deve permanecer disponível para atender as solicitações do empregador para retomar a condução do veículo. O tempo de presença limita-se a soma de vinte horas semanais e é remunerado em quantia não inferior ao salário hora ordinário do trabalhador. Também é período de disponibilidade aquele tempo que o veículo segue embarcado, em espera nas fronteiras e transportado em comboio (Regulamento nº 561, 2006, p. 7).

O Regulamento 561 estabelece a proibição da remuneração por meta dos condutores assalariados, nos seguintes termos:

É proibido remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for de natureza tal que comprometa a segurança rodoviária e/ou favoreça a violação do presente regulamento (Regulamento nº 561, 2006, p. 7).

Integram a União Europeia (UE) vinte e oito Estados-Membros, obrigados ao cumprimento do Regulamento nº 561. São eles: Alemanha (1952), Áustria (1995),

Bélgica (1952), Bulgária (2007), Chipre (2004), Croácia (2013), Dinamarca (1973), Eslováquia (2004), Eslovênia (2004), Espanha (1986), Estônia (2004), Finlândia (1995), França (1952), Grécia (1981), Hungria (2004), Irlanda (1973), Itália (1952), Letônia (2004), Lituânia (2004), Luxemburgo (1952), Malta (2004), Países Baixos (1952), Polônia (2004), Portugal (1986), Reino Unido (1973), República Tcheca (2004), Romênia (2007) e Suécia (1995) (UE, 2014).

As normas relativas aos tempos de condução, períodos de repouso, pausas e tempo de disponibilidade dos condutores são similares ao que foi instituído pela Lei do Motorista. O tempo de disponibilidade também não é considerado como tempo de trabalho, característica do tempo de espera, com o diferencial de que o tempo de disponibilidade limita-se ao tempo de vinte horas semanais na União Europeia.

3.3 OS LIMITES IMPOSTOS PELO CÓDIGO DE TRABALHO DO CHILE

O “*Código del Trabajo*¹⁵” do Chile, estabelece em seu artigo 22 a jornada de trabalho de quarenta e cinco horas semanais para todos trabalhadores empregados, que deverão ser distribuídos não mais que seis dias por semana e nem menos que cinco dias, limitado pelo tempo máximo de dez horas por dia, nos termos do artigo 28 (CÓDIGO DEL TRABAJO, 2002, p. 35). O artigo 25 *bis* fixa a jornada e períodos de descanso do motorista empregado, estabelecendo que o horário normal de trabalho dos condutores de veículos rodoviários de carga, não devem exceder cento e oitenta horas por mês, e não podem ser distribuídas em menos de vinte e um dias (CÓDIGO DEL TRABAJO, 2002, p. 33).

O tempo de descanso e o tempo de espera não serão considerados como jornada de trabalho e a retribuição se ajustará em comum acordo, não podendo ser inferior em horas à proporção de 1,5 salários mínimo mensal¹⁶. Todavia, o tempo de espera não poderá exceder oitenta horas mensais, conforme artigo 25 *bis* (CÓDIGO DEL TRABAJO, 2002, p. 33).

Importante ressaltar a definição de tempo de espera previsto na legislação chilena, pela ordem de serviço nº 3917/151:

¹⁵ *Código del Trabajo*, Decreto com força de lei (D.F.L.) número 1, de 31 de julho de 2002, Chile.

¹⁶ Lei 20.763, publicada no Diário Oficial do Chile em 18 de julho de 2014, fixa o salário mínimo mensal em \$225.000 pesos.

Aqueles tempos que implicam para o motorista, manter-se à disposição do empregador, seja no estabelecimento do empregador ou fora dele, sem realizar trabalho, porém requerem necessariamente sua presença com objetivo de iniciar, reiniciar ou terminar seus trabalhos (CÓDIGO DEL TRABAJO, 2002, p. 33).

O trabalhador deve ter um descanso ininterrupto de no mínimo oito horas dentro do período de cada 24 horas. Os domingos e feriados serão considerados dias de descanso, salvo as atividades autorizadas pela lei para trabalhar nestes dias (CÓDIGO DEL TRABAJO, 2002, p. 33).

O motorista não poderá conduzir o veículo por mais de cinco horas contínuas, depois disso, deve haver um período de descanso com duração mínima de duas horas. Na condução contínua por tempo inferior a cinco horas, o condutor terá direito ao descanso com duração mínima de vinte e quatro minutos por hora trabalhada. Esta obrigação deverá ser cumprida em local habilitado mais próximo em que o veículo possa ser estacionado, sem nunca impedir a circulação de outros veículos pela via pública. O caminhão deverá contar com leito adequado para descanso, sempre que o descanso se realize a bordo (CÓDIGO DEL TRABAJO, 2002, p. 33).

O tempo de espera tem fundamento na previsão legal do ordenamento jurídico Chileno, com a diferença de que o tempo de espera chileno é remunerado com adicional de cinquenta por cento sobre o salário mínimo local e limitado ao máximo de oitenta horas mensais.

3.4 CONDIÇÕES ESPECIAIS DE TRABALHO NA ARGENTINA

A Convenção Coletiva de Trabalho nº 40/89, firmada entre a *Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas*, *Federación Argentina de Entidades Empresariales del Autotransporte de Cargas*, representantes patronais, e a *Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística e Servicios*, representante sindical dos trabalhadores, estabelece as condições especiais de trabalho dos motoristas argentinos de curta e longa distância (CCT 40/89, 1988, p. 12).

Importante ressaltar a vigência da Convenção Coletiva de Trabalho nº 40/89, nos termos do artigo 6º da Lei 14250 de 1988¹⁷, a lei das *Convenciones Colectivas de Trabajo*, que dispõe que uma convenção coletiva mantém sua plena vigência até que uma nova convenção coletiva a substitua (LEY 14250, 1988). Ainda, a Resolução nº 1213/2014¹⁸ do *Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social* da Argentina, homologou a alteração da Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) 40/89 com vigência entre julho de 2014 a junho de 2015 (RESOLUCIÓN nº 1213, 2014, p. 1).

A referida convenção institui normas especiais distintas para o trabalho dos motoristas de curta distância e longa distância, estabelecendo que “será considerado transporte de longa distância aquele que ultrapasse cem quilômetros do local de trabalho habitual” (CCT 40/89, 1988, p. 39).

3.4.1 Trabalho do pessoal de curta distância e local

A jornada de trabalho do pessoal de curta distância é limitada em oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais, sendo oito horas por dia de segunda a sexta-feira, e quatro horas aos sábados, diferente a regra geral para os demais trabalhadores que é de oito horas diárias e quarenta e oito horas semanais (LEY 11544, 1929). É permitida a compensação dos sábados entre segunda e sexta-feira, desde que a jornada diária de trabalho não ultrapasse oito horas e quarenta e cinco minutos. Se o trabalhador prestar serviços aos sábados, domingos e feriados, essas horas deverão ser pagas com cem por cento de acréscimo (CCT 40/89, 1988, p. 36). Já o artigo 204 da Lei do Contrato de Trabalho prevê a proibição de trabalho das treze horas do sábado até às vinte e quatro horas de domingo (LEY 20744, 1976). Quanto ao intervalo para refeição, ocorrendo necessidade de interrupção, será

¹⁷ Lei 14250 de 1988. Art. 6º. A convenção coletiva de trabalho, cujo término estiver vencido, manterá a plena vigência de todas suas cláusulas até que uma nova convenção coletiva a substitua, salvo se a convenção coletiva vencida se havia sido acordado o contrario. As partes poderão estabelecer diferentes prazos de vigência de suas cláusulas convencionais (Tradução nossa).

¹⁸ Resolução 1213 de 2014. O mencionado acordo dos agentes negociadores convencionam incrementos salariais com vigência a partir do mês de julho de 2014 até o mês de junho de 2015, no âmbito da Convenção Coletiva de Trabalho nº 40/89, como se depreende das diretrizes nele estipuladas (Tradução nossa).

devido ao empregado uma hora extra com acréscimo do adicional de cinquenta por cento sobre a hora normal (CCT 40/89, 1988, p. 38).

A jornada noturna não pode exceder a sete horas diárias, sendo considerada aquela compreendida entre vinte e uma e seis horas (CCT 40/89, 1988, p. 36). O tempo de direção pode ser contínuo, desde que com uma pausa de trinta minutos até a quinta hora de condução do veículo, dentro da jornada legal de trabalho (CCT 40/89, 1988, p. 37). O motorista deve cumprir o horário de trabalho pré-estabelecido no quadro de horários, colocado este em local visível (CCT 40/89, 1988, p. 38).

3.4.2 Trabalho do pessoal de longa distância

Considera-se transporte de longa distância aquele que ultrapassa a distância de cem quilômetros da sua base, conforme estabelece a cláusula 4.2.1 da Convenção Coletiva de Trabalho dos motoristas (CCT 40/89, 1988, p. 39).

A jornada de trabalho do motorista é vedada, em todo território nacional argentino, das treze horas do sábado até às vinte e quatro horas de domingo, nos termos do artigo 1º, da Lei do Descanso Semanal (LEY 18204, 1969).

Institui a Lei do Contrato de Trabalho, que o motorista profissional deve observar o descanso obrigatório de doze horas entre uma jornada de trabalho e outra, conforme previsão legal do artigo 197 (LEY 20744, 1976). Nos mesmos termos, a CCT 40/89 prevê descansos parciais para os motoristas de longa distância, sempre que finalizar cada viagem que supere o tempo igual da jornada de trabalho, assegurado o direito ao descanso de pelo menos doze horas contínuas, nos termos da cláusula 4.2.12 (CCT 40/89, 1988, p. 45).

Com o propósito de compensar o descanso semanal do motorista de longa distância que permanece fora da sua residência habitual, a CCT 40/89 em sua cláusula 4.2.13 estabelece que os trabalhadores devam gozar de um descanso compensatório de trinta e seis horas contínuas para cada cinco dias e meio de trabalho, cumulativo e imediato ao retorno da viagem do motorista (CCT 40/89, 1988, p. 45).

Dispõe a cláusula 4.2.5 da CCT 40/89 sobre a permanência do motorista de longa distância fora da residência habitual ou em situação simples presença, quando

este permanecer na cabine leito, fora da sua base por razões de serviço, depois de transcorridas doze horas de descanso obrigatório, o empregador deve remunerar, a cada vinte e quatro horas contínuas de tempo à disposição ou fração maior de doze horas, o valor fixo de uma diária, com atualização introduzida pela Planilha 2/14 da Resolução 1213 de 2014 (CCT 40/89, 1988, p. 40), nos seguintes termos:

Atento a impossibilidade do empregador de controlar a extensão da jornada de trabalho, seja nos momentos em que o empregado realiza prestação de serviço efetivo ou em momento em que se encontra em situação de simples presença, sem a realização da condução efetiva, porém afetado ao veículo ou a meras ordens do empregador, e sem prejuízo do cumprimento que o trabalhador deve observar os descansos entre jornadas (prevista no artigo 197, da Lei do Contrato de Trabalho), o empregador deverá pagar a título remuneratório a soma de cento e dezessete pesos (\$117) por dia por pessoa (CCT 40/89, 1988, p. 41, tradução nossa).

A CCT 40/89 prevê na cláusula 4.2.3 o instituto da hora extra por distância percorrida, correspondente ao valor atual de \$0,46307 pesos por quilômetro percorrido, em valores de junho de 2014, remunerado com adicional de cem por cento aos sábados, a partir das treze horas, domingos e feriados, compensadas com as horas extras trabalhadas (RESOLUCIÓN nº 1213, 2014, p. 3). A remuneração da hora extra por distância percorrida é parte integrante do salário e calculada em razão dos quilômetros percorridos pelo motorista, mesmo que não trabalhe em horário extraordinário (CCT 40/89, 1988, p. 39).

A jornada de trabalho do motorista de longa distância não é controlada, apenas a distância percorrida em quilômetros, nos termos da cláusula 4.2.15, em formulário específico, para efeito da operação de pagamento da hora extra por distância percorrida (CCT 40/89, 1988, p. 45).

Em comparação com a Lei do Motorista, a legislação argentina prevê o descanso interjornada superior totalizando doze horas; O descanso semanal para viagens de longa distância é superior em horas, da mesma forma que na legislação pátria, compensatória totalizando trinta e seis horas por semana trabalhada. A permanência do motorista fora da residência habitual ou simples presença trata-se de instituto similar ao tempo de espera instituído pela Lei 12.619 de 2012 no Brasil, no entanto remunerado por valor fixo a cada vinte e quatro horas de trabalho externo.

4 ASPECTOS GERAIS DA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA ANTES DA REGULAMENTAÇÃO

4.1 CONCEITO E DISTINÇÕES

Antes de abordar a norma jurídica que disciplina a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista com vínculo de emprego, é importante conceituar o instituto da jornada de trabalho.

Delgado (2013, p. 877) conceitua jornada de trabalho como “o lapso temporal diário em que o empregado se coloca à disposição do empregador em virtude do respectivo contrato de trabalho”.

A jornada de trabalho serve de medida para a obrigação do empregado no contrato de trabalho e a extensão de transferência da força de trabalho em favor do empregador, em outras palavras, a jornada de trabalho serve ao mesmo tempo de medida da obrigação do empregado e da vantagem do empregador (DELGADO, 2013, p. 877).

Para Martins (2014, p. 555), é essencial para entendimento da matéria em estudo, compreender a denominação correta dos termos: jornada de trabalho, horário de trabalho e duração do trabalho; Jornada de trabalho refere-se ao número de horas diárias de trabalho, horário de trabalho é o tempo que o empregado trabalha com seu termo inicial e fim não computado o tempo de intervalo e, duração do trabalho é o aspecto mais amplo, pois compreende o período de trabalho semanal ou mensal.

Os conceitos correlatos de duração do trabalho, jornada de trabalho e horário de trabalho são distinções relevantes na análise do fenômeno do tempo de disponibilidade contratual. A duração do trabalho abrange os módulos temporais de dedicação como dia, semana ou mês; A jornada de trabalho compreende o tempo diário que o empregado tem que se colocar à disposição do empregador, e horário de trabalho é o lapso temporal entre o início e o fim da jornada laboral (DELGADO, 2013, p. 880-881).

Na lição de Martins (2014, p. 556), a jornada de trabalho é a quantidade de trabalho diário do empregado, e pode ser analisada sob os prismas do tempo efetivamente trabalhado, do tempo à disposição do empregador e do tempo de

deslocamento (artigo 58, § 2º, da CLT), que podem ser diferenciadas da seguinte forma: as paralizações para descanso do empregado não são consideradas no tempo efetivamente trabalhado; O tempo à disposição do empregado ao empregador, considera-se como aquele período que o empregado chega ao local de trabalho até que de lá se retira; O tempo de descolamento considera também como jornada de trabalho o tempo utilizado no meio de transporte fornecido pelo empregador. O Direito do Trabalho admite um sistema híbrido das teorias do tempo à disposição do empregador e do tempo de deslocamento para identificar a jornada de trabalho.

A Constituição Federal de 1988 fixou a jornada de trabalho diária em oito horas e a jornada de trabalho semanal em quarenta e quatro horas, sendo facultada a compensação de horários ou a redução da jornada mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho¹⁹ (SARAIVA, 2011, p. 210):

Delgado (2013, p. 883) leciona que a ordem jurídica brasileira adota o critério do tempo à disposição como regra padrão de cômputo da jornada de trabalho no país, observa-se o disposto no artigo 4º da CLT:

Art. 4.º Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada (CLT, 1943).

Quanto ao motorista profissional e a nova lei, especifica o § 2º do artigo 235-C da CLT, que o tempo que motorista estiver à disposição do empregador é tempo de trabalho efetivo, com a exclusão dos intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. Neste sentido, a lei criou cinco tempos diferentes relativos à jornada do motorista: a jornada legal prevista na Constituição Federal, a jornada suplementar prevista na CLT, o tempo de espera, o tempo de reserva e os tempos de descanso. Diante disto, podemos concluir que o tempo à disposição do motorista empregado ao empregador deve ter seu enquadramento feito por exclusão (MORAES, S., 2012, p. 288-289).

Para efeitos de jornada de trabalho, considera-se aquele tempo que o empregado fica à disposição do empregador, quer trabalhando ou aguardando

¹⁹ Artigo 7.º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho (CF, 1988).

ordens, e à sua duração é de oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais, salvo disposição em contrário que pode variar conforme a profissão, ressaltando a importante cautela com relação à jornada legal de trabalho, pois não seria correto descrevê-la como sendo de oito horas diárias ou quarenta e quatro horas semanais, pois se fosse assim, um empregado poderia laborar onze horas por dia e quatro dias por semana, em desrespeito ao limite de horas trabalhadas por dia (ALMEIDA, 2013, p. 145).

Saraiva (2011, p. 210) esclarece que a fixação da jornada de trabalho é de importante relevância, pois, por intermédio dela pode ser aferido o salário do trabalhador, quando a remuneração leva em conta o tempo trabalhado e também, a fixação da jornada de trabalho é essencial para preservar a saúde do trabalhador, já que o excesso pode trazer danos à saúde do trabalhador, ou seja, o controle da jornada de trabalho pela lei constitui medida eficaz para reduzir a ocorrência de doenças profissionais e acidentes de trabalho, a redução de riscos atinentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

A limitação da jornada de trabalho é medida de saúde e segurança, papel do Estado impor regras legais para que não ocorram excessos, proteção nas relações de trabalho e a consequente redução do risco de acidente decorrente da fadiga. Não menos importante, o homem precisa de tempo livre para seu desenvolvimento, desfrutar da vida, conviver socialmente e se dedicar a outras atividades diferentes do trabalho. Trata-se de direito fundamental ao descanso.

4.2 EXCLUÍDOS DO CONTROLE DE HORÁRIO DE TRABALHO

Os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho e os gerentes, aqueles que exercem cargos de gestão, são excluídos da proteção normal da jornada de trabalho e não têm direito a remuneração do período trabalhado extraordinariamente com o respectivo adicional de horas extras (MARTINS, 2014, p. 564).

O artigo 62 da CLT²⁰ indica os dois tipos de trabalhadores com vínculo empregatício que se tornam inviáveis o controle e fiscalização de suas jornadas de trabalhos, em referência ao trabalho externo e gerentes (DELGADO, 2013, p. 918).

Delgado (2013, p. 918) leciona que a CLT cria apenas uma presunção²¹ do trabalho externo do motorista incompatível com o controle da jornada de trabalho, e não a discriminação legal de que tais empregados não estão submetidos à fiscalização e controle de horário, não estando sujeitos ao regime da jornada de trabalho. Porém, havendo prova firme de que ocorra efetiva fiscalização e controle da prestação laboral, sob o ônus do empregado, afasta-se a presunção legal instituída²².

Leiria (2012, p. 808) afirma sobre a prova de que ocorra efetiva fiscalização da jornada de trabalho:

Os motoristas profissionais passam a ter jornada controlada, anteriormente eram consideradas trabalhadores externos, havendo presunção de que a jornada não era controlada, tinham os trabalhadores o ônus de produzir prova em contrário quando alegado em juízo trabalho controlado e em jornada elástica.

O trabalhador excluído do controle da jornada pode suplantar a presunção jurídica por meio de provas que demonstrem a existência de mecanismos de controle e mensuração da jornada de trabalho, como exemplo prático, é o que ocorria com os motoristas antes da Lei do Motorista, desde que o mecanismo possibilitasse a estimativa de seu horário (DELGADO, 2013, p. 919).

Sobre o tema, é entendimento da 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região que o não enquadramento do motorista profissional na exceção contida no artigo 62, I da CLT, poderia ser reconhecido antes da vigência da Lei 12.619 de

²⁰ Art. 62. Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo: I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados; II - os gerentes, assim considerados os exercentes de cargos de gestão, aos quais se equiparam, para efeito do disposto neste artigo, os diretores e chefes de departamento ou filial. Parágrafo único - O regime previsto neste capítulo será aplicável aos empregados mencionados no inciso II deste artigo, quando o salário do cargo de confiança, compreendendo a gratificação de função, se houver, for inferior ao valor do respectivo salário efetivo acrescido de 40% (quarenta por cento) (CLT, 1943).

²¹ Ocorre quando a lei estabelece um fato como verdadeiro até prova em contrário (DINIZ, 2008, p. 798).

²² É a decorrente de lei, sendo, por isso, também denominada presunção de direito ou presunção jurídica (DINIZ, 2008, p. 799).

2012, visto que o diploma legal trata apenas do trabalho externo incompatível com controle de jornada de trabalho.

Processo Nº RO-00815-2012-671-09-00-8-A Ementa: Motoristas – Horas Extras - A obrigação do empregador de controlar a jornada e o direito do motorista ao pagamento de horas extras, previstos na Lei 12.619/12, já poderiam ser plenamente reconhecidos antes mesmo de sua vigência. Para chegar a tal conclusão, bastava interpretar o art. 62, I, da CLT nos exatos termos de sua letra e de sua finalidade (estão afastados da tutela de duração do trabalho apenas os empregados que prestam atividades externas incompatíveis com controle de jornada) e abster-se de aplicá-lo indiscriminadamente a quaisquer situações de serviço prestado fora do estabelecimento do empregador. Nesse raciocínio, é possível concluir que a disciplina estendida pela Lei 12.619/12 aos motoristas profissionais, no que concerne ao não enquadramento de tais empregados no art. 62, I, da CLT (e apenas quanto a isso), pode ser aplicada mesmo a contratos de trabalho celebrados antes da vigência desse diploma. É que antes de a Lei 12.619/12 entrar em vigor, o ordenamento jurídico já permitia concluir que tais trabalhadores fazem jus ao pagamento de horas extraordinárias: como já mencionado, o art. 62, I, da CLT trata apenas do trabalho externo incompatível com controle de jornada e atualmente já não é razoável supor que essa seja a condição de trabalho dos empregados motoristas. Assim, o próprio art. 62, I, da CLT, em sua melhor interpretação, já autorizava deferir a tais trabalhadores o direito formalizado pela Lei 12.619/12: remuneração das horas extras cumpridas. Esse é o fundamento que possibilita aplicar, aos contratos iniciados antes da vigência da Lei 12.619/12, a disciplina nela prevista quanto ao controle de jornada e ao pagamento do labor extraordinário. A Lei 12.619/12 não alterou as circunstâncias fáticas em que estão inseridos os empregados motoristas, nem modificou suas condições de trabalho, mas apenas reconheceu de forma expressa (e agora inegável) uma realidade anterior: a circunstância de que a atividade por eles prestada está, sim, sujeita a controle de jornada pelo empregador, estendendo-lhes as consequências jurídicas daí advindas (pagamento de horas extras). (TRT-9 00815201267109008 PR RO-00815-2012-671-09-00-8-ACO-41316-2013, Relator: Paulo Ricardo Pozzolo, 1ª Turma, Data de Publicação: 17/10/2013).

Observa-se pelo texto do art. 62, inciso I, CLT, que não é suficiente à jornada de trabalho ser externa, ela deve também ser incompatível com a fixação de horário de trabalho, que não se possa efetuar o controle do tempo efetivo à disposição do empregador (RIBEIRO, 2008, p. 66).

O simples fato de realizar serviço externo não significa dizer que o empregado não possua horário de trabalho. Se houver como controlar os horários de entrada e de saída, mesmo que o empregado realize atividade externa, estará sujeito à jornada normal de trabalho, bem como ao pagamento das horas suplementares eventualmente laboradas (SARAIVA, 2011, p.221-222).

Complementa Delgado (2013, p. 917) que a prática trabalhista tem demonstrado que o fato do trabalho ser realizado externamente não elimina a possibilidade da

fiscalização e controle da jornada. Existindo controle e fiscalização, é possível mensurar a jornada trabalhada, passando ser possível falar-se em horas extras.

Nesse mesmo sentido Almeida (2013, p. 146) explica: “Essas profissões que, em princípio não têm direito à jornada de trabalho, se submetidas a qualquer controle de horário passam a ter esse direito tutelar”.

Martins (2014, p. 565) leciona sobre o trabalho externo incompatível com o controle de horário de trabalho:

Poder-se-ia dizer que o artigo 62 da CLT é inconstitucional, pois o inciso XIII do artigo 7º da Constituição Federal estabelece que o empregado deve trabalhar oito horas diárias e 44 semanais. Entretanto, o art. 62 da CLT não está mencionando que o empregado deva trabalhar mais do que a jornada de trabalho especificada na Constituição, apenas que aquelas pessoas que não têm controle de horário, ou os gerentes, de modo geral, deixam de ter direito a horas extras, pois no primeiro caso é difícil dizer qual é o horário que prestam serviços, por trabalharem externamente [...] Assim, não têm tais pessoas direito a horas extras e não é inconstitucional o art. 62 da CLT.

São também trabalhadores que realizam atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho os vendedores, motoristas de ônibus e caminhões e os vendedores propagandistas, como por exemplo. O trabalhador alcançado pela exceção deve ter anotada em sua Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) e na ficha de registro de empregado que estes realizam trabalho externo incompatível com o controle, com a fixação de horário de trabalho (SARAIVA, 2011, p. 221).

Martins (2014, p. 565-566) salienta que a redação determinada ao artigo 62 da CLT pela Lei 8.966/94, permite interpretação, já os empregados que não estão sujeitos ao controle da jornada de trabalho não são enumerados pelo artigo, exceto o gerente; Os destinatários são determinados pelo trabalho externa que é incompatível com a fixação de horário de trabalho que executam, podendo enquadrar-se nesta definição qualquer empregado; Continuam enquadrados aqueles que não trabalham em ambiente interno, como os vendedores, viajantes ou praticistas, assim como os carteiros, motoristas em geral que têm atividade externa ou fazem viagens.

O intenso desenvolvimento de meios telemáticos e informatizados, levou à alteração da redação do artigo 6º da CLT, fixando que não há distinção entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, à distância ou o realizado pelo empregado em seu domicílio, e ainda, reconhece a validade jurídica de novas

ferramentas para controle da jornada de trabalho, utilizados para medir o tempo efetivamente à disposição nas atividades externas. Destarte que tais alterações reduziram o alcance do inciso I, do artigo 62, da CLT. Por se tratar de uma alteração paradigmática, certamente haverá mudanças na atual jurisprudência (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7018).

Delgado (2013, p. 920) enfatiza que desde a concepção da CLT, somente se reportava ao tradicional trabalho no domicílio, e recentemente recebeu atualização que a aperfeiçoou, em referência a nova redação do artigo 6º da CLT assim dispõe:

Art. 6.º Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego. Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio (CLT, 1943).

O trabalho não fiscalizado ou minimamente controlado pelo empregador não é suscetível de aferição da real jornada de trabalho do empregado, e por este motivo é insuscetível da prestação ou não de horas extraordinárias (DELGADO, 2013, p. 915).

A recente redação do artigo 6º, da CLT, limitou ainda mais aplicação da exceção contida no artigo 62, I, da CLT, já que não basta à jornada de trabalho ser externa, ela também precisa incompatível com a fixação de horário de trabalho. O desenvolvimento tecnológico permite dizer que não há mais distinção entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador ou à distância.

4.3 AFERIÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO EXTERNO POR TACÓGRAFO

A legislação trabalhista considera como tempo de serviço efetivo todo o período que o empregado fique à disposição do empregador, expressamente previsto no artigo 4º da Consolidação das Leis do Trabalho. Tal previsão legal provocava divergências quanto ao período de trabalho do motorista profissional, visto que por sua natureza é prestado fora do estabelecimento do empregador e

sem a possibilidade de controle por tacógrafo (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7018).

Gemignani e Gemignani (2012, p. 7018) asseveram que:

Considerando as ferramentas que a lei até então reputava válidas para aferição do tempo efetivamente trabalhado, ergue-se notória impossibilidade de controle, levando a jurisprudência majoritária a aplicar o preceituado no artigo 62, I, da CLT como revela a Orientação Jurisprudencial (OJ) 332²³ da SBDI-1 do Tribunal Superior do Trabalho (TST), [...] por outro lado, necessário registrar a existência de julgados em sentido diverso, que viam no uso de rastreadores, tacógrafos, bips e telefones celulares a possibilidade de controle.

A 6ª Turma do TST, em julgado fundamentado na OJ 332 SDI-1 do TST, diz que apenas o tacógrafo não traduz o efetivo controle de horário de trabalho pelo empregador, dependendo de outras provas, neste sentido são indevidas horas extras.

RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. MOTORISTA. JORNADA EXTERNA. CONTROLE. USO DE REDAC²⁴. De conformidade com a jurisprudência do TST, o uso de aparelhos como o tacógrafo e o REDAC, por si só, não traduz efetivo controle, pelo empregador, da jornada de trabalho realizada externamente, sendo necessário o cotejo de outros elementos para que se possa concluir pela sua existência. Aplicação da OJ 332/SDI-I do TST e precedentes. Recurso de revista conhecido e provido, no particular. (TST, RR654389-96.2000.5.03.5555, Relator: Ministra Rosa Maria Weber Candiota da Rosa, Data de Julgamento: 23/05/2007, 6ª Turma, Data de Publicação: DJ 08/06/2007).

Neste sentido, Delgado (2013, 919), afirma quanto aos controles da jornada de trabalho do motorista carreteiro, “a jurisprudência não tem considerado suficiente a exclusiva presença no caminhão do tacógrafo. Nesta linha, a OJ 332 da SDI do TST”.

²³ OJ-SBDI-1 332. MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/86 DO CONTRAN O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa.

²⁴ Espécie de computador de bordo.

RECURSO DE REVISTA - HORAS EXTRAORDINÁRIAS - TRABALHO EXTERNO - CONTROLE DE HORÁRIOS - POSSIBILIDADE. Para o enquadramento do empregado como trabalhador externo, inserido nas disposições do art. 62, I, da CLT, é *conditio sine qua non* que o obreiro exerça atividade fora do estabelecimento comercial da empresa e não exista nenhum controle de horário, direto ou indireto. Anote-se que não é a ausência de controle de jornada que caracteriza a exceção do art. 62, I, da CLT, mas a impossibilidade de controle de horário, hipótese que não ocorreu nos presentes autos. No caso, o Tribunal Regional consignou expressamente que a reclamada dispunha de equipamentos de rastreamento via satélite aptos a informar a precisa localização do empregado e que havia tacógrafo, de modo que a utilização de tais instrumentos, em conjunto, permitiriam o controle de jornada do autor. Conclui-se, pois, que a reclamada possuía meios de controlar a jornada de trabalho do autor. Logo, afigura-se devido o pagamento das horas extraordinárias. Recurso de revista conhecido e provido. (TST-RR-1230-21.2011.5.23.0004. 7ª Turma. Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, Data de Julgamento: 18/12/2013).

A 7ª Turma do TST reformou a decisão do TRT da 23ª Região, que por sua vez havia reformado a decisão de primeira instância ao deferir ao reclamante o pagamento das horas extraordinárias, sob o fundamento de que não havia indícios nos autos de que o rastreamento do veículo tinha por objetivo o controle da jornada do trabalhador, cuja finalidade é a segurança do condutor do caminhão e da carga transportada, e não a fiscalização de jornada. Entendeu a 7ª Turma do TST, que o equipamento de rastreamento via satélite, em conjunto com o tacógrafo, permitem o exercício do controle de jornada, portanto, a reclamada possuía meios de controlar a jornada de trabalho do autor, julgando devido o pagamento de horas extraordinárias.

Castan e Silva (2012, p. 465) afirmam sobre o uso do tacógrafo, “questão ainda controversa e o Tribunal Superior do Trabalho, através de jurisprudência pátria e da OJ n. 332 da Seção de Dissídios Individuais 1 do TST (SDI-1), esclarecia que o tacógrafo e o rastreador via satélite não configuravam isoladamente controle de jornada”.

Martins (2014, p. 566-567) esclarece que o tacógrafo não implica no controle da jornada de trabalho do motorista empregado, apenas mostra o movimento do veículo ou a sua velocidade, ou seja, não possibilita saber quem é o condutor do veículo, nem o trajeto cumprido.

Nesse sentido, pode-se verificar a decisão da 1ª Turma do TRT da 9ª Região, com fundamento na OJ 332 SDI-1 do TST, reconhece que apenas o tacógrafo não é meio de prova suficiente para provar o controle de horário de trabalho por parte do empregador, pois não implicam na mensuração do tempo efetivamente trabalhado

com exclusividade ao empregador, e não havendo nos autos outros meios de prova, negou provimento.

TRT-PR-21-01-2011 ATIVIDADE EXTERNA. MOTORISTA CARRETEIRO. TACÓGRAFO. CONTROLE DE JORNADA INEXISTENTE. Os tacógrafos são utilizados apenas para verificação da velocidade do veículo, não se destinando, portanto, à fiscalização do horário de trabalho desenvolvido pelo motorista empregado. Os registros dos horários em que o motorista encontra-se em movimento, não importam, obrigatoriamente, em mensuração do tempo realmente dedicado com exclusividade à empresa. Não havendo, nos autos, outros elementos hábeis a comprovar a compatibilidade entre as atividades desenvolvidas pelo Autor e o controle de jornada, à luz da OJ nº 332 da SBDI I do C. TST, incide o disposto no art. 62 da CLT, não fazendo o Reclamante jus ao recebimento de horas extras. Recurso obreiro a que se nega provimento. (TRT-9, PR421-2009-654-9-0-9, Relator: Ubirajara Carlos Mendes, 1ª Turma, Data de Publicação: 21/01/2011).

O Tribunal Superior do Trabalho pacificou o entendimento de que somente o tacógrafo, sem a existência de outros elementos não serve para controle da jornada do empregado que executa trabalho externo, dependendo de outros meios indiretos de controle da jornada (RIBEIRO, 2008, p. 66).

4.4 QUESTÕES CONTROVERSAS

Castan e Silva (2012, p. 465), destacam que, antes da edição da Lei do Motorista, “havia uma inquietude quanto a essa questão do trabalho do motorista e uma insegurança jurídica, esta em razão de distintas decisões, principalmente dos juízes de primeiro grau”.

Há longo tempo se discutia que o trabalho dos motoristas deveriam se adequar as normas da duração do trabalho previstos na Consolidação das Leis do Trabalho e na Constituição Federal, qual seja a jornada normal de trabalho limitada em oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais. Questões controversas, já que com os novos sistemas tecnológicos, como por exemplo, o sistema de rastreamento via satélite, já era possível controlar os movimentos do veículo e não havia mais justificativa para aplicação da exceção do artigo 62, I da CLT (CASTAN; SILVA, 2012, p. 465).

No mesmo sentido, afirma Ribeiro (2008, p. 64), historicamente o controle da jornada de trabalho do motorista era uma tarefa impossível de ser realizada e por esta razão enquadrava-se nos moldes do artigo 62, I da CLT, porém o avanço da tecnologia e a atualização da legislação a possibilitou e a questão do controle da jornada dos motoristas carreteiros gerou divergência doutrinária e objeto de diversas ações trabalhistas.

A alegada insegurança jurídica decorre em razão de distintas decisões quanto ao controle da jornada de trabalho do motorista rodoviário, já que não havia uma regra geral, pois o enquadramento no regime de jornada de trabalho controlada ou enquadramento no trabalho externo incompatível com a fixação de horário de trabalho era definida de acordo com cada caso concreto, julgado com base no quadro fático-probatório (RIBEIRO, 2008, p. 76).

Pode-se observar que o julgado da 2ª Turma do TRT da 23ª Região entende que apesar do caminhão estar equipado com rastreamento via satélite e tacógrafo, isto não é prova de controle de jornada.

MOTORISTA DE CAMINHÃO. CONTROLE DE JORNADA NÃO CONFIGURADO. A função de motorista de caminhão desempenhada pelo Autor é exemplo típico de atividade externa incompatível com o controle de jornada. Conquanto existam situações em que o empregador estabelece métodos específicos destinados a possibilitar o controle da jornada de trabalho do motorista, não se denota, neste caso, que a Demandada tenha adotado procedimento nesse sentido. **O fato de o caminhão estar equipado com tacógrafo e sujeito a rastreamento via satélite não confere a ilação de efetivo controle de jornada.** Recurso da Ré ao qual se dá provimento (TRT-23, RO-00596.2010.021.23.00-3, Relatora: Desembargadora Maria Berenice Carvalho Castro Souza, 2ª Turma, DEJT/TST nº 903/2012 de 23/01/2012, grifo nosso).

No mesmo sentido, recente julgado da 5ª Turma do TST afastou a utilização do rastreador GPS como meio de controle de jornada de trabalho do motorista, já que sua finalidade é localizar a carga transportada e não controlar a jornada de trabalho do empregado motorista.

RECURSO DE REVISTA. 1. HORAS EXTRAORDINÁRIAS. TRABALHO EXTERNO. MOTORISTA. RASTREADOR. CONHECIMENTO. A utilização do rastreador - instrumento por meio do qual se pode saber e determinar a localização e, em alguns casos, a velocidade do veículo, não se apresenta como suficiente para a conclusão de que haveria possibilidade de controle de jornada de trabalho do reclamante. **A finalidade de tal instrumento, em casos tais, é sem dúvida a localização da carga transportada e não da quantidade de horas trabalhadas.** A mesma conclusão se impõe em relação ao tacógrafo (Orientação Jurisprudencial nº 332 da SBDI - 1). Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento. (TST, RR-1712-32.2010.5.03.0142, Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, 5ª Turma, Data de Publicação: 23/05/2014, grifo nosso).

Em sentido contrário, o julgado da 4ª Turma do TST reconhece a existência de outros meios de prova para excluir o empregado motorista da exceção do regime de jornada de trabalho externo incompatível com a fixação de horário de trabalho, reconhecendo a possibilidade de controle de horário de trabalho.

RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE CAMINHÃO. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DA JORNADA DE TRABALHO. 1. A inserção do empregado nas disposições do art. 62, I, da CLT exige a comprovação de absoluta impossibilidade de controle direto ou indireto da jornada de trabalho realizada externamente. 2. **O rastreamento via satélite, diferentemente do tacógrafo, viabiliza o controle da jornada de trabalho do empregado motorista,** porquanto se realiza por meio de aparelho que capta sinais de GPS e permite a transmissão de dados, como a localização exata do veículo, o tempo no qual ficou parado e a velocidade em que trafega. Precedentes. 3. Agravo de instrumento do Reclamante provido. Recurso de revista do Reclamante de que se conhece e a que se dá provimento. (TST, RR176700-44.2008.5.02.0202, Relator: João Oreste Dalazen, Data de Julgamento: 13/11/2013, 4ª Turma, Data de Publicação: DEJT 22/11/2013, grifo nosso).

Figueirôa Junior (2013, p. 473) sustenta que a polêmica criada não é recente e “a discussão sobre o pagamento ou não de horas extras para motoristas empregados é antiga e a jurisprudência sobre a matéria, muitas vezes amparada em certos preconceitos, criou uma insegurança jurídica para patrões e empregados”.

Há julgados na Justiça do Trabalho sobre a jornada de trabalho de motoristas que redundaram em uma condenação em número elevado de horas extras, as quais viam no uso de equipamentos como tacógrafos e os rastreadores uma forma de controle da jornada, e por consequência reconheceram por sentença extensas jornadas de trabalho, muitas vezes sem intervalo para refeição e descanso semanal, o que redundava num número irreal de horas extras (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7018).

Para Rothfuchs (2012, p. 44), os motoristas enquadrados na exceção contida no inciso I do artigo 62 da CLT, aqueles que não têm controle de horário e direito ao recebimento de horas extraordinárias, vinham causando uma enxurrada de processos trabalhistas com pedidos de horas extras, causando instabilidade com muitas condenações baseadas em longas jornadas de trabalho e altas indenizações. Por outro lado, empregados trabalhando ininterruptamente por muitas horas colocando em risco a própria vida e também a vida de terceiros, por imposição dos empregadores, e ainda, sem ser remunerados pelo trabalho extraordinário com a aceitação do judiciário pela previsão de excludente de direito.

Desde a edição da CLT os motoristas profissionais de transporte rodoviário, em sua maioria, estavam enquadrados como atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, porém, é incontestável que nos dias atuais muitas empresas, apesar de enquadrá-los na referida exceção, podem efetivamente controlar a jornada destes profissionais por meios eletrônicos, entretanto é inconteste que, em muitos casos, o controle é inviável, não tendo o empregador como confirmar as informações prestadas pelo motorista empregado, sendo obrigado a pagar horas extras ou horas de espera indevidamente (ROCHA, 2012, p. 3).

A discussão sobre os fundamentos jurídicos que enquadravam os motoristas na exceção do controle de horário de trabalho para serviços externos ou a possibilidade de seu controle com novos instrumentos, não é recente. As distintas decisões nos tribunais dependiam do conjunto probatório trazido ou não pelo reclamante para comprovar a possibilidade do controle, até edição da nova lei, que veio para pacificar o tema com a imposição da obrigação de controle efetivo da jornada de trabalho do motorista profissional.

5 IMPLICAÇÕES ACERCA DA FIXAÇÃO DE HORÁRIO DE TRABALHO APÓS A LEI DO MOTORISTA

5.1 AS MODIFICAÇÕES TRAZIDAS PELA LEI DO MOTORISTA

A nova lei traz profundas e significativas mudanças no ordenamento jurídico nacional, estabelecendo o direito ao controle de horário de trabalho e normas gerais e específicas para a regulamentação da profissão de motorista, além do direito aos intervalos para repouso, descanso e alimentação previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (ROCHA, 2012, p. 2).

A publicação da Lei 12.619 de 2012 desafiou o meio empresarial, já que alterou de forma significativa a legislação que regula o trabalho do motorista, em especial quanto ao controle da jornada de trabalho deste profissional, bem como a concessão de intervalos obrigatórios para descanso (CASTAN; SILVA, 2012, p. 465).

Sobre a Lei 12.619 de 2012, Passos, Passos e Lunard (2013, p. 135) afirmam:

Regulamentação inédita no ordenamento jurídico brasileiro. Além de impor normas de controle de tempo de condução de veículos automotores a todos aqueles que exercem tal profissão, disciplinou o trabalho de motoristas profissionais empregados, afastando-os da exceção contida no artigo 62, I, da CLT.

Segundo Passos, Passos e Lunard (2013, p. 135), a regulamentação estabelecida era desejo não apenas de empregados, mas também dos empregadores, já que as empresas de transportes viviam da incerteza de ser condenados ou não ao pagamento de horas extras em eventual reclamação trabalhista, advinda da falta de uniformidade das decisões judiciais.

A nova lei tem seu aspecto positivo, qual seja o de regulamentar uma relação de trabalho que não mais condiziam com as previsões contidas na CLT, assim como minimizar a insegurança jurídica relativa às questões de controle de jornada de trabalho e horas extraordinárias laboradas em atividade externa. Com a atual

legislação, tem-se um novo paradigma nos setores de transporte de cargas e de passageiros (ROTHFUCHS, 2012, p. 44).

Silva (2012, p. 481) esclarece que são dois os aspectos principais da nova lei: a jornada de trabalho com foco na definição do tempo de trabalho efetivo e o tempo de direção, limitados pelos tempos de descanso e repouso.

“A grande novidade da Lei do Motorista foi a de prever a exclusão, na consideração de tempo de trabalho efetivo, não apenas dos intervalos para refeição, repouso e descanso, mas também do tempo de espera” (SILVA, 2012, p. 484).

Para Machado e Goldschmidt (2013, p. 15), a nova lei trouxe como avanço o controle da jornada de trabalho do motorista e a conseguinte limitação, neste ponto a maior inovação, pois a sua ausência traz efeitos desastrosos para a saúde do próprio trabalhador e também para a sociedade, que fica exposta a condições de risco.

Evidente que a inovação trazida ao ordenamento jurídico, pela Lei do Motorista, foi o controle da jornada de trabalho, afastando definitivamente os motoristas da exceção do controle de horário. A imposição de períodos obrigatórios de descanso e a criação do limite de tempo de direção para o motorista rodoviário inovou no ordenamento jurídico na proteção da vida nas estradas.

5.2 O DEVER DE CONTROLAR A JORNADA DO MOTORISTA

A previsão legal do artigo 2º da Lei do Motorista estabelece como um dos direitos do motorista profissional a “jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna²⁵ pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo”, infere-se daí afastada a aplicação da exceção contida no artigo 62, inciso I da CLT; Trata-se da alteração mais importante inserida pela lei, já que fixa uma mudança no paradigma a partir da sua edição, a de que todos os motoristas terão jornada de trabalho limitada e controlada, evento raro antes do advento da nova lei (ROTHFUCHS, 2012, p. 45).

No ordenamento jurídico brasileiro não existe mais alternativa de se alegar que não é possível efetuar um controle formal da jornada do motorista profissional

²⁵ Não é qualquer controle, mas um que seja fidedigno, digno de fé, fiel, exato (SILVA, 2012, p. 482).

rodoviário, depois da introdução da Lei do Motorista. Não importando o tempo ou a distância, em qualquer situação de fato que se apresente a tais empregados, deverá ser realizada formalmente uma quantificação do tempo. A ausência de um controle formal do tempo de trabalho ou realização de modo incompleto acarretará multa no âmbito administrativo e no âmbito judicial, além da presunção de verdadeira a jornada alegada pelo reclamante (TOLEDO FILHO; NEVES, 2012, p. 398).

As alterações introduzidas pela nova lei determinaram como direito do motorista profissional a jornada de trabalho e tempo de direção controlada, portanto, todos os empregadores terão que adotar o controle da jornada de trabalho dos motoristas, observando que a lei não fixou um tipo de controle específico, apenas exigiu, que o modelo controle selecionado pelo empregador seja fidedigno à jornada realmente praticada pelo empregado motorista. As alterações foram substanciais e em muito modificaram a realidade dos empregadores, a rotina de trabalhado dos seus empregados e também a rotina do tráfego de caminhões e ônibus nas estradas (MORAES, S., 2012, p. 288).

Moraes, S. (2012, p. 288) esclarece que por se tratar de um controle indireto de horário de trabalho pelo empregador, esta tarefa de registrar o controle de ponto cabe ao empregado motorista, seja ela na modalidade eletrônica ou na modalidade manuscrita. Sendo certo que os controles devem, evidentemente, retratar o tempo efetivamente trabalhado pelo empregado motorista. A aferição por parte do empregador pode ser por tacógrafo ou mecanismo de rastreamento via satélite do veículo.

Importante observar decisão da 4ª Turma do TRT da 2ª Região sobre a modalidade eletrônica de controle da jornada de trabalho do motorista:

EMENTA: MOTORISTA DE CAMINHÃO. ENTREGAS. VEÍCULO RASTREADO. TECNOLOGIA EMBARCADA. POSSIBILIDADE DE CONTROLE DA JORNADA. HORAS EXTRAS DEVIDAS. [...] O advento da Lei 12.619, de 30/04/12 apenas veio referendar o reconhecimento dos sistemas eletrônicos de controle de trajeto como legítimos para identificar a jornada do motorista. Devidas as horas extras, inclusive as decorrentes da não concessão de folgas e intervalo intrajornada, assim como seus reflexos. Recurso obreiro provido, no particular. (TRT-2, RO-0192900-61.2008.5.02.0062, Relator: Ricardo Arthur Costa e Trigueiros, 4ª. Turma, Data de Publicação: 24/08/2012).

Moraes, P. (2012, p. 6792) enfatiza que o artigo 2º, V, da Lei 12.619/12, atribui “o dever do empregador em controlar a jornada dos seus empregados. Já o

motorista autônomo tem sob sua responsabilidade o controle do tempo de direção²⁶. A lei atenua o evidente incômodo de atribuir o controle da jornada ao controlado”.

O dispositivo legal listou os meios de controle da jornada, como a papeleta, o diário de bordo ou a ficha de trabalho externo e outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, este último com a possibilidade de adotar outros meios eletrônicos, desde que idôneos. O legislador teria feito melhor se houvesse referido os meios de controle numa ordem de preferencia, por certo, iniciando do mais confiável ao mais vulnerável, assim a possibilidade de fraude não foi embaraçada. A despeito disso, o ponto que merece ressalvas é a faculdade atribuída ao empregador de eleger dentre os instrumentos descritos, qual ele irá adotar para execução do controle de horário, tendo a faculdade de escolher o mais vulnerável para se furtar ao pagamento de horas extraordinárias (MORAES, P., 2012, p. 6794).

A opção do legislador por facultar ao empregador a escolha do meio de controle de horário parece ser a melhor, visto a diversidade de atividades econômicas alcançadas pela lei e as diferenças econômicas e técnicas encontradas nos transportadores. Portanto, empregadores de menor porte podem utilizar meios de controle menos dispendiosos para o correto cumprimento da obrigação. Ao facultar as alternativas o legislador possibilitou a fraude por anotação fictícia, porém é importante lembrar que nenhum meio de controle é infalível e o combate à fraude se dá pelo aumento da fiscalização (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 52).

Moraes, P., (2012, p. 6794) sobre o dever de controlar a jornada:

Inquestionavelmente a troca da razoável certeza da impunidade pela razoável certeza de condenação tende a conduzir os empregadores ao cumprimento da norma, ou seja, a lei tende a produzir uma conduta preventiva ao ilícito e ao próprio litígio.

Importante ressaltar que a Resolução 405 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que regulamenta a Lei nº 12.619, estabelece a forma de fiscalização do tempo de direção e descanso do motorista profissional, por tacógrafo e por registro manual da jornada de trabalho em diário de bordo ou ficha de trabalho, nos mesmos termos do artigo 67-B vetado pela Presidência da República.

²⁶ Artigo 67-C, do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Para Leiria (2012, p. 807), “as longas jornadas de trabalho expõem os trabalhadores a risco de acidentes, o cansaço reduz a atenção e deixa o trabalhador mais vulnerável à ocorrência de acidentes [...], em trabalho além da jornada legal”.

Rocha (2012, p. 2), afirma que a nova lei é fruto de longo debate entre as classes interessadas e alerta sobre o caráter social:

Não se pode negar o caráter social da norma, quando protege o motorista profissional de eventuais abusos com o excesso de jornada de trabalho, não concessão de intervalos e repouso, que acarretam graves prejuízos à saúde do trabalhador, bem como gera graves entraves no convívio familiar e social do mesmo.

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 30) afirmam que “o empregador, agia, em verdade, em total abuso do direito e flagrante má-fé, pois obrigava [...] o empregado a exercer seu ofício em condições desumanas”.

O objetivo da nova lei foi a de resguardar o motorista profissional contra acidentes do trabalho e de adoecimentos em razão do ofício (SILVA, 2012, p. 488).

Silva (2012, p. 488) ainda complementa que:

Haverá, portanto, um grande trabalho para que a doutrina e, sobretudo, a jurisprudência se encontrem preparadas para o grande desafio que se apresenta [...] a limitação do tempo de trabalho deve ser vista não somente como medida de organização do trabalho, senão também – e principalmente – como uma forma eficaz de garantir a saúde do trabalhador, que é um direito humano fundamental e condição necessária para o desfrute de outros direitos fundamentais assegurados pelo positivismo estatal.

Em relação à falta do dever de proteger a saúde e integridade física do trabalhador, o Anuário Estatístico da Previdência Social (AEPS)²⁷ apresenta o conseqüente elevado número de acidentes de trabalho no transporte de carga.

QUANTIDADE DE ACIDENTES DO TRABALHO - TRANSPORTE DE CARGA						
CNAE	Com CAT Registrada			Sem CAT Registrada		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
4930	16.915	17.121	16.940	4.599	4.500	4.300

Quadro 2 – Anuário Estatístico da Previdência Social
Fonte: AEPS

²⁷ Fonte disponível em: <<http://www.previdencia.gov.br/estatisticas/>>. Acesso em 28 set. 2014.

Até antes da edição da nova lei, os motoristas estavam mais expostos a riscos nas estradas em razão do excessivo número de horas laboradas diariamente, sem intervalos para repouso e descanso. Com as recentes imposições, a limitação da jornada de trabalho obsta que o cansaço físico coloque em risco aqueles que trafegam nas estradas ao lado dos motoristas, além de proteger a saúde do profissional.

5.4 APLICAÇÃO DO ARTIGO 62 DA CLT AOS MOTORISTAS

Até a inclusão da Lei 12.619 de 2012 no ordenamento jurídico, com fundamento na exceção do artigo 62, inciso I, da CLT, a posição jurisprudencial majoritária conduzia que a atividade externa exercida pelo motorista empregado, em regra, não estaria sujeito ao controle de horário de trabalho, o que resultava na improcedência dos pedidos de indenização de horas extras não pagas, salvo algumas exceções (MORAES, P., 2012, p. 6793).

A nova lei, para o motorista, de certa forma complementou as modificações inseridas no artigo 6º da Consolidação das Leis do Trabalho no ano de 2011. A nova redação deste artigo equiparou o trabalho realizado à distância e o trabalho realizado dentro do estabelecimento do empregador, assim como inovou com a inclusão de novas ferramentas para registro de horário no parágrafo único, as quais passaram a aceitar a validade jurídica de meios informatizados e telemáticos para controle da jornada de trabalho externa. A Lei do Motorista complementou toda esta diretriz, ao disciplinar as consequências que este novo regramento trouxe parâmetros para controle da jornada de trabalho, acrescentando também normas especiais de tutela da atividade do motorista profissional. (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7018).

Para Toledo Filho e Neves (2012, p. 393), com a nova lei trouxe novos parâmetros:

O legislador rompeu com o paradigma geral desde sempre estabelecido pela CLT, segundo o qual aqueles empregados cujas tarefas cotidianas se perfaçam de maneira externa não estariam abrangidos pelas regras do capítulo referente à duração do trabalho (art. 62, Inciso I). Tal ruptura era necessária e já tardava

Com a obrigatoriedade do controle da jornada de trabalho e a concessão dos intervalos para descanso, repouso e alimentação aos motoristas empregados, a partir da nova lei, a invocação da exceção do artigo 62, I, da CLT, fica afastada definitivamente para o serviço externo sem fiscalização de horário (BOARETTO, 2012, p. 298).

No mesmo sentido explica Figueirôa Junior (2013, p. 472):

Com o advento da nova lei, passou a ser obrigação do empregador e um direito do motorista profissional o controle fidedigno da jornada de trabalho [...], não há mais a possibilidade de se invocar o disposto no inciso I do artigo 62 da CLT para o motorista, valendo destacar que o referido dispositivo não foi revogado pela lei 12.619/2012, ficando a sua aplicação para outras funções e circunstâncias nas quais o labor for externo incompatível com a fixação de horário de trabalho, o que não é mais a hipótese do motorista profissional.

Diferentemente, os motoristas que não têm controle de horário estão incluídos na exceção do inciso I do artigo 62 da CLT. Os motoristas empregados que serão alcançados pela norma sobre o controle de horário são os descritos na Lei do Motorista (parágrafo único do artigo 1º da Lei nº 12.619/12). Os demais podem não ter controle de horário, pois, se houver controle da jornada de trabalho, as horas extras serão devidas ao empregado. O controle deverá ser feito por meio de papeleta, anotação de diário de bordo, ficha de trabalho externo ou por meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos (art. 2º, V, da Lei nº 12.619/12) (MARTINS, 2014, p. 566).

A Lei dos Motoristas alterou o antigo entendimento existente na jurisprudência de que os motoristas carreteiros não possuíam controle de jornada de trabalho, o qual agora é obrigatório, sendo que a destacada presunção alcançará no máximo apenas situações ocorridas antes da sanção da nova lei. Com o surgimento novo diploma legal, que se refere a controles eletrônicos, usualmente já utilizados há vários anos, a referida presunção enfraqueceu-se, mesmo para fatos do passado (DELGADO, 2013, p. 919).

Para Moraes, S. (2012, p. 287), ao tratar do controle da jornada de trabalho do motorista, afirma:

A nova lei não revogou o art. 62 da CLT, mas tão somente excluiu os motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas da exceção prevista no art. 62, I da CLT. Este dispositivo legal ainda está em vigor, mas para outros tipos de atividade e outros tipos de empregados que exerçam atividade externa incompatível com a fixação de jornada de trabalho. Os motoristas profissionais acima descritos não mais podem ser incluídos na exceção do art. 62, I da CLT.

Não está expresso na lei que o motorista não se enquadra mais na exceção prevista no artigo 62, I, da CLT, mas é evidente que a nova determinação legal afasta definitivamente a invocação do serviço externo sem fiscalização de horário de trabalho, já que prevê a norma que a jornada de trabalho e tempo de direção serão controlados de maneira fidedigna, com fundamento no artigo 2º, inciso V, da lei 12.619 de 2012.

5.5 O ALCANCE DA NORMA

5.5.1 Motoristas sem vínculo empregatício

O Brasil possui um território com dimensões continentais, e apesar disto, fez no século XX a opção pelo transporte rodoviário, tanto para locomoção de pessoas como para o transporte de cargas, em prejuízo do transporte ferroviário. Os motoristas autônomos e os motoristas empregados labutam no mesmo ambiente, ou seja, [...] as questões ultrapassam os limites de uma relação de trabalho entre empregado e empregador, também porque o ambiente de trabalho se dá nas malha viária, ou seja, em vias públicas, tornando incontestável a necessidade de se assegurar a todos condutores condições de segurança e saúde adequadas as atividades desempenhadas por estes profissionais, porque, sem dúvida, o trabalho deve estar adaptado ao homem e não o contrário (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7016).

No mesmo sentido, Figueirôa Junior (2013, p. 468) esclarece que:

O artigo 5º da Lei 12.619 de 2012 traz alterações na Lei 9.503/97, Código Brasileiro de Trânsito, para acrescentar os artigos 67-A e 67-C, tratando do tempo de direção ou de condução [...]. Tais alterações são necessárias para que a regra do tempo de direção ou de condução seja aplicada a todo e qualquer motorista profissional, seja ele empregado de empresas nacionais ou estrangeiras, bem, como aos Transportadores Autônomos de Cargas [...]. De nada adiantaria haver alterações na CLT, deixando os milhares transportadores autônomos de cargas sem a obrigação de cumprir um limite máximo de horas ao volante.

O controle de tempo de direção constitui norma de ordem pública²⁸ na proteção não apenas do motorista empregado, mas também dos terceiros que percorrem o mesmo ambiente de trabalho, as vias públicas, de modo que o dever pelo cumprimento da norma deve ser atribuído também ao motorista estrangeiro que transita pelo território nacional. Prudentemente a Lei do Motorista alterou também o CTB, exigindo o cumprimento das normas por qualquer condutor (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7017).

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, pela Resolução 405, introduziu procedimentos para fiscalização do tempo de descanso e tempo de direção de todo motorista profissional, para cumprimento do disposto no artigo 67-A, incluído no CTB pela Lei 12.619 de 2012, dentre eles a ficha de trabalho externo e a ficha de trabalho autônomo (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 201).

Anexo
Ficha de Trabalho do Autônomo

Motorista (Nome, CNH):								
NP	Veículo / Placa	Data saída	Hora saída	Rm inicial	Data chegada	Hora chegada	Rm final	Origem/Destino
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
7.								
8.								
9.								
10.								
11.								
12.								
13.								
14.								
15.								
Certificação de tempo de trabalho e controle de velocidade e tempo.								
Observações/observações - espaço destinado à fiscalização								

Figura 2 – Ficha para autônomo
Fonte: CONTRAN

²⁸ Martins (2014, p. 49) leciona que “normas de ordem pública absoluta são as que não podem ser derogadas por convenções das partes, em que se prepondera um interesse público sobre o individual”.

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 17) sobre a Lei 12.619 de 2012 afirmam:

O propósito dessa lei não foi apenas regulamentar o trabalho dos motoristas empregados “mas o de impor normas de conduta a todos os motoristas profissionais”. Na ementa da lei, onde dispõe o seu objeto, consta que trata do “exercício da profissão do motorista”, ofício cuja execução não se restringe aos moldes do arts 2º e 3º da CLT [...] desse modo, a lei se estende a todos os motoristas profissionais, autônomos ou empregados.

Castan e Silva (2012, p. 467), destacam que “o motorista autônomo também deverá observar o intervalo mínimo de trinta minutos para descanso a cada quatro horas ininterruptas na condução do veículo”, em razão do estabelecido no art. 67-A, §1º, do CTB, bem como o como controlar o tempo de condução nos termos do art. 67-C, do CTB.

Moraes, P. (2012, p. 6790-6791) afirma que, pecando pela falta de técnica do legislador, resultante do consenso de interesses conflitantes, observa-se que a Lei do Motorista atribuiu uma saída completa, que contempla disposições destinadas aos motoristas empregados (CLT) e também aplicáveis aos autônomos (CTB). Contudo cumpre esclarecer que não são alcançados pelas disposições inseridas no CTB todos os motoristas autônomos, deve-se atentar a restrição feita no artigo 67-A, do CTB, o qual limita o alcance da lei aos motoristas referidos no artigo 105, II, do CTB.

Complementa o autor que falta de precisão quanto à determinação do alcance subjetivo da lei, leva a entender que estariam alcançados pela norma apenas os motoristas profissionais empregados. A análise isolada do artigo 1º da nova lei²⁹, e seus incisos, levam a concluir que os motoristas autônomos estariam fora do escopo da lei. No entanto esta conclusão não é acertada, pois a interpretação deve ser pelo todo do novo diploma legal, e o artigo 5º inclui dispositivos ao CTB, aplicáveis aos autônomos e motoristas empregados (MORAES, P., 2012, p. 6791).

Machado e Goldschmidt (2013, p. 13), no mesmo sentido, esclarecem que o tipo de motorista profissional autônomo alcançado pela nova lei, depende da

²⁹ Art. 1.º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei. Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas: I - transporte rodoviário de passageiros; II - transporte rodoviário de cargas; III - (VETADO); IV - (VETADO) (LEI 12.619/12, 2012).

compreensão do novo artigo 67-A do CTB, que ao abordar o alcance da norma, remete ao artigo 105, II do CTB, qual seja aqueles que labutam no transporte escolar, transporte de pessoas com mais de dez lugares, e ainda, motoristas autônomos de carga, cujo frete tenha peso bruto total superior a quatro mil e quinhentos e trinta e seis:

Art. 105. [...] II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (CTB, 1997).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 66-67) afirma que a aplicação do artigo deve alcançar todos os motoristas profissionais, e não somente aqueles especificados no inciso II do artigo 105 do CTB. Uma análise mais criteriosa conclui desta forma, tendo em vista o objetivo da lei em tutelar o descanso.

Rothfuchs (2012, p. 55) destaca que não há, nos artigos enxertados no CTB, um conceito de motorista profissional da mesma forma que previsto na Lei do Motorista – e nem deveria, pois as normas de trânsito devem ser para todos.

As alterações promovidas no Código Brasileiro de Trânsito obrigam os motoristas autônomos a se submeterem às regras de controle do tempo de direção e intervalos, semelhantes aos demais motoristas com vínculo de emprego (BOARETTO, 2012, p. 299).

Moraes, S. (2012, p. 293) enfatiza que para qualquer condução de veículo em desacordo com o artigo 67-A do CTB, será aplicada a penalidade – multa e medida administrativa – pela Polícia Rodoviária Federal ou Estadual. Salaria ainda que a redação do referido artigo, praticamente repete todas as principais normas trabalhistas de jornada, descanso e repouso aplicadas ao motorista profissional empregado.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 24) ao analisar a amplitude da nova lei, lecionam que, de forma diversa do que a leitura fiel do parágrafo único do artigo 1º pode sugerir, é essencial interpretá-lo em consonância com o *caput* do mesmo artigo, que levará a compreender que a lei não exclui os motoristas autônomos do alcance da norma, pelo contrário, ela apenas destacou que o conjunto de regras é aplicável também aos motoristas empregados das referidas categorias. Deste modo, a lei especial destina-se a disciplinar toda categoria dos motoristas.

A nova lei alterou o CTB com normas gerais para os motoristas e não somente para aqueles que laboram mediante vínculo empregatício. As normas inseridas no CTB são específicas e a identificação de seu destinatário se dá pela interpretação do novo artigo 67-A, que faz remissão ao artigo 105, II do CTB, portanto, seus destinatários são aqueles motoristas que laboram no transporte de pessoas com mais de dez lugares, motoristas de veículos de condução escolar e motoristas autônomos que conduzam veículos cujo frete tenha peso bruto total superior a quatro mil e quinhentos e trinta e seis quilogramas.

5.5.2 Enquadramento por atividade ou categoria econômica

Da definição legal do artigo 1º da Lei 12.619 de 2012, são retirados os critérios subjetivos para definir o alcance da norma, ou seja, para apontar o sujeito passivo objeto da lei: o motorista profissional habilitado³⁰ para condução de veículos automotores, com formação profissional³¹, empregado e atuação no transporte de pessoas ou cargas (TOLEDO FILHO; NEVES, 2012, p. 394).

O parágrafo único do artigo 1º da lei faz referência à “categoria profissional”, tendo como espécie os que possuem “formação profissional e que exercem a atividade mediante vínculo empregatício” (ALEMÃO, 2012, p. 526). Ainda, no mesmo parágrafo, o legislador limitou o alcance da lei unicamente aos motoristas que trafegam por rodovias, ficando implicitamente excluídos de sua abrangência aqueles que circulam tão somente no interior dos centros urbanos (TOLEDO FILHO; NEVES, 2012, p. 395).

Moraes, S. (2012, p. 288), na análise sistemática dos artigos da lei, afirma que “a lei tutelar os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução

³⁰ Art. 143 [...] IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista; V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares (CTB, 1997).

³¹ Pode-se definir como formação profissional os requisitos para obtenção da carteira nacional de habilitação, classificados na categoria D e E, que impõe que o condutor seja aprovado em curso especializado ou em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco. Art. 145, IV, do CTB (TOLEDO FILHO; NEVES, 2012, p. 394).

exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício nas seguintes condições: transporte rodoviário de passageiros e [...] de cargas”.

A aplicação da lei acabou limitada aos condutores com vínculo de emprego no transporte rodoviário de pessoas embarcadas e transporte de cargas, não se aplicando aos condutores das demais categorias econômicas, como por exemplo, o motorista de ambulância. Dependendo do caso concreto, será possível aplicar a norma por analogia (SILVA, 2012, p. 482).

Rothfuchs (2012, p. 44) argumenta que a redação da nova lei limita a sua aplicação a duas categorias diferentes, o transporte rodoviário de cargas e o transporte rodoviário de passageiros, sendo certo que este último tem a particularidade de horários pré-estabelecidos e pontos específicos nas estradas, diferentemente do transporte rodoviário de cargas.

Moraes, S. (2012, p. 288) assegura que, pela redação do artigo 1º, a lei será destinada tão somente aos motoristas descritos nas atividades econômicas relatadas nos incisos I e II, qual seja no transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas. Não serão alcançados às regras da nova lei os motoristas pertencentes às demais atividades ou categorias econômicas, como por exemplo, os motoristas de veículos leves ou ambulância.

Apesar desse limite imposto pela Lei do Motorista, foram introduzidas previsões gerais na CLT e no CTB, cuja restrição somente a duas categorias econômicas pode ser contestada frente ao princípio da isonomia (ROTHFUCHS, 2012, p. 45).

Alemão (2012, p. 527), assegura que a Lei do Motorista, em seu artigo 1º “tinha a intenção de criar uma categoria diferenciada de empregados, ou seja, ela tinha a pretensão de estender a profissão de motoristas para além do ramo de atividade de seus empregadores”, porém os vetos da Presidência a prejudicaram.

Importante ressaltar os vetos aos incisos III e IV possuem como justificativa de que “a proposta causaria interferências na representação sindical de trabalhadores no exercício de atividades distintas daquelas que são objeto do Projeto de Lei³²” (MENSAGEM nº 151/12, 2012, p. 1).

³² III – transporte executado por motoristas como categoria diferenciada que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas; IV – operadores de trator de roda, de esteira ou misto ou equipamento automotor e/ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas; (Emenda nº 6 PLEN, 2011, p. 1).

A profissão de motorista é categoria profissional diferenciada, mesmo tendo havido o veto presidencial aos incisos III e IV do artigo 1º, aplica-se a Lei do Motorista em outras categorias, em razão da existência de condições de vida especiais (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2013, p. 473).

A técnica legislativa aplicada na concepção da Lei 12.619 de 2012 é motivo de críticas, pois o artigo 3º da lei, que insere os artigos 235-A a 235H na CLT, não introduz na CLT a limitação prevista no parágrafo único do artigo 1º, o que poderá gerar vícios interpretativos na concessão de direitos ou deveres a categorias não abrangidas pela legislação, as quais são aplicáveis apenas aos condutores no labor de transporte de cargas e passageiros (ROTHFUCHS, 2012, p. 45).

Boaretto (2012, p. 298), sobre o alcance da Lei do Motorista, esclarece:

A expressão “transporte rodoviário” não se restringe aqueles realizados em rodovias. A rigor, tal expressão serve apenas para distinguir dos demais modelos de transportes existentes no Brasil (ferroviário, aquaviário e aeroviário), pois, tecnicamente, significa transporte feito por estradas, rodovias, ruas e outras vias pavimentadas ou não, com a intenção de movimentar materiais, pessoas ou animais de um determinado ponto a outro.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 24) ao analisar a amplitude da nova lei, afirmam que:

Juridicamente insustentável exigir que um motorista, empregado de uma transportadora cumpra os limites estabelecidos pela nova lei quanto ao tempo de direção, a pausas e intervalos para descanso e repouso, e liberar dessa exigência outro motorista, que trafega pelas mesmas rodovias nas mesmas condições, só porque integra categoria diferenciada, como empregado de uma empresa que explora outra atividade³³.

A Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná (FETROPAR) explica quais são as categorias que se enquadram no transporte rodoviário de passageiros e cargas:

³³ Art. 19, inciso 9 do Decreto 99.704 de 1990. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre. **Transporte próprio**: aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado efetuado com veículos de sua propriedade, e que se aplique exclusivamente a cargas que utilizam para seu consumo ou para distribuição dos seus produtos (grifo nosso).

Todas as empresas dedicadas exclusivamente ao transporte de passageiros, transportadoras de cargas, bem como as empresas de diversas atividades ou categorias econômicas, que contratem motoristas para o transporte de passageiros e cargas, por exemplo, comércio que possua veículo automotor para transporte de mercadorias ou indústria que possua veículo para transporte de pessoas, etc (CARTILHA, 2012, p. 5).

A lei alcança todos os condutores profissionais, sejam eles empregados ou não, que atuam no setor de transporte de cargas ou transporte de passageiros, seja qual for o trabalho ou atividade econômica do empregador (BOARETTO, 2012, p. 298).

No mesmo sentido Passos, Passos e Lunard (2013, p. 140) interpretam que “a menção a ‘transporte rodoviário’ não consta do *caput* do artigo 1º, [...] cuja finalidade não é a de reduzir o alcance da norma, mas apenas de explicitá-la”, ou seja, não podem ser interpretadas como uma restrição ao enquadramento na nova lei.

A Lei 12.619 de 2012, da forma como foi sancionada, prejudicada pelos vetos da Presidência da República, num primeiro exame leva-se a interpretar que o objeto destino da regra é apenas o motorista com vínculo empregatício das categorias do transporte rodoviário de cargas e pessoas. Há no texto legal normas gerais e outras específicas para viagens de longa distância, tanto de cargas quanto de pessoas, e transporte rodoviário de cargas de longa distância, em razão de suas particularidades, mas não resumidas apenas a estas categorias. Cabe aqui considerar o objetivo do legislador, como bem explica Adilson Rinaldo Boaretto³⁴ de que são destinatários da lei todos os motoristas profissionais, independente do lugar de labor ou da atividade econômica do seu empregador. A alusão à expressão “rodoviário” diz respeito à distinção necessária com os outros modais de transporte existentes.

³⁴ Especialista em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho, Assessor Jurídico da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo, atuou como técnico na elaboração do anteprojeto que deu origem a Lei do Motorista.

6 DA REGULAMENTAÇÃO

6.1 OS LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO E INSTITUTOS CORRELATOS

6.1.1 A equiparação com os demais trabalhadores

A nova lei “equipara, para todos os efeitos, a dinâmica do motorista profissional à dos demais trabalhadores no tocante a duração do tempo de trabalho despendido na execução de seu ofício” (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 48).

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 48) complementam que, “comparativamente, reproduz-se o regramento internacional disposto na Convenção 153 da OIT complementada pela Resolução 161, regulamentadora das horas de trabalho e de períodos de descanso do trabalhador”.

O *caput* do artigo 235-C inserido na CLT prevê que a jornada do motorista empregado será aquela estabelecida pela Constituição Federal ou jornada mais favorável por intermédio dos instrumentos de Convenção Coletiva de Trabalho ou Acordo Coletivo de Trabalho. A regra geral é que a jornada de trabalho do motorista profissional será de oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais, conforme previsão do artigo 7.º, inciso XIII, da Constituição Federal (MORAES, S., 2012, p. 288):

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. § 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias. § 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso (CLT, 1943).

Silva (2012, p. 484) entende que a modificação incluída na Consolidação das Leis do Trabalho pelo artigo 235-C, atinente ao controle da jornada de trabalho do motorista empregado, será a aquele estabelecido pela Constituição Federal. Neste ponto não traz grande novidade a nova lei, pois os limites constitucionais de tempo de trabalho não poderiam mesmo ser contrariados desde sempre.

Oliveira, F. (2012, p. 1044) lembra que jornada de trabalho diversa poderá ser estabelecida mediante instrumentos de convenção coletiva e acordo coletivo de trabalho, em referência ao *caput* do artigo 235-C, da CLT. Porém, devemos observar que, pela redação dada pelo legislador ao artigo em comento, a jornada poderá ser majorada ou reduzida, desde que por meio de norma coletiva. É possível que o legislador não quisesse dizer isto, mas o fez ao formular linguagem genérica em lei especial. Em suma, a jornada poderá ser reduzida e facultada a compensação, mas não majorada.

Para Moraes, P. (2012, p. 6796), a redação dada ao artigo 235-C, § 1º, da CLT, comporta uma inconsistência jurídica, pois o texto da lei aparenta reconhecer que as convenções de trabalho e acordos coletivos de trabalho o podem alterar de qualquer forma a jornada de trabalho estabelecida pela Constituição Federal. Trata-se de interpretação equivocada, não se pode reduzir os direitos fundamentais. As convenções coletivas de trabalho e acordos coletivos de trabalho podem dispor apenas sobre a redução e compensação da jornada de trabalho, nos termos do artigo 7º, inciso XIII, da Constituição Federal.

Moraes, S. (2012, p. 288) lembra que, diante da necessidade de ajustar o controle de horário de trabalho do motorista a previsão constitucional, Acordo Coletivo ou Convenção Coletiva de Trabalho poderão fixar termos de compensação de horas. A prorrogação da jornada de trabalho obedecerá ao limite de até duas horas, remuneradas com adicional de no mínimo cinquenta por cento, totalizando no máximo dez horas diárias.

O § 1º do artigo 235-C da CLT especifica que é admitida, como consequência do agora controle de horário de trabalho, a prorrogação de horas de trabalho por até duas horas extraordinárias, com a remuneração prevista no artigo 7º, inciso XVI da Constituição Federal (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 200).

Para Oliveira, F. (2012, p. 1044), o § 1º do artigo 235-C da CLT “é ocioso, posto que repetitivo em face ao artigo 59, *caput*, da CLT, de aplicação obrigatória a todo trabalhador com vínculo empregatício”.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 97-98) salientam que, em referência ao § 1º do artigo 235-C da CLT, apesar de alguns doutrinadores interpretarem pela inconstitucionalidade da admissão de prorrogação da jornada de trabalho³⁵, cita que

³⁵ Inconstitucionalidade pela pré-contratação de horas extras de modo habitual (SILVA, 2012, p. 484).

“o simples fato de ocorrerem horas extraordinárias, por si só, não configura atuação ilícita do empregador, ou macula de inconstitucionalidade o dispositivo legal que a possibilitou, pois a própria Constituição Federal prevê a remuneração diferenciada”.

A compensação da jornada de trabalho, por intermédio de convenção ou acordo coletivo de trabalho, direito dos demais trabalhadores pela regra geral do artigo 59 da CLT, foi estendida por lei especial ao motorista empregado, que explicitamente eliminou a eventualidade de acordo direto entre empregado e empregador para este fim (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 99).

A nova lei equiparou o motorista empregado aos demais trabalhadores no que se refere ao controle da jornada de trabalho, estabelecendo os limites constitucionais na duração do trabalho diário e semanal, bem como a sua prorrogação. A definição de tempo à disposição do empregado ao empregador foi prejudica pela exclusão do tempo de espera do computo do período de trabalho efetivo.

6.1.2 Ocorrência de força maior

Para Moraes, P. (2012, p. 6801) reside na indeterminação do elastecimento da jornada de trabalho no caso de força maior, uma especial preocupação em razão de subjetividade da sua caracterização, que pode conduzir a exigência de trabalho por longo período. O artigo 235-E, § 9º, da CLT estabelece a regra que autoriza o motorista superar justificadamente o limite diário de trabalho:

Art. 235-E, § 9.º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino (CLT, 1943).

Moraes, S. (2012, p. 292) cita como “exemplo comum de força maior é o caso de danos inesperados nas estradas causados por acidentes, chuvas, enchentes, deslizamentos de terras, que geram grandes engarrafamentos”.

A norma fixada no § 9.º do artigo 235-E da CLT levará a discussões doutrinárias e jurisprudenciais, pois superar jornada para chegar ao local seguro, sem conceituar força maior, poderá criar inúmeras alegações de força maior

(ROTHFUCHS, 2012, p. 51). O termo força maior nos remete a necessidade imperiosa prevista no *caput* do artigo 61 da CLT, que abrange força maior e serviços inadiáveis. Não está clara a forma de remuneração do excedente, mas entendemos que se trata de hora extra com adicional de cinquenta por cento (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 202).

Oliveira, F. (2012, p. 1049) interpreta diferentemente, considerando que o legislador da Lei Especial nada falou sobre as horas excedentes laboradas em razão de força maior e levando em conta a peculiaridade do trabalho desenvolvido pelo motorista profissional, o tempo à disposição deverá ser considerado como tempo de espera.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 86) lembra que a previsão em lei especial da força maior, afasta a regra geral do artigo 61, § 3º da CLT, que limita a prorrogação em caso de força maior ao máximo de dez horas diárias. A norma especial fixou um limite genérico de prorrogação, atenta a necessidade de garantir a segurança do motorista em situações de risco.

A referida norma é específica para o transporte rodoviário de cargas de longa distância, aquela que o motorista empregado se ausenta de sua base por mais de vinte e quatro horas, previamente autorizada sua flexibilização a fim de permitir que o condutor chegue ao destino ou local seguro. Importante ressaltar a similaridade da referida norma sobre força maior com o artigo 9º da Convenção 153 da OIT.

6.1.3 A possibilidade da escala de trabalho 12 x 36 horas

Prevê o artigo 235-F da CLT, que por intermédio de Acordo e Convenção Coletiva de Trabalho, poderão as empresas instituir a jornada especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso. Esta jornada é pouco adequada à rotina dos motoristas rodoviários de cargas ou passageiros, que viajam todos os dias, normalmente (MORAES, S., 2012, p. 292).

A doutrina e a jurisprudência admitem o trabalho em escala de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso para certas categorias, porém não basta apenas negociação coletiva para a fixação da jornada especial, a lei exige

especificidade para jornada pactuada, e se isso não ocorrer, o instrumento coletivo poderá ser objeto de nulidade (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1050).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 81), asseguram a necessidade de cautela em relação à adoção da escala por vários motivos. Nas viagens de longa distância o motorista não retorna para sua residência para gozo do período de descanso e é impossível conduzir um veículo por doze horas contínuas com o mesmo nível de concentração.

É flagrante a inconstitucionalidade da previsão contida o artigo 235-F da CLT. É certo que a jurisprudência vem admitindo a aplicação da referida escala de trabalho por meio de negociações coletivas, após analisar os valores jurídicos envolvidos nos casos concretos, ocorre que, o presente caso diz respeito a um direito objetivo que vulnera o artigo 7º, inciso XIII da Constituição Federal. Portanto, trata-se de um retrocesso social (MORAES, P., 2012, p. 6797).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 82), quanto ao posicionamento defendido pelo Procurador do Trabalho Paulo Douglas Almeida Moraes, asseveram que “não comungamos desse entendimento por considerar que não restou configurada a violação a nenhum preceito constitucional” com fundamento no artigo 7º, incisos XIII e XXVI da Constituição Federal.

Figueirôa Junior (2013, p. 468) ressalta a importância da negociação coletiva com previsão constitucional e reforçada pela Lei do Motorista:

Sobreleva ressaltar que a nova lei prestigia a negociação coletiva como forma supletiva de regulamentação de algumas condições de trabalho específicas para determinadas especialidades de transporte rodoviário de cargas [...] artigo 235-F, da CLT (jornada de 12x36).

A referida norma é aplicável a todo motorista com vínculo empregatício, no transporte de passageiros e transporte de cargas de curta e longa distância em consonância com a previsão legal do artigo 7º, inciso XXVI da Constituição Federal.

6.1.4 Limite do tempo de direção e suas consequências práticas

O tempo de direção é o período que o motorista estiver à disposição do empregador na condução do veículo, efetivamente ao volante de um veículo entre a

origem e destino, uma nova figura jurídica, distinguindo-se do tempo de espera, tempo de reserva, tempo de descanso, tempo de repouso e refeição. Sua previsão legal está no artigo 235-C, § 2º, da CLT e artigo 67-A, § 4º, do CTB, conjugados com o artigo 235-D, inciso I, da CLT³⁶. A nova lei fixou sua duração máxima em quatro horas, prevendo que nas viagens de longa distância, terá o motorista profissional a obrigatoriedade de cumprir um intervalo mínimo de trinta minutos, podendo este intervalo ser fracionado (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7018-7019).

Para Leiria (2012, p. 810), o tempo de direção é o espaço de tempo do condutor “ao volante de um veículo em curso, entre a origem e o destino, o qual não poderá exceder a quatro horas ininterruptas, excepcionalmente prorrogáveis em uma hora”. Tal conceito é aplicado não somente aos motoristas com vínculo empregatício, já que a previsão legal também se encontra no artigo 67-A, § 4º do CTB.

O tempo de direção permitido ao motorista profissional empregado implica que “nesse ponto que inicia a interconexão entre o tempo de direção e o tempo de trabalho, pois o limite máximo de tempo que o motorista profissional pode conduzir o veículo [...] passa a exercer influência no tempo de trabalho” (SILVA, 2012, p. 487).

Moraes, P. (2012, p. 6792) esclarece:

A jornada de trabalho aplica-se apenas ao motorista empregado, ao passo que o tempo de direção aplica-se a motoristas empregados e autônomos. Outra observação importante é que a totalidade do tempo de direção, para o motorista empregado, é considerada na jornada de trabalho, mas nem todo tempo de jornada corresponde a efetivo tempo de direção, tal qual ocorre quanto aos intervalos obrigatórios de trinta minutos a cada quatro horas de direção ininterrupta.

Castan e Silva (2012, p. 466), enfatizam que o objetivo da regulamentação foi “disciplinar o tempo de direção do motorista visando trazer mais segurança, não só

³⁶ Art. 235-C, §2º. Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso; Art. 235-D, I. Intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção (CLT, 1943). Art. 67-A, § 4º. Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido (CTB, 1997).

ao trabalhador, mas, também, para toda sociedade, evitando desta forma o excesso de jornada, contribuindo com a redução dos acidentes nas estradas”.

Lembra Rothfuchs (2012, p. 45) que a lei diferenciou os institutos do tempo de direção e da jornada de trabalho, para deixar claro que a jornada de trabalho, conforme previsão do artigo 4º da CLT³⁷ não é somente o tempo de direção despendido pelo motorista no cumprimento de sua obrigação, mas também o tempo à disposição do empregador.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 85-86), quanto ao tempo de direção, assevera:

A lei teve o escopo de fixar uma baliza para a duração do tempo em que o motorista fica na direção do veículo, impedindo a exigência contínua de período mais dilatado, em que a possibilidade de dispersão da atenção, decorrente do cansaço, compromete a higidez física e mental do condutor e pode provocar graves acidentes [...] um passo importante para evidenciar a inter-relação entre jornadas excessivas de trabalho e a precarização das condições de saúde e segurança.

O tempo de direção se resume no período de trabalho em que o motorista está na condução do veículo e limita-se pelos intervalos obrigatórios para descanso. Tal medida inovou na ordem jurídica para proteção da vida nas estradas e saúde do motorista. Não é demais lembrar que é dever do empregador controlar de maneira fidedigna o cumprimento do tempo de direção.

6.1.5 Os períodos de descanso

O controle da jornada e efetivo gozo dos períodos de descanso constituem medida de higiene, saúde e segurança³⁸, garantidas por norma de ordem pública destinada a proteger o trabalhador e os terceiros que ao seu lado trafegam em vias públicas (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7017).

³⁷ Art. 4.º Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada (CLT, 1943).

³⁸ Art. 7.º 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. (CF, 1988).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 63) afirmam que em razão da falta de técnica apresentada pelo legislador, os períodos de descanso garantidos pela nova lei são apresentados de forma dispersa e fragmentada, ao mesmo tempo em que os entrelaça com novos dispositivos inseridos na CLT e no CTB. Resumidamente: i) intervalo de trinta minutos pelo período de quatro horas ininterruptas de direção; ii) intervalo mínimo de uma hora para refeição; iii) repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas; iv) descanso semanal de trinta e cinco horas nas viagens de curta e longa direção limitada ao período inferior ou igual uma semana; v) descanso semanal de trinta e seis horas nas viagens de longa duração, aquelas superiores ao período de uma semana. Os períodos de descanso não integram a jornada de trabalho.

O artigo 235-C, §3º da CLT³⁹, assegura ao motorista o direito ao gozo do intervalo para refeição de uma hora, intervalo de repouso diário de onze horas e o descanso semanal de trinta e cinco horas. Os intervalos devem ser cumpridos em viagens de curta e de longa distância (MORAES, S., 2012, p. 290):

Os intervalos não são considerados na somatória da jornada de trabalho e como regra, o intervalo intrajornada e interjornada são considerados como período de suspensão do contrato de trabalho (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 199).

6.1.5.1 Intervalo de descanso de trinta minutos

O legislador estabeleceu, no artigo 235-D, inciso I, da CLT⁴⁰, intervalos de descanso de trinta minutos para cada quatro horas de tempo ininterrupto de direção, que poderão ser fracionados, intervalos estes exclusivos para motorista profissional em viagens de longa distância, assim consideradas aqueles “que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência

³⁹ Art. 235-C, § 3.º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas (CLT, 1943).

⁴⁰ Art. 235-D, I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção (CLT, 1943).

por mais de vinte e quatro horas”. O Intervalo deve ser excluído do cômputo da jornada (MORAES, S., 2012, p. 290).

Para Rothfuchs (2012, p. 49), “tratam-se, aqui, de espécies de repouso trabalhistas, exclusivos do trabalhador de longa distância, tendo em vista que a lei também inclui repouso semelhantes na legislação de trânsito”, em referência as regras para descanso incluídas pelo novo artigo 67-A da do CTB, que alcança todos os motoristas profissionais, incluídos aqui os motoristas autônomos.

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 55) afirmam sobre o artigo 235-D da CLT que “as hipóteses elencadas são completamente compatíveis com o controle de jornada, pois os incisos são particularizações das condições da jornada”.

Para Leiria (2012, p. 810), foi objetivo do legislador determinar que o motorista descanse com o veículo parado, para evitar a perda de atenção e exaustão ocasionadas por longas horas de direção, preservando a vida do motorista e dos demais usuários das rodovias.

Muito embora a Lei do Motorista faça referência ao intervalo mínimo de trinta minutos somente para viagens de longa distância, aquela viagem que o motorista permanece fora da base da empresa por mais de vinte e quatro horas (art. 235-D da CLT), esse intervalo se aplica também para os motoristas que laboram em viagens de curta distância (SILVA, 2012, p. 487).

Moraes, P. (2012, p. 6799) interpreta de mesmo modo, observa que embora o intervalo de direção esteja previsto no artigo relativo às viagens de longa distância, ele se aplica a qualquer viagem que supere quatro horas de direção, mesmo porque, a imposição do intervalo de direção de trinta minutos também está previsto no artigo 67-A, § 1º, do CTB, é de caráter geral. Ressalta ainda que as paradas para abastecimento ou reparos não poderão ser consideradas como parte do gozo do tempo de espera, trata-se de tempo à disposição do empregador e que o intervalo de direção deve ser computado como jornada normal de trabalho, visto que não fora listado dentre as exceções do artigo 235-C, § 2º, da CLT.

O tempo obrigatório de direção diz respeito ao intervalo mínimo de trinta minutos de descanso a cada quatro horas de tempo ininterrupto de direção, computado como jornada de trabalho. A imposição de intervalo obrigatório a cada quatro horas de direção contínua foi prevista inicialmente na Convenção 153 da OIT em seu artigo 5º, porém sem especificar o tempo de descanso.

6.1.5.2 Intra jornada

Gemignani e Gemignani (2013, p. 67) lecionam que, diferentemente do estabelecido no *caput* do artigo 71 da CLT, a Lei do Motorista fixou o mínimo de uma hora para descanso e alimentação, mas não fez referência ao máximo permitido.

O artigo 235-D, inciso II, da CLT, adota a premissa legal já prevista no artigo 71 da CLT, impondo um intervalo mínimo de uma hora, que pode coincidir com o intervalo obrigatório do tempo de direção (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 56).

A lei especial assegura o gozo do intervalo mínimo de uma hora para descanso e alimentação, nos termos do artigo 71 da CLT, sem fazer referência ao tempo máximo, conforme estabelecido no *caput* do referido artigo.

6.1.5.3 Intervalo interjornada

A Lei do Motorista prevê a concessão do intervalo de interjornada tanto para o motorista empregado quanto para os motoristas autônomos, tendo em vista as alterações na CLT e no CTB (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 71).

O motorista deve usufruir do intervalo de interjornada de onze horas diárias, necessariamente com o veículo estacionado, podendo ser feito na cabine leito ou em alojamento, exceto em revezamento, no qual seis horas deverão ser cumpridas com o veículo parado. Este tema é um problema para as transportadoras, visto que é preferência do motorista profissional concluir a viagem a cumprir o tempo de repouso. As alterações introduzidas pela Lei do Motorista no CTB, artigo 67-A, § 3º, permite maior flexibilidade do gozo deste intervalo, mediante o fracionamento do período de repouso diário em nove horas mais duas horas, dispositivo aplicável aos motoristas em geral, exceto aqueles com vínculo empregatício (MORAES, S., 2012, p. 291).

Leiria (2012, p. 809), a respeito da possibilidade do fracionamento do descanso obrigatório diário previsto no artigo 67-A, § 3º, do CTB, lembra que tal fracionamento não tem alcance trabalhista, muito embora para a autoridade

fiscalizadora de trânsito, o motorista que cumpriu nove horas está apto para seguir viagem e não estará sujeito à infração de trânsito. No âmbito trabalhista não há amparo legal e as horas restantes são horas extraordinárias.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 72) afirmam que “da forma como hoje está em vigor, o texto da lei indica que não foi permitido o fracionamento do intervalo interjornada para o motorista empregado”, lembrando que há movimentações no Congresso nacional (em referência aos projetos de lei que tramitam na Câmara dos Deputados) para ampliar esta faculdade de fracionamento também para os celetistas. O tema que deve ser abordado com cautela.

O gozo do intervalo interjornada é obrigatório para todos os motoristas profissionais, com a distinção de que os motoristas autônomos poderão fracioná-lo, com um período mínimo de nove horas de descanso. Observe-se que o período de descanso deve ser com o veículo estacionado, por óbvio, porém na direção em dupla, o gozo da interjornada deve ser de no mínimo seis horas com o veículo parado.

6.1.5.4 Descanso semanal

A inovação fica por conta do descanso semanal fixado em trinta e cinco horas para todos motoristas e trinta e seis horas, este último específico para transporte rodoviário de cargas de longa distância, porém o descanso aos domingos não é uma garantia nas viagens de longa duração, que pode coincidir ou não com os domingos (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2013, p. 470).

Moraes, S. (2012, p. 292) lembra que no descanso semanal “houve omissão da norma quanto à preferência do domingo. Obviamente, pelas razões de total impossibilidade fática de se fixar um dia certo para o Descanso Semanal Remunerado (DSR)”.

O intervalo é fixado em 35 horas, visto que o empregador tem a obrigação de respeitar de forma simultânea o intervalo interjornada somado ao próprio descanso semanal (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 199).

Castan e Silva, (2012, p. 468), explica que “a regra geral do DSR é o intervalo de onze horas entre uma jornada e outra, prevista no art. 66 da CLT, somado com descanso semanal de vinte e quatro horas que alude o art. 67 da CLT”.

Para viagens de longa distância e duração, assim consideradas aquelas com tempo de viagem superior a uma semana, o descanso semanal será acrescido de uma hora, conforme previsão legal do artigo 235-E da CLT⁴¹:

As viagens de longa duração possuem uma norma específica quanto ao descanso semanal remunerado, o descanso será de trinta e seis horas, com previsão legal no artigo 235-E da CLT, permitido o seu fracionamento em trinta mais seis horas e o gozo será no retorno do motorista à base. Surgiu aqui uma compensação autorizada por lei, pelo fato do motorista não conseguir gozar de seu descanso semanal remunerado dentro da mesma semana (MORAES, S., 2012, p. 292).

A legislação possibilitou a fruição do período de descanso além do módulo semanal nas viagens de longa distância, para atender o objetivo do instituto em proveito do motorista. A permissão de fracionamento do intervalo indica nessa mesma direção, portanto, trinta horas gozadas no retorno e seis horas concedidas logo após o repouso de interjornada (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 77).

Leiria (2012, p. 810-811) entende que o legislador procurou compensar o trabalhador nas viagens de longa duração, com um descanso semanal mais prolongado, já que determinou o descanso semanal no texto legal sem fazer referência a interjornada, no intuito de lhe proporcionar o convívio familiar e social que lhe é sonhado durante a semana, pelo fato de que o descanso semanal usufruído fora do domicílio do empregado frustra a finalidade social e familiar do direito, já que impede o convívio do trabalhador com a família e amigos, causando-lhe danos à saúde física e mental, em decorrência do isolamento que sofre o motorista profissional.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 75), em relação ao descanso semanal de trinta e cinco horas, da forma como foi exposta por Leiria (2012, p. 810-811), afirma

⁴¹ Art. 235-E § 1.º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso. § 2º (VETADO). § 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário (CLT, 1943).

que “tal argumentação revela-se contrária à lógica de todo o ordenamento trabalhista e não encontra respaldo na interpretação sistemática dos dispositivos que regem a matéria”, considerando que o descanso semanal especial para o motorista corresponde ao total das horas somadas da interjornada e o descanso semanal de vinte e quatro horas.

Moraes, P. (2012, 6800-6801) afirma que é curioso o motivo pelo qual o repouso semanal remunerado (RSR) nas viagens de longa distância foi acrescido ao descanso semanal uma hora. Trata-se de questão atinente ao processo de negociação na elaboração da lei. Os representantes sindicais dos trabalhadores negociaram um período maior de descanso semanal, aceito pelo segmento do transporte de cargas e recusado pelo segmento empresarial do transporte de passageiros.

Pela interpretação do disposto no § 1º do artigo 235-E, da CLT, restou possibilitada a cumulação do RSR de trinta e seis horas semanais nas viagens de longa distância, sem limite de tempo. O fato é que o § 2º do artigo 235-E, da CLT, que limitava em cento e oito horas o acúmulo de DSR, ou três módulos semanais, foi vetado pela Presidência da República com a justificativa de inconstitucionalidade. Tal evidência pode conduzir a absurdos, nos quais os motoristas se ausentem por meses de viagem. Diante disso, na prática, será necessário empregar um critério razoável para evitar que o instituto do descanso semanal seja desvirtuado (MORAES, P., 2012, p. 6801).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 77) afirmam que:

As razões apresentadas para vetar o §2º desse artigo se revelaram questionáveis, pois o escopo do preceito era estabelecer um limite, evitando que a postergação do retorno ocorresse por longo tempo. Por outro lado, a fixação de um número determinado, como ali sugerido, poderia desencadear novos conflitos. Assim sendo, a melhor solução será tratar da questão em acordo ou convenção coletiva.

A precisão do legislador na Lei do Motorista é muito similar àquela adotada na Recomendação 161 da OIT de 1979, que nos seus artigos 23 a 25, estabelece que o tempo de descanso semanal deva ter duração mínima de vinte e quatro horas consecutivas, seguidas ou precedidas do descanso diário, de preferência aos domingos, ou seja, trinta e cinco horas seguidas. No transporte de longa distância a recomendação da OIT é a de que os descansos semanais podem acumular-se por

duas semanas seguidas no máximo. Neste último caso, a Lei do Motorista previa a acumulação máxima por três semanas, porém o veto presidencial deixou uma lacuna, não há fixação de limite de tempo.

6.1.5.5 Fracionamento do intervalo intrajornada

A nova lei altera também o disposto no artigo 71 da CLT, inserindo o §5º, que permite o fracionamento do intervalo de repouso e alimentação entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, no transporte coletivo de passageiros. O legislador procurou privilegiar a negociação coletiva em razão das peculiaridades da atividade desenvolvida (BOARETTO, 2012, p. 299).

O fracionamento previsto no artigo 71, §5º, da CLT restringe-se aos intervalos para alimentação, ante a natureza do serviço e as condições especiais do referido trabalho. Poderão ser concedidos intervalos menores e fracionados, não descontados da jornada, ao final de cada viagem aos motoristas (LEIRIA, 2012, p. 809).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 67-68) ressalta que, a possibilidade de fracionamento diz respeito especificamente ao trabalho dos profissionais empregados no transporte coletivo de passageiros. O legislador fixou o mínimo legal de uma hora, mas não fez menção ao tempo máximo permitido, portanto, nada impede que convenção ou acordo coletivo de trabalho estabeleça tempo maior ao limite de duas horas.

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 167-168) explicam que a norma previu apenas o fracionamento do intervalo, e não sua redução ou supressão:

A nova lei descartou a possibilidade de ser fixado no instrumento normativo intervalo intrajornada inferior ao previsto no *caput* do citado artigo 71 da CLT, sendo que a soma dos intervalos menores e fracionados concedidos ao final de cada viagem devem ser equivalente ao período de uma hora de descanso, sujeito à pena de ser desconsiderada a norma coletiva.

Gemignani e Gemignani (2013, p. 71) destaca que “a doutrina vem questionando a aplicação do referido dispositivo ao transporte urbano, por fraudar a

finalidade do instituto”, o período de descanso deve ser integral e efetivamente gozado.

Moraes, P. (2012, p. 6802-6803) ressalta sobre o fracionamento do intervalo intrajornada:

A autorização legislativa para que instrumento coletivo fracione o intervalo intrajornada mostra-se claramente inconstitucional. Por certo o legislador tomou por base a Orientação Jurisprudencial nº 342 da SBDI-1 do TST⁴². (cancelada em 2012) [...] Embora o item II do verbete guarde certa semelhança com a nova disposição legal inserida no §5º do artigo 71 da CLT, suas diferenças são marcantes e determinantes para a conclusão de que a inovação é inconstitucional.

Complementa Moraes, P. (2012, p. 6804) sobre o artigo 71, §5º, da CLT que “passará a legitimar a violação aos bens jurídicos protegidos constitucionalmente, permitindo a nefasta combinação entre o fracionamento do intervalo intrajornada, manutenção do módulo de oito horas de jornada e a possibilidade de prorrogação”.

Após a publicação da nova lei, o TST editou a Súmula 437 cancelando várias Orientações Jurisprudenciais sobre o tema⁴³, restabelecendo em seu item II parte da antiga redação da OJ 342, porém ampliando seu alcance. A partir da Lei 12.619 de 2012, os conflitos acerca do intervalo intrajornada nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no transporte coletivo de passageiros, passam a ser tratados a luz do artigo 71, §5º, da CLT (PASSOS; PASSOS; LUNARD, 2013, p. 163-164).

A previsão legal de fracionamento do intervalo intrajornada é específica para os empregados no setor de transporte coletivo de passageiros e o dispositivo é similar ao item II da cancelada OJ 342 da SBDI-1 do TST, porém com alcance ampliado aos “motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários” e sem as limitações de jornada diária de sete horas ou quarenta e duas horas semanais e a não prorrogação da jornada de trabalho.

⁴² OJ nº 342 da SBDI-1 do TST: Cancelada. Convertido o item I no item II da Súmula nº 437 - Res. 186/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012.

⁴³ Conversão das Orientações Jurisprudenciais 307, 342, 354, 380 e 381 da SBDI-1 na Súmula 437 do TST.

6.2 TEMPO DE RESERVA

O fundamento legal do tempo de reserva está no artigo 235-E, § 6º da CLT⁴⁴, ao tratar da proteção aos motoristas de transporte rodoviário de cargas em longa distância. Tal dispositivo aplica-se também ao motorista do transporte rodoviário de passageiros de longa distância, aplicável somente para os casos de revezamento entre dois motoristas na direção do mesmo veículo (MORAES, S., 2012, p. 292):

Quando a viagem é feita por dois motoristas, os casos chamados de “cabine dupla”, haverá revezamento de motoristas durante a viagem e o período de descanso será realizado com o veículo em condução, sendo esse tempo de descanso com o veículo vencendo a estrada que será considerado tempo de reserva (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1048).

Jorge Neto e Cavalcante (2012, p. 202), esclarecem que “o tempo de reserva é calculado à base de trinta por cento do valor da hora normal de trabalho e engloba as horas que o motorista está usufruindo o intervalo interjornada dentro do veículo”.

Para Moraes, P. (2012, p. 6800) “insta esclarecer que o ‘tempo de reserva’, a exemplo do que ocorre com o ‘tempo de espera’, começa a ser contado a partir do final da jornada normal”, enquanto subsistir o horário de labor a contagem do tempo de reserva não será iniciada.

Rothfuchs (2012, p. 50-51), ao comentar o artigo 235-E, §6º da CLT, compara o tempo de reserva ao instituto do sobreaviso: “Segundo a previsão legal, esse tempo será remunerado à razão de trinta por cento da hora normal, em situação análogo à hora de sobreaviso”. Ressalta o autor que o tempo de reserva será remunerado e não indenizado, como o instituto do tempo de espera.

O tempo de reserva do motorista equipare-se a reserva do aeronauta, tempo não superior a seis horas que ele permanece à disposição do empregador no local de trabalho, e também se equipara à prontidão do ferroviário, no qual o ferroviário permanece nas dependências da estrada de ferro aguardando ordens (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 202).

⁴⁴ Art. 235-E § 6.º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal. § 7o É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado (CLT, 1943).

Leiria (2012, p. 809-810) interpreta o tempo de reserva no mesmo sentido e complementa que não se constitui um aperfeiçoamento legislativo, já estava previsto na Lei do Aeronauta, embora o tempo de reserva exceda a jornada, é remunerado apenas com adicional de trinta por cento do tempo que o empregado ficou em reserva, e quanto ao período de descanso assim ficou estabelecido:

O motorista em regime de revezamento tem o direito ao repouso diário mínimo de seis horas consecutivas em alojamento externo ou em cabine leito com o veículo estacionado (art. 235-E, § 7º, da CLT). O próprio legislador considerou que o repouso com o veículo em movimento não é reparador, entretanto, determinou a remuneração quando do veículo em movimento.

O referido repouso mínimo de seis horas consecutivas com o veículo parado não respeita o artigo 66, da CLT que determina o tempo de descanso em onze horas entre duas jornadas de trabalho. A Lei do Motorista está concedendo apenas parte do descanso interjornada com o veículo imóvel. As horas restantes serão descansadas com o veículo em movimento, logo, será considerado tempo de reserva e remunerado como tal (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1048).

Moraes, S. (2012, p. 292) observa que o valor do tempo de reserva é semelhante ao do sobreaviso, mas não se trata do mesmo instituto jurídico, da mesma forma que não é o mesmo valor do tempo de espera, corresponde somente a trinta por cento da hora trabalhada.

O tempo de reserva aplica-se especificamente aos trabalhadores pertencentes às categorias econômicas do transporte rodoviário de cargas em longa distância e do transporte rodoviário de passageiros de longa distância, quando trabalhado em dupla. O referido instituto tem incidência sobre as horas excedentes a jornada de trabalho normal, quando o motorista reserva estiver em repouso no veículo em movimento. Diferentemente do tempo de espera, o tempo de reserva é remunerado, não é verba indenizatória.

6.3 REMUNERAÇÃO POR COMISSÃO

A proibição de remuneração do motorista por meta e a oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, está prevista no artigo 235-G, da CLT⁴⁵. Esta vedação tem como finalidade preservar a sociedade das consequências que o incentivo financeiro pode trazer ao motorista (MORAES, S., 2012, p. 293).

Castan e Silva (2012, p. 466), sobre o artigo 235-G da CLT, afirmam que a vontade do legislador é “evitar que o valor da remuneração do trabalhador esteja atrelado à sua produção de modo a comprometer a segurança rodoviária e da coletividade”, proibindo excessivas jornadas sem o devido repouso.

Jorge Neto e Cavalcante (2012, p. 203) destacam que é “louvável a atitude do legislador em vedar a adoção de sistemática de remuneração vinculada à comissão ou qualquer outro meio de vantagem” numa referência ao risco do motorista, da carga ou passageiros transportados.

O artigo em comento prevê uma condição para a não vedação legal: a necessidade de não “comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação de normas da presente legislação”, ou seja, o que está sendo vedado é o comprometimento da segurança ou violação das normas da lei.

Demonstrar o nexo causal entre o comissionamento e essa redução da segurança, poderá, de um lado, tornar “letra morta” a previsão ou causar a equivocada presunção de que o simples comissionamento gerará redução na segurança, causando, por consequência, a sua proibição, de fato, em qualquer circunstância (ROTHFUCHS, 2012, p. 53).

A remuneração por meta implica na intenção do motorista em fazer uma viagem mais rápida, já que terá interesse financeiro, desse modo, certamente, não fará uma viagem tranquila dentro dos parâmetros legais. Há no artigo evidenciado uma condição para legalidade de comissionamento, o qual é a remuneração por meta que não comprometa a segurança nas autopistas, a segurança coletiva e normas estabelecidas pela Lei do Motorista (MORAES, S., 2012, p. 293).

⁴⁵ Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação (CLT, 1943).

A imposição de limites à remuneração do condutor empregado em função de distância, tempo, natureza e quantidade de produtos transportados “apresenta um conceito subjetivo, pois existe a ressalva levando a interpretação de que a comissão que não prejudicar a segurança nas estradas é permitida.” (CASTAN; SILVA, 2012, p. 466).

O legislador teve por objetivo coibir que a empresa contratante obrigue o condutor a realizar viagens em tempo menor do que o normal, mediante o pagamento de um adicional. Embora louvável a intenção, o legislador fez a proibição sem criar as consequências pela desobediência (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1050).

A preocupação das entidades envolvidas no anteprojeto e do próprio legislador foi inibir de forma objetiva a utilização de mecanismos que levam o motorista a exceder o tempo de direção, colocando em risco sua vida, a vida de terceiros e a própria carga do veículo (BOARETTO, 2012, p. 299).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 103) ressaltam que:

A remuneração proporcional à quantidade e à qualidade do trabalho prestado é, há tempos, reconhecida como um dos melhores incentivos ao aumento de produtividade na prestação laboral, porém em relação aos motoristas, tem produzido consequências nefastas. A exigência de maior rapidez [...] tem levado o trabalhador a descuidar-se dos períodos de repouso, muitas vezes ingerindo substâncias para “driblar o sono”.

A limitação de remuneração por meta não obsta a remuneração variável atrelada a outros requisitos como a boa manutenção do veículo, o baixo consumo de combustível, ou seja, metas ligadas a qualidade dos serviços prestados. A lei especial veda apenas o incentivo ao risco por intermédio de remuneração variável (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 103).

A remuneração por meta não está proibida, a vedação diz respeito a comprometer a segurança nas estradas ou a violação das leis, colocando em risco a própria vida ou a vida daqueles que trafegam ao lado do motorista rodoviário nas vias públicas. Similar instituto é previsto no artigo 10 do Regulamento 561 da UE.

7 O TEMPO DE ESPERA E AS DIVERGÊNCIAS SOBRE SUA NATUREZA JURÍDICA

Trata-se o tempo de espera de um novo instituto que corresponde às horas excedentes a jornada de trabalho, caracterizado pelo período que o motorista rodoviário aguarda “o carregamento e descarregamento dos veículos no embarcador e destinatário ou a fiscalização de mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias”. Esta inovação consta do artigo 235-C, § 8º e § 9º da CLT⁴⁶ (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7019).

Figueirôa Junior (2013, p. 469) leciona a respeito do instituto do tempo de espera:

É a grande novidade trazida para a CLT, pela Lei 12.619/12, baseada em experiência de outros países, sobretudo Chile e alguns países da Comunidade Econômica Europeia, visando dar tratamento diferenciado ao motorista profissional em função das características próprias de sua atividade.

Leiria (2012, p. 811) resume o tempo de espera, no contexto que foi criado, como novo conceito, que por ficção jurídica, não é considerado como trabalho efetivo, em oposição ao artigo 4º da CLT e ao entendimento consolidado na jurisprudência. O tempo de espera é composto por aquelas horas que não são consideradas extraordinárias: as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias; O tempo excedente à jornada, quando fora da base da empresa, o veículo ficar parado e for exigida a permanência do motorista junto ao veículo pelo empregador⁴⁷ e, por fim, o tempo

⁴⁶ Art. 235-C, § 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias. § 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento) (CLT, 1943).

⁴⁷ Art. 235-E, § 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera (CLT, 1943).

restante ao repouso diário usufruído em alojamento de embarcação na qual está sendo transportado o veículo, desde que acompanhado pelo motorista⁴⁸.

Segundo entendimento de Moraes, S. (2012, p. 289), a criação do tempo de espera por parte do legislador é elogiável. O tempo de espera não é considerado tempo à disposição do empregador⁴⁹ e nem trabalho extraordinário, nos termos do artigo 235-C, § 8º da CLT, é um novo instituto.

Moraes, S. (2012, p. 289) complementa que, por não ser a natureza jurídica do tempo de espera um tempo extraordinário ou à disposição do empregador, surgem consequências jurídicas, quais sejam a) o tempo de espera dentro do horário de trabalho é remunerado como horas normais; b) não há a obrigatoriedade de respeito ao limite de duas horas, como as horas extraordinárias; c) o tempo de espera não será remunerado como tempo extraordinário, por não ser tempo trabalhado o motorista pode fazer quantas pausas desejar, não estando sujeito ao rigor dos intervalos legais para descanso; d) o tempo de descanso jamais poderá ser computado como tempo de espera; e) o valor pago a título de tempo de espera tem natureza indenizatória.

Do referido dispositivo não se vislumbra a obrigação da empresa pagar as duas primeiras horas do tempo de espera como horas extraordinárias, para somente após vir a ser considerado tempo de espera. Ainda, por se tratar o tempo de espera de natureza jurídica indenizatória, não repercutirá em nenhuma outra verba trabalhista ou previdenciária (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2013, p. 470).

São requisitos do tempo de espera, concomitantemente: a) estar o empregado no desempenho da função de motorista rodoviário de cargas; b) ficar aguardando para carga e descarga do veículo ou para fiscalização; c) que a espera se dê após a jornada normal de trabalho (SANDRI, 2012, p 496).

O tempo de espera é específico para viagens de curta ou longa duração, pela interpretação conjunta dos artigos 235-C, § 8º e artigo 235-E, § 5º, da CLT. Se o tempo de espera for superior à jornada normal de trabalho, fica o motorista dispensado da jornada normal de trabalho, exceto se for exigida a sua permanência

⁴⁸ Art. 235-E, § 11 Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3o do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera (CLT, 1943).

⁴⁹ Art. 235-C, § 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso (CLT, 1943).

junto ao veículo, nesta hipótese em que o tempo excedente deverá ser considerado como tempo de espera (MORAES, S. 2012, p. 289-290).

Na interpretação de Oliveira, F. (2012, p. 1048), o tempo de espera excedente à jornada normal de trabalho, quando for exigida a permanência do motorista junto ao veículo, o motorista empregado fará jus às horas extras e também será contemplado como período de espera indenizado. Tal conclusão se dá em razão de que nos parágrafos em comento, a expressão “não sendo computadas como horas extraordinárias” (art. 235-C, § 8º, da CLT) foram omitidas pelo legislador.

Deverá ser considerado como tempo de espera, o período que o motorista estiver obrigado a acompanhar o veículo embarcado, salvo se a embarcação possuir alojamento para gozo do intervalo de repouso diário de onze horas, previsto no § 3º do art. 235-C, este tempo não será considerado como tempo à disposição da empresa, apenas o tempo restante será considerado de espera, nos termos do artigo 235-E, § 11, da CLT (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1049).

No entendimento de Rothfuchs (2012, p. 47), o tempo de espera é o período de não-trabalho, porém registrado apenas depois de terminada a jornada de trabalho, ainda que a atividade do empregado seja exatamente a mesma da jornada normal de trabalho:

Períodos específicos (carga ou descarga de mercadoria ou fiscalização) em que o trabalhador encontra-se à disposição de seu empregador, mas que pelos termos da lei não estaria trabalhando. Tanto não estaria trabalhando que não será remunerado pelo período, mas sim indenizado em montante superior ao seu valor de salário-hora, mas inferior ao das horas extraordinárias.

Castan e Silva, (2012, p. 467), salientam que será devido o adicional se o tempo de espera exceder a jornada diária normal de trabalho, portanto, o tempo de espera só terá início depois de cumprida a jornada normal de trabalho, apenas para carga ou descarga de mercadoria ou fiscalização. O tempo de espera não é considerado como trabalho efetivo:

Art. 235-C § 2.º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso (CLT, 1943).

Castan e Silva, (2012, p. 468) esclarecem que a soma do tempo diário na condução de veículo com o tempo de espera, até o limite da jornada diária de

trabalho estabelecida pela Constituição Federal, não dá direito ao acréscimo legal, somente após o fim da jornada.

Diferentemente, Rothfuchs (2012, p. 47) afirma que a jornada de trabalho do motorista não se resume ao tempo de direção, mas ao período à disposição do empregador, incluindo o tempo de espera, portanto, trata-se de ponto extremamente criticável, pois o legislador não tem capacidade de alterar a realidade dos fatos.

Se o período em que o motorista está acompanhando carga ou descarga de mercadoria ou fiscalização é considerado tempo de trabalho, desde que ocorrido durante a jornada normal de trabalho, não pode sua natureza jurídica ser modificada pelo “bater das oito horas”, pois a realidade fática segue a mesma. O aspecto certamente será alvo de inúmeras discussões tanto das partes envolvidas, quanto do próprio fisco. (ROTHFUCHS, 2012, p. 48).

Sandri (2012, p. 496-497), em referência a chamada incongruência do 235-C da CLT, cita a má formulação da regra do tempo de espera, ao partir da hipótese do motorista profissional só entrar em período de tempo de espera ao término da jornada normal de trabalho, dando ao instituto tratamento desigual, esquecendo-se que o tempo de espera também ocorre dentro da jornada de trabalho do empregado (carga e descarga, por exemplo), porém sem nenhum tratamento diferenciado, remunerado pelo tempo à disposição, ou seja, como hora normal de trabalho sem acréscimos, diferentemente do tempo despendido para realização do mesmo serviço depois do tempo máximo da jornada de trabalho. O legislador cometeu um vício na qualificação técnica do tempo de espera, remunerando de maneira desigual duas situações idênticas, já que tanto o tempo de espera realizado dentro da jornada normal, quanto aquele realizado após o horário de trabalho, devem ter o mesmo tratamento.

O tempo espera, período despendido pelo empregado depois da jornada de trabalho, pela definição do legislador, não configura horas-extras, numa tentativa de revestir essa previsão legal de constitucionalidade de forma totalmente distorcida ao espírito da Constituição Federal (MACHADO; GOLDSCHMIDT, 2013, p. 22).

É questionável à constitucionalidade do acréscimo de trinta por cento sobre a remuneração do salário-hora pelo tempo de espera, pois está em confronto ao expresso no artigo 7º, XVI da Constituição Federal (ROTHFUCHS, 2012, 48).

O tempo que o trabalhador estiver à disposição do empregador deve ser considerado como tempo em cumprimento de jornada de trabalho e, se extrapolar a

jornada normal, deve ser remunerado com o adicional de cinquenta por cento sobre a hora normal e não trinta por cento. O adicional é inconstitucional (MACHADO; GOLDSCHMIDT, 2013, p. 23-24).

Sobressai da definição deste dispositivo, evidente conflito com o artigo 7º, inciso XVI da Constituição Federal, em que a remuneração do serviço extraordinário deve ser superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal. Não se afigura para nada admissível a fixação de uma remuneração extraordinária do tempo de espera em porcentagem inferior àquela garantida constitucionalmente, um direito fundamental do trabalhador. Ainda que se argumente que nesse período o empregado não esteja laborando, ele tem direito a desconexão, ou seja, direito de se desligar de modo completo da responsabilidade ligada aos serviços prestados (TOLEDO FILHO; NEVES, 2012, p. 397).

Para Silva (2012, p. 485-486), a criação do instituto do tempo de espera foi uma péssima novidade. O tempo de espera aplica-se apenas ao motorista que trabalha no transporte rodoviário de cargas e não pode sobreviver no sistema jurídico pátrio.

As incongruências do instituto do tempo de espera saltam aos olhos: 1º) se é tempo que excede a hora normal, trata-se de hora extra; 2º) se é hora extra, não pode ser indenizada; 3º) o adicional de hora extra jamais pode ser inferior a cinquenta por cento. Infere-se uma dupla inconstitucionalidade diante da manifesta violação do art. 7º, incisos XIII e XVI da Constituição Federal, ou seja, o limite de quarenta e quatro horas semanais e adicional mínimo de cinquenta por cento para horas extras (SILVA, 2012, p. 486-487).

A exclusão do cômputo do tempo de espera para fins de aferição do tempo de trabalho efetivo (artigo 235-C, §2º, da CLT), bem como a sua forma de remuneração, conduz a fundados questionamentos acerca da constitucionalidade do novo instituto, uma vez que o tempo de espera constitui na prática tempo à disposição do empregador, razão pela qual deveria, em princípio, ser remunerado nos termos do artigo 7º, inciso XVI, da Constituição Federal (MORAES, P., 2012, p. 6799).

O legislador substituiu as horas extras por “tempo de espera”. Trata-se de malabarismo que reduziu o percentual constitucional de horas extraordinárias. A lei é injusta, usa de artifício para burlar a Constituição. A indenização do evento, por não ser verba de caráter salarial, não terá incidência sobre as demais verbas devidas ao

empregado, diferente das horas extras. A doutrina e a jurisprudência deverão dar interpretação razoável ao tema (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1046).

O legislador para evitar o não pagamento das horas extras quando o motorista se encontra esperando o carregamento ou fiscalização, além da jornada normal, dividiu os tempos de trabalho em efetivo e de espera, e criou uma “indenização” que é salário de fato. Resta saber se tal disposição será entendida como constitucional (ALEMÃO, 2012, p. 541).

Diferentemente, Sandri (2012, p. 494) afasta a inconstitucionalidade por não ser o tempo de espera incompatível com o disposto artigo 7º, inciso XVI da Constituição Federal; A hora extra é o tempo de trabalho efetivo além do horário de trabalho e o tempo de espera não é considerado tempo de trabalho efetivo, não se confunde com este, o empregado não está efetivamente dirigindo ou fiscalizando a carga, encontra-se ocioso, ressalva disposta na parte final do artigo 4º, *caput*, da CLT⁵⁰ e no art. 235-C, §2º da CLT, portanto, trata-se o tempo de espera de uma disposição especial, restrita à categoria dos motoristas profissionais e legitimada em razão das suas peculiaridades.

O tempo de espera tem o efeito jurídico de transmudar o tempo de sobrejornada, que pela norma geral (art. 4º da CLT) se consideraria tempo à disposição, em um período sem qualquer efeito para a contagem do típico labor extraordinário, limitando-se à indenização amalgamada no § 9º (SANDRI, 2012, p 496).

Figueirôa Junior (2013, p. 470) também argumenta que o tempo de espera encontra consonância com a regra geral do artigo 4º da CLT, em sua parte final. A exceção expressamente consignada no artigo 235-C, § 8º da CLT, aplicada ao motorista profissional, veio ao encontro da necessidade de se estabelecer um regramento por exceção para uma situação muito peculiar.

Entendimento contrário, Silva⁵¹ (2012, p. 486) afirma que nem se objete que a parte final desta norma ressalvada⁵² se aplica ao tempo de espera. A ressalva do artigo em comento trata das disposições específicas para situações de não-

⁵⁰ Art. 4.º Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, **salvo disposição especial expressamente consignada** (CLT, 1943, grifo nosso).

⁵¹ José Antonio Ribeiro de Oliveira Silva, Juiz do Trabalho, titular da 2ª Vara do Trabalho de Araraquara.

⁵² Art. 4º, *caput*, da CLT “salvo disposição especial expressamente consignada”.

trabalho⁵³, específicas do transporte ferroviário, como o tempo de sobreaviso e prontidão⁵⁴. O tempo de espera é mais do que tempo à disposição, é tempo de trabalho efetivo.

Moraes, S. (2012, p. 290) entende que o objetivo do poder legislativo não foi criar situações parecidas ao sobreaviso ou prontidão, mas criar uma situação semelhante à remuneração do trabalho extraordinário (pouco inferior e de caráter indenizatório) para o tempo que o motorista não puder seguir na condução do veículo, sendo obrigado a permanecer parado.

Para Alemão (2012, p. 540) sobre o tempo de espera e o sobreaviso, entendimento similar, afirma que:

É bom esclarecer que essa regra não tem nada a ver com sobreaviso, que ocorre quando o empregado recebe menos que um salário por ficar aguardando em algum local fixo e pré-determinado ser chamado para trabalhar, independentemente de vir a ser efetivamente convocado. [...] O sobreaviso é uma situação menos gravosa que a jornada, pois o empregado só tem a obrigação de ficar em determinado lugar com um canal de contato aberto para poder ser chamado. No tempo de espera o empregado já se encontra trabalhando e a espera ocorre durante imediatamente após esta, pois é uma extensão desta. A Lei claramente afirma que ela ocorre quando a jornada normal é excedida, embora não como 'trabalho efetivo'. [...] É, na verdade, uma situação mais próxima da hora extra, embora com um percentual inferior aos 50%.

Podemos observar a interpretação contrária de Gemignani e Gemignani (2013, p. 91):

O legislador pretendeu adicionar, às figuras já existentes do sobreaviso e prontidão, o tempo de espera – escorando-se na abertura proporcionada pelo artigo 4, *caput*, da CLT, ao considerar a possibilidade de "disposição especial expressamente consignada" como é o caso da lei especial ora em comento. Para tanto, também faz remissão a Súmula 428⁵⁵ do TST, entendendo que situação análoga ao sobreaviso está caracterizada, porque nesse período o motorista permanece aguardando o 'chamado para o serviço'.

⁵³ "A lei cria noção intermediária entre tempo laborado ou à disposição e o tempo extracontratual: o obreiro tem sua disponibilidade pessoal significativamente restringida [...]. Porém, o trabalhador não está efetivamente laborando, o que faz com que a consequência contratual não seja plena. Note-se que a ordem jurídica não considera também que esta situação se iguale à do tempo à disposição no centro do trabalho, conferindo-lhe menor peso jurídico" (DELGADO, 2013, p. 887).

⁵⁴ "Sobreaviso caracteriza-se pelo fato de o empregado ficar em sua casa, no máximo de vinte e quatro horas e a remuneração é de 1/3 do salário normal. Na prontidão o empregado fica nas dependências e da estrada aguardando ordens, no máximo de doze horas e sua remuneração é de 2/3 do salário-hora normal" (MARTINS, 2014, p. 593).

⁵⁵ Súmula nº 428 do TST. Sobreaviso. Aplicação analógica do art. 244, § 2º da CLT. I - O uso de instrumentos telemáticos ou informatizados fornecidos pela empresa ao empregado, por si só, não caracteriza o regime de sobreaviso. II - Considera-se em sobreaviso o empregado que, à distância

Cumpra observar recente decisão da 3ª Turma do TRT da 3ª Região sobre o entendimento do instituto do tempo de espera:

EMENTA: MOTORISTA. TEMPO DE ESPERA VS TEMPO DE PRONTIDÃO. Com a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que inseriu o § 8º ao art. 235-C da CLT, criou-se a figura do tempo de espera para o motorista, com o objetivo de remunerar o empregado que “ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias”, instituto que regulamenta, de forma específica, o tempo de espera do motorista profissional e não se confunde com o tempo de prontidão previsto no art. 244, §3º, do mesmo diploma, que tem por objeto o pagamento do empregado em estrada de ferro que “ficar nas dependências da estrada, aguardando ordens” (TRT-3 RO-01161-2013-148-03-00-5, Relator: Taisa Maria Macena de Lima, 3ª. Turma, data de Publicação: 07/04/2014)

No caso concreto, decidiu o Tribunal que o reclamante na função de motorista profissional de carreta, não tem direito de receber horas de prontidão previstas no art. 244, §3º, da CLT, visto que o motorista não ficava de prontidão aguardando ordens, mas estava o motorista efetivamente laborando externamente, não tendo semelhança ou não se confundindo o tempo de espera com o tempo de prontidão.

MOTORISTA. HORAS DE SOBREVISO. REMUNERAÇÃO À BASE DE 1/3 DA HORA NORMAL. O fato do autor permanecer nos estabelecimentos indicados pela ré, fora de sua residência, indica que permanecia à disposição do empregador, sem poder empreender atividades particulares. Neste compasso, plenamente justificável a pretensão do obreiro no pagamento de horas à disposição. Sobre o tema, a novel Lei dos Motoristas, de n. 12619/12, em seu art. 235-E, § 4º, possui conteúdo declaratório para superar a dicotomia jurisprudencial quanto a este tempo à disposição do empregador, de modo que é inegavelmente cabível a remuneração. Na forma da nova Lei, este tempo é considerado como "**tempo de espera**", remunerado à base da hora normal acrescida de 1/3, quando exigida a permanência junto ao veículo, hipótese dos autos. Todavia, o fato do contrato ter se findado em momento anterior à edição da nova legislação, não impede que se reconheça o **regime de sobreaviso**, apenas provendo-se o recurso empresarial para alterar a condenação da origem de horas de prontidão, remuneradas em 2/3 da hora normal, para sobreaviso, na razão de 1/3, situação mais próxima da nova disciplina estabelecida na Lei 12619/12. (TRT-4 - RO: RS 0000716-25.2012.5.04.0663, Relator: Marcelo José Ferlin D. Ambroso, Data de Julgamento: 05/06/2014, 3ª Vara do Trabalho de Passo Fundo, grifo do autor).

e submetido a controle patronal por instrumentos telemáticos ou informatizados, permanecer em regime de plantão ou equivalente, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço durante o período de descanso.

No presente caso, o Tribunal reconhece o regime de sobreaviso do motorista, nos termos da Lei 12.619 de 2012.

Quanto à remuneração da nova figura jurídica estabelece que não sejam “computadas como horas extraordinárias”, mas sim “indenizadas”, trata-se de ponto polêmico do tempo de espera e certamente tal instituto desencadeará debates e controvérsias no meio jurídico (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7019).

Martins (2014, p. 595) afirma que “a lei faz referência a indenização, mas não parece isso, e sim remunerar as horas de espera”.

O legislador determinou pelo texto da lei que as horas do tempo de espera sejam indenizadas, que significa eliminar o dano, dano este decorrente da submissão do trabalhador a longas horas de espera sem remuneração, visto que não são horas extras. Até o advento da Lei do Motorista, quando postulado judicialmente e comprovado o controle de jornada pelo empregador, todas àquelas horas excedentes eram deferidas como horas extraordinárias (LEIRIA, 2012, p. 811-812).

O tempo de espera: “é tempo à disposição do empregador. O empregado tem que ficar aguardando e veículo e não pode fazer outra coisa. Tempo que excede a jornada normal é considerado com hora extra e não indenização” (MARTINS, 2014, p. 595-596).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 89-90) enfatizam sobre a natureza jurídica do tempo de espera, que o cotejo do artigo 235-C da CLT e a parte final do artigo 4º da CLT traduz inegável tempo à disposição. A parte final do § 11, do artigo 235-E da CLT aponta no mesmo sentido de forma transversa⁵⁶, assim, flagrante inconstitucionalidade ao definir uma verba de natureza salarial como indenização.

No entanto, não há violação no que se refere ao adicional de 30% do tempo de espera em relação artigo 7º, inciso XVI da CF, visto que há distinção entre serviço efetivo⁵⁷ e trabalho efetivo⁵⁸, respectivamente, da mesma forma que se

⁵⁶ Art. 235-E, § 11 [...] esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

⁵⁷ “Noção intermediária entre tempo laborado ou à disposição [...] o trabalhador não está efetivamente laborando, o que faz com que a consequência contratual não seja plena [...] conferindo-lhe menor peso jurídico” (DELGADO, 2013, p. 887).

⁵⁸ “a) o período dedicado ao **trabalho efetivo** – remunerado como extraordinárias as horas que extrapolarem o limite legal de 8 horas; b) o período de **serviço efetivo** – em que o empregado permanece em disponibilidade em benefício do empregador – prontidão, sobreaviso e, agora, tempo de espera” (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 89, grifo do autor).

observa no sobreaviso e prontidão. Remunera-se a disponibilidade e não a produção (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 90).

A inconstitucionalidade do preceito está restrita à configuração de indenizatória a uma verba de inequívoca natureza salarial, mas não vê nenhuma inconstitucionalidade na estipulação do adicional de 30%, o que considero plenamente válido por não se referir a trabalho efetivo (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 91).

O instituto do tempo de espera, por não ser considerado como trabalho efetivo, remunerado com percentual inferior ao da hora extraordinária, além de ser indenizado, desde a sua concepção é polêmico pela alegação de inconstitucionalidade. Tal instituto muito se assemelha ao tempo de espera previsto no Código de Trabalho Chileno, por não ser considerado como jornada de trabalho, com a diferença de que no Chile há um limite de oitenta horas mensais para o tempo de espera e remunerado com acréscimo de cinquenta por cento sobre o salário mínimo mensal.

8 OS VETOS NA LEI DO MOTORISTA E OS NOVOS PROJETOS DE LEI

8.1 OS PRINCIPAIS VETOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Ainda que a Presidência da República tenha imposto dezenove vetos, a lei sancionada continua sendo um instrumento de conquista para toda sociedade, já que seus principais pilares foram mantidos e representam um avanço nas relações de trabalho e para segurança nas estradas (BOARETTO, 2012, p. 297).

Para melhor compreensão do alcance da lei, é necessário entender a razão dos vetos da Presidência da República, publicadas na Mensagem da Presidência nº 151 de 30 de abril de 2012.

De início, a justificativa da sanção com vetos aos incisos III e IV do artigo 1º da Lei 12.619/12 pela Presidência da República, depois de ouvidos os Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Justiça e a Secretaria-Geral da Presidência, é a de que “da forma como redigida, a proposta causaria interferências na representação sindical de trabalhadores no exercício de atividades distintas daquelas que são objeto do Projeto de Lei” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 1).
Incisos vetados:

III - transporte executado por motoristas como categoria diferenciada que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas; IV - operadores de trator de roda, de esteira ou misto ou equipamento automotor e/ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas (EMENDA Nº 6 PLEN, 2011, p. 1).

É entendimento que “a Lei tinha a intenção de realmente criar uma categoria diferenciada de empregados. Ou seja, ela tinha a pretensão de estender a profissão de motoristas para além do ramo de atividade de seus empregadores” (ALEMÃO, 2012, p. 528).

O veto ao inciso IV do projeto de lei, que equiparava os motoristas nele descritos, não altera a vinculação desses profissionais à categoria dos trabalhadores em transporte terrestre, integrante da CNTTT (BOARETTO, 2012, p. 298).

Foi objeto de vetos da Presidência da República à proposta de alteração da Consolidação das Leis do Trabalho, norma que permitia que regulamento patronal

disciplinasse o tempo de descanso e tempo de direção, previstos no artigo 235-B VI (EMENDA Nº 6 PLEN, 2011, p. 1), vetado com a justificativa de que a proposta permitiria “o empregador criar deveres adicionais ao empregado por meio de regulamento” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 2).

Jorge Neto e Cavalcante (2012, p. 198) entendem que está correto o veto, “visto que tais matérias são de ordem pública e não devem ser disciplinadas pelo empregador”.

O veto ao § 7º do art. 235-C, trata da redução do intervalo interjornada em até duas horas, mediante compensação, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo. O veto justificou-se pelos “impactos negativos à saúde do trabalhador” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 2).

Jorge Neto e Cavalcante (2012, p. 199) afirmam em relação ao dever de cumprir os intervalos que “são imposição de ordem pública e visam à proteção da saúde física e psíquica do trabalhador, portanto, não devem ser reduzidos por negociação coletiva”.

A proposta de acúmulo de descanso semanal, previsto no §2º do art. 235-E do projeto de lei, limitado ao total de cento e oito horas, teve como razão do veto que o “acúmulo de descanso proposto viola o previsto no art. 7º, XV, da Constituição” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 1). O artigo 7º, XV da Constituição Federal⁵⁹, estabelece como direito dos trabalhadores urbanos e rurais o repouso semanal remunerado.

O acúmulo de cento e oito horas para descanso significa que o motorista profissional de cargas poderia ficar um mês ininterrupto sem descanso, neste sentido, está correto o fundamento do veto (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2012, p. 199). Para Silva (2012, p. 488), o “fundamento do veto é inquestionável: o acúmulo do descanso semanal viola a norma do artigo 7º, inciso XV, da Constituição Federal”.

Rothfuchs (2012, p. 50) conclui que o parágrafo segundo foi vetado “por afrontar à previsão constitucional de repouso semanal, porém admitida flexibilização à regra do parágrafo terceiro, que prevê que as trinta e seis horas podem ser fracionadas em trinta mais seis” horas. Cabe destacar a OJ-SDI-1 410 que

⁵⁹ Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos (CF, 1988).

estabelece como violação ao artigo 7º da Constituição Federal “a concessão de repouso semanal remunerado após o sétimo dia consecutivo de trabalho, importando no seu pagamento em dobro”.

O veto ao § 8º do art. 235-E da CLT, cuja redação previa o pagamento de pernoite ao motorista fora da base da empresa, em caráter indenizatório, se deu em razão que ao “conferir caráter indenizatório, [...] a proposta afasta a incidência de tributos e encargos, tais como o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), sendo assim prejudicial tanto ao empregado, quanto ao Erário” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 2).

Jorge Neto e Cavalcante (2012, p. 199) discordam do veto presidencial, “vez que o pernoite não pode ser considerado como valor salarial, visto que é uma forma de indenização das despesas de alojamento”.

Foi também objeto de vetos da Presidência da República à proposta de alteração da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, e no § 8º do art. 67-A da proposta de lei, que fazia referência ao § 7º do mesmo artigo, estabelecendo solidariedade civil e criminal entre o transportador e os agentes mencionados no § 7º, para aquele que permitir ou ordenar a qualquer motorista a inobservância dos intervalos de descanso. A fixação de solidariedade na responsabilidade criminal é “contrária ao princípio da responsabilidade pessoal” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 3).

O art. 67-B, que trata da disciplina de tempo de direção, controlado pelo condutor do veículo por meio de diário de bordo, foi vetado com a justificativa de que “a possibilidade de anotação em diário de bordo, permite que simples registros manuais sirvam de instrumento probatório, o que não traz segurança ao motorista e dificulta a fiscalização” (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 3).

Silva (2012, p. 483), concorda com as razões do veto, pelo fato de que embora a lei atribua a responsabilidade do controle do tempo de direção ao motorista, não poderia possibilitar a manipulação do diário de bordo.

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 173) afirmam que apesar do veto presidencial ao artigo 67-B, justificado pela falta de credibilidade e dificuldade de fiscalização, surpreende o fato do CONTRAN, órgão integrante do Poder Executivo Federal, por intermédio da Resolução 405, criou as mesmas formas de controle que haviam sido previstas e vetadas no artigo 67-B.

Santos⁶⁰ (Informação verbal) (APÊNDICE A) explica que a Resolução 405 do CONTRAN também foi elaborada em parceria com a CNTTT, e em razão dos vetos no legislativo, a CNTTT incluiu propositalmente os artigos vetados para fins de fiscalização de todos os motoristas, pela impossibilidade de vetos ao disposto em resolução.

Foram objeto do mesmo veto os artigos 7º, 8º e 10º da Lei 12.619 de 2012, que tratavam dos locais de espera e determinavam respectivamente:

Artigo 7º do Projeto de Lei: “a exigência da construção de locais seguros, destinados ao descanso dos motoristas e estacionamento de veículos, situados a intervalos menores que duzentos quilômetros entre si” (EMENDA Nº 6 PLEN, 2011, p. 9), que incluía o inciso VI ao artigo 34-A da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, artigo que dispõe sobre concessões por licitação a serem outorgadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Artigo 8º do Projeto de Lei: “Não se aplicam as vedações do §4º quando a celebração de contrato de parceria público-privada tiver por objeto a construção ou implantação de pontos de parada [...] para estacionamento de veículos e descanso dos motoristas” (EMENDA Nº 6 PLEN, 2011, p. 9), incluindo o §5º ao artigo 2º da Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004, lei que institui normas para licitação e contratação de parceria público-privada.

Artigo 10 do Projeto de Lei: “Os contratos de concessões de rodovias outorgados anteriormente à entrada em vigor desta lei deverão se adequar às disposições contidas no inciso VI do §2º do artigo 34-A da Lei 10.233 [...] no prazo de 1 (um) ano” (EMENDA Nº 6 PLEN, 2011, p. 10). Fundamenta a Presidência da República as razões do veto (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 5):

A proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, o que poderia ensejar o reequilíbrio dos contratos e o consequente aumento de tarifas cobradas nos pedágios. Ademais, a utilização do regime de parcerias público-privadas deve se limitar a projetos que exijam recursos vultosos e contratos de longo prazo, os quais permitam a amortização dos valores investidos (Mensagem nº 151/12, 2012, p. 5).

As exigências impostas fariam parte dos novos editais de concessões de rodovias, as concessões já existentes teriam um ano para se adaptarem a essa

⁶⁰ Epitácio Antonio Santos, Presidente da FETRAPAR, atuou como técnico na elaboração do anteprojeto que deu origem a Lei do Motorista, representante da CNTTT (ANEXO D).

exigência e a lei também permitiria o uso das Parcerias Público-Privadas (PPP) nas construções dos locais destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas em autoestradas administradas diretamente pelo Poder Público (BOARETTO, 2012, p. 299).

Para Alemão (2012, p. 543), de forma equivocada ou acertada, o fato é que o veto procurou excluir qualquer obrigação por parte das concessionárias, bem como as obrigações do Poder Público no reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões de rodovias, anteriores à edição da lei.

Alguns vetos da Presidência da República prejudicaram a aplicação prática da lei, outros afetaram o alcance da norma. Pode-se citar como exemplo o veto ao § 2º do artigo 235-E, que limitava o acúmulo do descanso semanal em cento e oito horas ou três semanas e da forma como foi sancionada a lei, não foi fixado um limite de tempo. A sanção com vetos aos incisos III e IV do artigo 1º da lei restringiu a aplicação da lei as categorias econômicas do transporte rodoviário de passageiros e cargas. Os vetos aos artigos 7º, 8º e 10º impunham obrigações ao Estado em relação em relação aos locais de espera, para possibilitar que os motoristas pudessem cumprir a norma e usufríssem dos descansos obrigatórios, mas a preocupação do Estado se restringiu ao aumento de despesas com as novas responsabilidades atribuídas ao Poder Público.

8.2 PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL

Logo após ser sancionada com vetos, dada sua importância e impactos trazidos para as classes dos empregados e empregadores, a Lei 12.619 de 2012 passou a ser objeto de diversas propostas para sua alteração e até mesmo revogação na Câmara dos Deputados.

Os sindicatos dos trabalhadores e dos empregadores protestaram veementemente contra a nova lei, buscando alterações na norma editada (ROCHA, 2012, p. 4). Como toda novidade, as disposições da nova lei não se apresentaram no todo perfeitas e acabadas, exigem do intérprete uma análise contextualizada com as demais normas existentes no ordenamento jurídico, evitando impasses como os explicitados pelas manifestações, pelos projetos e pelas comissões parlamentares,

cita-se a criação da Comissão Especial para revisão da Lei do Motorista (CEMOTOR) (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2013, p. 13).

Oliveira, G.⁶¹ (2014, p. 12), sobre as propostas para alteração da Lei 12.619 de 2012, alerta a sociedade:

Grave evento que está prestes a ocorrer no Congresso Nacional: a propagada alteração da lei da jornada de trabalho dos motoristas profissionais, por meio dos projetos de Lei 4.246/12 e 5.943/13, que flexibiliza garantias básicas desses trabalhadores.

Durante a elaboração deste trabalho de conclusão de curso, acompanhei a tramitação no Congresso Nacional de cinco propostas para alteração da Lei do Motorista: Projeto de lei 4.246/2012, apresentado em 01/08/2012; Projeto de lei 5.943/2013, apresentado em 11/07/2013; Projeto de lei 6.299/2013, apresentado em 06/09/2013; Projeto de lei 6.462/2013, apresentado em 01/10/2013 e Projeto de lei 6.686/2013, apresentado em 05/11/2013.

8.2.1 Projeto de Lei 4.246/2012

PL apresentado em 01/08/2012 pelo Deputado Federal Jerônimo Goergen do Partido Progressista do Rio Grande do Sul (PP/RS), propõe a alteração dos artigos 235-C, 235-E e 235-F da Consolidação das Leis do Trabalho e do artigo 67-A do Código de Trânsito Brasileiro, com a justificativa de que a Lei 12.619 de 2012 trouxe transtorno a toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção, cujos reflexos ainda estão sendo dimensionados. O que se tem de concreto é a total inviabilidade, tanto do trabalhador que exerce a profissão de motorista quanto das empresas que prestam serviço de transporte de carga, de trabalharem em conformidade com a atual legislação (PROJETO DE LEI 4.246/12, 2012, p. 3).

Oliveira, G. (2014, p. 13) afirma que a justificativa do projeto de lei para modificar as normas relativas ao descanso obrigatório é frágil, a falta de locais adequados para paradas dos motoristas. A realidade das estradas brasileiras não

⁶¹ Gláucio Araújo de Oliveira, Procurador-Chefe da Procuradoria do Trabalho da 9ª Região.

admite tornar flexível o direito dos motoristas, com a ampliação da jornada de trabalho, uma violação social dos direitos fundamentais garantidos pela Constituição Federal.

As principais propostas do projeto são a de ampliação da prorrogação da jornada diária de trabalho de duas para quatro horas por previsão em convenção ou acordo coletivo de trabalho, a possibilidade de fracionamento do intervalo interjornada de onze horas para um mínimo de oito horas diárias, a obrigatoriedade de intervalo de trinta minutos de descanso de quatro horas para seis horas ininterruptas de direção limitada em cinco horas e meia de condução, descanso semanal reduzido de trinta e cinco horas para trinta e duas horas por semana, revogação do Parágrafo 1º, do artigo 235-E, que garante um descanso semanal de trinta e seis horas ao transporte rodoviário de longa distância, revogação do artigo 235-F que prevê a jornada de trabalho especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso por intermédio de acordo e convenção coletiva de trabalho, a redução da indenização do tempo de espera na proporção de trinta por cento do salário-hora normal e a supressão do tempo de reserva (PROJETO DE LEI 4.246/12, 2012, p. 1-3).

Na hipótese da Câmara dos Deputados não aceitar as alterações propostas pelo Senado Federal, o limite de tempo de trabalho do motorista será dilatado para até doze horas diárias, em prejuízo à segurança do trabalhador, sua saúde e sua vida, bem como para a coletividade (OLIVEIRA, G., 2014, p. 12).

A restrição dos direitos por ela conquistados (Lei 12.619 de 2012) representa um verdadeiro retrocesso, cujos efeitos extrapolam os limites daqueles que são tutelados pela norma legal, albergando a segurança nas estradas das pessoas que não têm relação com o transporte rodoviário de cargas ou de passageiros, e com a longa jornada permitida ao motorista. Desta forma, tem-se que até mesmo os pedestres serão atingidos pelas consequências e os reflexos da mudança comportamental dos motoristas profissionais que cumprem jornada de trabalho desgastante (OLIVEIRA, G., 2014, p. 12-13).

Em julho de 2014, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara Federal concluiu pela constitucionalidade de parte das emendas ao projeto introduzidas pelo Senado Federal, aprovadas em parte pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) e pela Comissão de Viação e Transportes (CVT); Em setembro de 2014 a matéria não foi apreciada por falta de *quorum* (PROJETO DE LEI 4.246/12, 2012).

8.2.2 Projeto de Lei 5.943/2013

Projeto apresentado em 11/07/2013 pela Comissão Especial CEMOTOR da Câmara dos Deputados, propõe a revogação da Lei 12.619 de 2012. A proposta tem como justificativa em relação à lei a ser revogada, que “seus fundamentos foram mantidos [...] porém, os vetos a ela impostos no momento de sanção presidencial criaram um vazio que inviabilizou a aplicação efetiva de suas disposições” (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013, p. 34).

A redação proposta para o artigo 1º parágrafo único do projeto, abrange, além daqueles profissionais que exercem a atividade mediante vínculo empregatício, também os motoristas autônomos, nos seguintes termos:

É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei. Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas empregados ou autônomos cuja atividade exija formação profissional exercida mediante remuneração, na condução dos seguintes veículos: I – de transporte coletivo rodoviário de passageiros; e II – de transporte rodoviário de cargas (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013, p. 36 e 37).

As principais alterações trazidas pelo projeto, que foi apensado ao Projeto de Lei 4.246 de 2012, são: a previsão de fracionamento do intervalo interjornada de onze horas garantindo-se o intervalo mínimo de oito horas ininterruptas, a possibilidade da prorrogação da jornada diária de trabalho de duas para quatro horas, a redução da indenização do tempo de espera para vinte por cento do salário-hora normal, permissão nas viagens de longa distância do fracionamento do repouso semanal em dois períodos e a sua acumulação em até quatro períodos de repouso seguidos, o fim do instituto do tempo de reserva em que o motorista poderá repousar com o veículo em movimento, a obrigatoriedade dos intervalos de trinta minutos para descanso de quatro horas para seis horas e a redução do intervalo de descanso diário para os motoristas em geral de onze horas para dez horas por dia (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013, p. 36-51).

É fundamento para proposição que “a situação é desfavorável ao cumprimento da Lei no conjunto do território nacional, pela falta de uma estrutura de logística de transportes no País” (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013, p. 9).

Ainda, a justificativa para alteração dos direitos trabalhistas decorre também dos motivos listados no referido projeto de lei:

Os depoimentos nas audiências públicas promovidas pela Comissão Especial ressaltam que o cumprimento da Lei nº 12.619, de 2012, nas atuais condições do País, poderá acarretar: impacto no custo do frete em torno de 30%, o encarecimento dos produtos, impacto no salário dos motoristas, o cancelamento de encomendas, a falta de caminhões e de motoristas, a necessidade de se colocar em circulação em torno de 20% a mais do número de caminhões para atender ao escoamento da produção, impacto nos prêmios dos seguros, custo adicional no “tempo de espera” de 30%, custo adicional no “tempo reserva” de 30%, menor produtividade dos caminhões com consequências negativas no pagamento de seus financiamentos, subcontratação dos motoristas profissionais autônomos com relação jurídica frágil pelas empresas transportadoras, dificuldades no abastecimento dos supermercados, sérias dificuldades na comercialização de produtos perecíveis, aumento do roubo de cargas (com a Lei em vigor, o índice de roubo aumentou de 18%, de janeiro a março de 2013, em razão, provavelmente, da obrigação das paradas. 90% dos roubos de cargas ocorrem nas paradas) (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013, p. 9-10).

Sobre a proposta elaborada pela Comissão Especial CEMOTOR da Câmara dos Deputados, argumenta a Deputada Federal Jô Moraes, do Partido Comunista do Brasil da Bahia (PCdoB/BA), na justificação de seu projeto de lei, afirma que as propostas de alterações acatadas pela CEMOTOR excluem totalmente os direitos conquistados pelo motorista profissional com a Lei do Motorista, especialmente no tocante à redução da jornada de trabalho, ponto fundamental da norma, significado de trabalho decente e a redução drástica dos acidentes fatais nas estradas do Brasil. Portanto, as inovações propostas são prejudiciais aos trabalhadores (PROJETO DE LEI 6.686/13, 2013, p. 8).

Em 29 de abril de 2014 o PL foi “declarado prejudicado em face da aprovação do Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012”. Em setembro de 2014 o PL foi arquivado (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013).

8.2.3 Projeto de Lei 6.299/2013

Projeto apresentado em 06/09/2013 pelo Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS), o Projeto de Lei, diferente dos demais não altera a CLT ou o CTB, este projeto propõe a alteração da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985,

aumentando o limite de tolerância do peso bruto de cinco por cento para dez por cento na pesagem de carga em veículos de transporte. Tal projeto foi apensado ao Projeto de lei 5.943/2013 que propõe a revogação da Lei 12.619 de 2012 (PROJETO DE LEI 6.299/13, 2013, p. 1).

Ao PL 6.299/2013, está apensado o PL 6.503/2013, em razão de sua ementa estabelecer “a responsabilidade e penalidades cabíveis sobre excesso de peso averiguado em veículos que transitem por vias terrestres, e dá outras providências”, não tendo relação com o projeto inicial e objeto deste estudo, mas apensado ao Projeto de lei que propõe a revogação da Lei do Motorista.

Em 29 de abril de 2014 o PL foi “declarado prejudicado em face da aprovação do Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012” (PROJETO DE LEI 6.299/13, 2013).

8.2.4 Projeto de Lei 6.462/2013

Apresentado em 01/10/2013 pelo Deputado Federal Daniel Almeida (PCdoB/BA), o projeto propõe uma nova redação ao § 5º do art. 71 do Decreto-Lei nº 5.452/43, nos seguintes termos:

Art. 71 § 5.º Os intervalos expressos no *caput* e no § 1º poderão ter intervalo menor do que uma hora, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que prevista em convenção ou acordo coletivo, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos, inclusive fracionados, ao final de cada viagem, não descontados da jornada (PROJETO DE LEI 6.462/13, 2013, p. 1-2).

Tal proposta trata da possibilidade de redução do intervalo para descanso e alimentação, condicionada a previsão em convenção coletiva ou acordo coletivo.

Última ação legislativa em 05 de agosto de 2014, informa que projeto de lei está sujeito a arquivamento no “prazo para apresentação de recurso [...] cinco sessões ordinárias e de debates a partir de 06/08/2014”. Em outubro de 2014 o PL foi arquivado (PROJETO DE LEI 6.462, 2013).

8.2.5 Projeto de Lei 6.686/2013

Apresentado em 05/11/2013 pela Deputada Federal Jô Moraes (PCdoB/BA), o projeto de lei propõe a alteração da Lei nº 12.619 de 2012, da CLT, do CTB e das leis nº 10.233 de 2001 e nº 11.079 de 2004 (PROJETO DE LEI 6.686/13, 2013, p. 1).

A proposta tem como justificativa apenas alterações pontuais na nova lei, como a alteração nas exigências de condições sanitárias e de conforto dos pontos de descanso dos motoristas profissionais, e a possibilidade do fracionamento do intervalo interjornada, para garantir interjornada de no mínimo de oito horas ininterruptas num primeiro período e o gozo remanescente nas doze horas seguintes, ao fim do primeiro período (PROJETO DE LEI 6.686/13, 2013, p. 2-8).

Em 29 de abril de 2014 o PL foi “declarado prejudicado em face da aprovação do Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público ao Projeto de Lei nº 4.246 de 2012”. Em setembro de 2014 o PL foi arquivado (PROJETO DE LEI 6.686/13, 2013).

Além dos citados projetos em fase de tramitação, o Projeto de Lei 5.843/2013, apresentado pelo Deputado Federal Hugo Leal do Partido Social Cristão do Rio de Janeiro (PSC/RJ) em 27/06/2013 (PROJETO DE LEI 5.843/13, 2013, p.1) e o Projeto de Lei 4.633/2012, apresentado pelo Deputado Federal Gonzaga Patriota do Partido Socialista Brasileiro de Pernambuco (PSB/PE) em 31/10/2012, foram rejeitados pela Câmara dos Deputados e arquivados pela Mesa Diretora (PROJETO DE LEI 4.633/12, 2012, p. 1-2).

O Projeto de Lei 4.633/2012 modificava a redação do *caput* do art. 67-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, de modo a caracterizar o motorista profissional objeto da lei, apenas aquele que possui vínculo empregatício (PROJETO DE LEI 4.633/12, 2012, p. 1-2):

É vedado ao motorista profissional, no exercício de suas atividades mediante vínculo empregatício e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas. (PROJETO DE LEI 4.633/12, 2012, p. 1)

A proposta limitava o alcance da lei apenas ao motorista profissional com vínculo empregatício, excluindo o motorista autônomo da abrangência do dispositivo legal, em especial quanto aos intervalos obrigatórios para descanso.

Por fim, o Projeto de Lei 5.843/2013 também arquivado em 2014, propunha a possibilidade de fracionamento do intervalo para refeição, fracionamento do descanso semanal, substituição de parte do tempo de espera em repouso em cabine leito pelo tempo de repouso diário obrigatório e a obrigação do Poder Público adotar medidas para ampliar a disponibilidade de pontos de parada para viabilizar o cumprimento da Lei (PROJETO DE LEI 5.843/13, 2013, p.10-12).

Para Oliveira, G. (2014, p. 13), sobre os projetos de Lei em tramitação no Congresso Nacional, afirma que a “flexibilização dos direitos dos motoristas profissionais, [...] ao permitir que esses trabalhadores laborem além do limite aceitável, tende a agravar a situação que já é preocupante”.

Não pode prevalecer o mero interesse econômico, caracterizado pela busca do lucro desmedido e do acúmulo de riquezas sem parâmetro, utilizando da força de trabalho do ser humano como uma mercadoria desvalorizada inserta no ambiente de trabalho sob condições precárias, colocando em risco a segurança de todos (OLIVEIRA, G., 2014, p. 13).

A importância do tema, em razão dos impactos trazidos para as classes dos empregados e empregadores, em especial o impacto econômico, num país que prioriza o transporte rodoviário, teve reflexo imediato na Câmara dos Deputados. Diversas propostas para alteração e uma proposta para revogação da Lei 12.619 de 2012 foram apresentadas. A maioria das propostas visam flexibilizar os direitos trabalhistas estendidos ao motorista. Provavelmente haverá alterações no atual texto da lei, porém devemos aguardar a conclusão dos trabalhos do legislativo federal.

9 EFEITOS PRÁTICOS

9.1 OS LOCAIS DE ESPERA PARA DESCANSO E ESTACIONAMENTO

A legislação em comento vem sofrendo severas críticas por diversos setores da sociedade. As categorias profissional e econômica questionam os vícios da lei às questões trabalhistas, cada uma com seus fundamentos. A sociedade civil se preocupa com a carência de infraestrutura no país para a correta aplicação da lei, da mesma forma com os reflexos econômicos gerados em toda cadeia produtiva, em face do aumento de custos dos fretes, tendo em vista que o Brasil é um país que privilegia o modal rodoviário para circulação de mercadorias e escoamento de produção. (ROTHFUCHS, 2012, p. 43).

Castan e Silva (2012, p. 466-467), destacam que não se pode atribuir às empresas de transporte toda a culpa pelas mazelas nas estradas, o governo tem fazer a sua parte e investir na malha rodoviária, em especial para viabilizar a aplicação da nova lei, entretanto, nesse ponto, curiosamente, a Presidência da República apresentou veto aos artigos da lei que faziam tal previsão (artigos 7º, 8º e 10º da Lei 12.619 de 2012). Neste ponto é interessante lembrar que os acostamentos das rodovias não podem ser considerados como área de descanso, até porque estacionar o veículo no acostamento é infração de trânsito, conforme previsão legal do artigo 181, VII da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, CTB. O impacto dessa nova lei ainda vai ser sentido na sociedade, pois o escoamento da produção tende a diminuir já que existem restrições no tempo de direção.

Grande parte das estradas no Brasil não possuem locais adequados para os motoristas realizarem seus intervalos e repouso, sendo em muitos casos perigosa a parada para cumprimento da nova lei em razão do risco de acidentes e de assaltos. Sobre o tema, a Rádio Senado publicou em setembro de 2012, matéria intitulada “Sob protestos, Lei do Descanso para motoristas entra em vigor”:

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) acredita que as novas regras representam um avanço para a categoria e vão contribuir para reduzir os acidentes nas estradas. Os caminhoneiros, no entanto, já preparam manifestações nas Rodovias do País. Eles reclamam, entre outras coisas, que **não existem postos de parada com infraestrutura suficiente para o cumprimento da determinação**. A senadora Ana Amélia, do PP do Rio Grande do Sul, é a favor da nova lei, mas lamentou as péssimas condições das Rodovias do País. (Senadora Ana Amélia) “É uma lei correta e precisa ser aplicada, mas volto a dizer, precisaríamos ter um sistema rodoviário onde os motoristas poderiam trabalhar em melhores condições. Hoje, o que temos é uma malha rodoviária precária, quase arcaica, se comparada com outros países, sem a garantia de um mínimo de segurança” (RÁDIO SENADO, 2012, grifo nosso).

O sítio eletrônico da Revista Exame relata, em artigo publicado em setembro de 2012, que uma das razões dos protestos dos caminhoneiros, logo após a publicação da nova lei, ocorreu pela ausência de locais adequados para cumprimento das exigências da lei do Motorista:

Os caminhoneiros ameaçam fechar rodovias a partir desta terça-feira em razão da chamada Lei do Descanso. [...] Eles reclamam, no entanto, entre outras coisas que **não existem postos de parada com infraestrutura suficiente para cumprir essa determinação** (EXAME, 2012, grifo nosso).

Em razão destes fatos e condições, o CONTRAN, pela Resolução 417 de 12 de setembro de 2012, recomendou que a fiscalização punitiva, prevista na Resolução 405 do CONTRAN, ocorresse apenas nas vias que tivessem a possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada. Em consequência disto, a Polícia Rodoviária Federal, responsável pela fiscalização do cumprimento da lei, suspendeu a aplicação de multas, mantendo apenas a fiscalização educativa. Ainda, o CONTRAN, pela Resolução 417, estipulou aos Ministérios dos Transportes e do Trabalho, que apresentem uma lista das estradas que possuam condições adequadas para descanso e repouso do motorista profissional, adequadas aos requisitos do artigo 9º da Lei 12.619 de 2012. Estabelece a Resolução nº 417/2012 (ROCHA, 2012, p. 3):

§7º Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012. §8º O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo §7º da Resolução (RESOLUÇÕES DO CONTRAN, 2014).

Cabe registrar a pronta atuação do CONTRAN, que ao editar a Resolução nº 405/2012, positivou regulamento que muito contribui para o aperfeiçoamento da Lei do Motorista (MORAES, P., 2012, p. 6789-6790).

Figueirôa Junior (2013, p. 466) comenta que, apesar da polêmica Resolução número 417 do CONTRAN, que estabeleceu a recomendação para que a fiscalização punitiva se dê apenas nas vias que tenham a possibilidade do cumprimento dos limites tempo de direção e tempo de descanso, a Lei do Motorista se encontra em pleno vigor, sobretudo em relação às alterações feitas na CLT e no CTB.

Complementa Gemignani e Gemignani (2013, p. 13) que em cumprimento a decisão judicial do TRT da 10ª Região, o CONTRAN publicou no DOU em 11 de julho de 2013 a Deliberação 138, que revogou a Resolução 417/2012, que impedia a Polícia Rodoviária Federal de fiscalizar e aplicar multas aos motoristas por descumprimento da Lei 12.619 de 2012.

Vale destacar os vetos aos artigos 7º, 8º e 10º da Lei 12.619 de 2012, que tratavam da construção de locais seguros, destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que duzentos quilômetros entre si. A construção de pontos de parada ao longo das rodovias, com estacionamentos adequados e com condições de higiene e segurança, trata-se de medida urgente, tão importante quanto os intervalos para repousos, limites de tempo de direção e jornada de trabalho. A segurança nas estradas deve estar acima da preocupação do Estado com eventuais reequilíbrios contratuais entre a Administração Pública e as concessionárias de rodovias (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2013, p. 466-467).

No mesmo sentido, inexistem locais em quantidade e localização suficientes para os motoristas gozarem de seus intervalos e repouso, mesmo assim os artigos 7º, 8º e 10º da Lei do Motorista, foram vetados pela Presidência da República. Tais artigos impunham obrigações ao Poder Público de fazer construir locais apropriados

para descanso a cada duzentos quilômetros de rodovia, com a finalidade de possibilitar que os motoristas usufríssem dos descansos assegurados e tornados obrigatórios pela lei (BOARETTO, 2012, p. 299).

No mesmo sentido, destaca a Comissão Especial da Câmara dos Deputados:

Em primeiro lugar, relacionada aos vetos e dificultando o cumprimento das exigências legais pelos motoristas profissionais transportadores de carga, destaca-se, como já foi mencionado, a carência, no país como um todo, dos pontos de estacionamento, que dariam suporte às paradas obrigatórias para repouso ou descanso dos motoristas (PROJETO DE LEI 5.943/13, 2013, p. 8).

Tais vetos prejudicaram severamente a atenção relativa ao meio ambiente laboral dos motoristas, no que tange as instalações de locais de espera por parte das concessionárias privadas de rodovias (MORAES, P., 2012, p. 6805).



Figura 3 – Local de espera Posto Sakamoto⁶²
Fonte: Google Maps⁶³

⁶² Local de espera em Guarulhos/SP. Estacionamento fechado com capacidade para seiscentas carretas, vigilância vinte e quatro horas, controle de acesso, banheiros, vestiários e restaurante (RIZZOTTO, 2012, p. 57-58).

⁶³ Disponível em: <<https://maps.google.com.br/maps?hl=pt-BR&tab=wl&output=classic&dg=brw>>. Acesso em 24 out. 2014.

A aplicação do artigo 9º da Lei 12.619 de 2012⁶⁴ é exigida não somente para o motorista com vínculo empregatício, mas em benefício de todo motorista de caminhão, sendo que o intervalo gozado na cabine leito do caminhão deve ser a última opção a ser considerada. A existência de poucas áreas para descanso nas principais rodovias do país compromete o cumprimento da regra, diante da proibição de estacionar o veículo no acostamento e a falta de segurança nestes locais. Este foi um dos motivos que desencadeou os intensos protestos em algumas estradas do país logo após a publicação da Lei do Motorista (GEMIGNANI; GEMIGNANI, 2012, p. 7021):

Comentam Passos, Passos e Lunard (2013, p. 40) que o artigo 9º da Lei 12.619 de 2012 “é constituído de norma essencialmente de conteúdo estatal, com intervenção no domínio privado, pois sua regulamentação se concretizará por via de Norma Regulamentadora, exarada pelo Ministério do Trabalho e Emprego”.

Ao artigo 9º da Lei 12.619 de 2012, certamente falta uma regra mais efetiva, pois tal dispositivo estabelece importantes condições de saúde e de conforto para os trabalhadores, contudo não determina de forma expressa o responsável pelo seu cumprimento, imputando apenas uma obrigação genérica de obediência à norma (ROTHFUCHS, 2012, p. 56).

Entendimento contrário, Gemignani e Gemignani (2013, p. 34), afirmam que lei “expressamente imputou (aos destinatários expressos no artigo 9º) a obrigação de cumprir o marco legal e o disposto nas Normas Regulamentadoras, no que se refere aos locais para repouso e descanso”.

Apesar dos vetos da Presidência da República, remanesceu o artigo 9º da Lei 12.619 de 2012, e muito embora os destinatários do artigo em comento não figurem como empregadores dos motoristas transportadores de cargas em contrato individual de trabalho, todos estão obrigados a cumprir as condições sanitárias e de conforto prescritas nas normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), Norma Regulamentadora (NR) nº 24 do MTE. Trata-se de norma com importante inovação que instrumentaliza a Auditoria-Fiscal do Trabalho, na

⁶⁴ Art. 9.º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras (LEI 12.619/12, 2012).

seara administrativa, bem como o Ministério Público do Trabalho na seara judicial, de modo a exigir que todos responsáveis envolvidos na prestação dos serviços de transporte observem as condições de conforto e sanitárias nos locais de espera para motoristas de transporte de cargas (MORAES, P., 2012, p. 6805).

Foi prejudicada a aplicação inicial da lei para os motoristas em geral por período superior a um ano – já que desde a publicação da Resolução 405 do CONTRAN, com a recomendação de que a fiscalização punitiva se dê apenas nas vias que tenham possibilidade do cumprimento dos períodos de descanso em locais que cumpram os requisitos definidos na lei – o órgão fiscalizador suspendeu a aplicação das penalidades previstas em lei até que Estado definisse quais são as vias que estão em condições adequadas para descanso e repouso do motorista profissional, decisão esta só revogada em julho de 2013 por cumprimento de decisão judicial pelo CONTRAN (Deliberação 138), tais fatos certamente implicam no inadequado cumprimento da legislação em vigor.

9.2 O CONTROLE NO USO DE DROGAS E ÁLCOOL

Não se pode contestar que muitos motoristas fazem uso de drogas para suportar longas jornadas de trabalho a que são subordinados. É nesse contexto que a limitação do tempo de trabalho dos motoristas era uma necessidade inadiável e sem dúvida, foi causa eficiente para o nascimento da Lei do Motorista. Os efeitos do descontrole da jornada destes profissionais são de conhecimento público e objeto de comprovação estatística do Ministério Público do Trabalho: em média um em cada três motoristas rodoviários utilizam substâncias químicas para resistir extensas horas de labor, que não esporádico ultrapassa dezesseis horas diárias (MORAES, P., 2012, p. 6791).

Da atuação ministerial, em fiscalização rotineira com demais órgãos do poder público, a fim de averiguar o (des)cumprimento da Lei 12.619/2012, constatou-se que uma parcela considerável dos motoristas profissionais faz uso de substâncias químicas para cumprir com a jornada estabelecida nos contratos de trabalho ou de prestação de serviços, colocando em risco a segurança do trânsito, bem como a vida do trabalhador e de toda população, em razão da sonolência e do cansaço decorrentes de uma jornada exaustiva, cuja atividade, por si só, é extremamente estressante, pois exige do profissional muita concentração e atenção aos inúmeros obstáculos que surgem ao longo do trajeto proposto (OLIVEIRA, G., 2014, p. 13).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 45) afirma que o motorista estimulado pela possibilidade de auferir uma remuneração maior, é incitado de forma indireta a descumprir as normas atinentes a preservação da saúde e da segurança, e para tanto, necessita percorrer maiores distâncias em menor tempo e se manter acordado por longos períodos na condução do veículo, apelando para isto ao uso de drogas, para “driblar o sono”. Como consequência disto ocorre um aumento significativo de acidentes nas rodovias, vitimando toda sociedade e não apenas os motoristas.

Toda essa problemática envolvendo acidentes de trânsito e o consumo de drogas, principalmente o álcool, tem proporcionado atualização da legislação pátria com o intuito de proporcionar mecanismos jurídicos mais adequados ao anseio social por segurança no trânsito (ARAÚJO JÚNIOR, 2013, p. 684).

Agora, a submissão do empregado a teste e a programa de controle de uso de drogas e de bebidas alcoólicas, nos termos do artigo 235-B, inciso VII, da CLT⁶⁵ é dever do motorista profissional (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2013, p. 471).

Gemignani e Gemignani (2013, p. 43) ao tratar do programa, afirmam que “essa disposição tangencia dois direitos fundamentais constitucionalmente assegurados [...], a preservação da intimidade e da vida privada, de outro, o direito à saúde e à segurança de todos aqueles que também transitam pelas vias públicas”.

A determinação de exame toxicológico e alcoolemia enfrentam resistências, na medida em que ao privilegiar o direito à segurança no trânsito, viola por outro lado o direito à privacidade do trabalhador (ARAÚJO JÚNIOR, 2013, p. 685).

Toledo Filho e Neves (2012, p. 398) alertam que a obrigatoriedade de sujeição do empregado a testes e a programas de uso de drogas e bebidas

⁶⁵ Art. 235-B. São deveres do motorista profissional: [...] 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.

alcoólicas, se não realizada de modo equilibrado e com cuidado, poderá acarretar violação direta do direito fundamental à intimidade e a dignidade da pessoa humana, por este motivo o poder de direção patronal deverá ser aplicado com parcimônia e bom senso, sob pena de sujeitar-se a reparação de caráter pecuniário por dano moral.

A exigência de submissão deveria ser colocada como dever do empregador e não do empregado como está posto na lei. É o empregador que na maioria das vezes desobedece a normas de segurança e leis ao determinar um prazo curto para entrega de determinada carga por meio de imposição ao motorista, que se negar a cumprir será despedido, portanto, é o empregador que tem interesse em que a mercadoria chegue ao seu destino em menos tempo do que seria normal. Para cumprir a determinação do empregador, o motorista se sujeita a longas horas de labor ininterruptas e tomará durante a viagem remédio para bloquear o sono (OLIVEIRA, F., 2012, p. 1043).

Este dispositivo pode gerar alguma discussão pelo conflito de normas constitucionais, em discussões judiciais e a resistência dos trabalhadores em aceitar a nova regra legal. É certo que não se pode alcançar mais segurança nas estradas limitando a aplicação do referido disposto legal, o interesse maior da sociedade deve superar o interesse individual (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2013, p. 471-472).

Para Moraes, P. (2012, p. 6795-6796), não resta dúvida que o interesse da sociedade em contar com um trânsito mais seguro nas rodovias deve imperar sobre o interesse individual, entretanto, não pode servir de motivo para desrespeitar direitos fundamentais. Qualquer programa patronal para combate ao uso de droga ou de álcool que venha expor a vida privada ou intimidade do motorista deve ser combatido pelo Ministério Público do Trabalho ou sindicatos profissionais por meio de ações civis públicas movidas.

Considerando a colisão entre o princípio jurídico que protege à privacidade do trabalhador e princípio que resguarda o trânsito seguro, [...] verifica-se que o direito à vida, como sustentáculo do direito ao trânsito seguro, deve ter precedência sobre os direitos individuais, inclusive sobre o direito a privacidade, porém, nesse elo de tensão, deve-se restringir minimamente o direito à privacidade e alcança a máxima efetividade do direito ao trânsito seguro (ARAÚJO JÚNIOR, 2013, p. 693).

Passos, Passos e Lunard (2013, p. 46), concluem que “a eventual colisão entre o direito à intimidade do empregado e o direito do empresário transcendem à contratualidade laboral, pois envolvem fatores e regulação de ordem pública”.

O reconhecimento do direito à vida está em grau superior aos direitos individuais, mas o empregador não pode se descuidar quanto à prática do controle de uso de drogas e álcool, esta deve ser cautelosa para preservar o mínimo irredutível do direito à privacidade do indivíduo.

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ponto que originou o debate que redundou na Lei 12.619 de 2012 foi a Ação Civil Pública promovida pelo Ministério Público do Trabalho em face do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Mato Grosso, da CNT e da ANTT, impondo a obrigação do controle da jornada de trabalho aos empregadores. Segundo o MPT os acidentes de trabalho no trânsito, em sua maioria, são consequência do uso de drogas⁶⁶ pelo motorista rodoviário, que por sua vez tinha como origem a necessidade do motorista suportar longas jornadas de trabalho e sem períodos de descanso, já que a decisão de interromper a condução do veículo era um arbítrio do motorista, também pela falta de controle da jornada de trabalho deste profissional, aliada à remuneração em razão de tempo e distância percorrida.

A nova lei representa um avanço na proteção das relações de trabalho. Não há dúvida sobre a necessidade de regulamentar o setor e pacificar questões controversas que há muito se discutiam no âmbito da Justiça do Trabalho. A Lei do motorista foi além, criou uma tutela especial para o motorista e tratou de proteger a integridade física dos trabalhadores e daqueles que ao lado dele trafegam nas vias públicas, alcançando inclusive os motoristas sem vínculo de emprego⁶⁷ pelas normas gerais inseridas no CTB.

Não se pode olvidar, que antes mesmo da edição da lei, alguns juízes já tinham a convicção da possibilidade de controle de horário de trabalho do motorista empregado⁶⁸, dependendo apenas das provas trazidas aos autos para afastar à exceção do artigo 62, I, da CLT, caracterizando o controle indireto da jornada de

⁶⁶ “Ministério Público do Trabalho. Em média, um em cada três motoristas rodoviários de carga lança mão de substâncias químicas ou entorpecentes para suportar as longas jornadas de trabalho” (MORAES, P., 2012, p. 6791).

⁶⁷ Não são todos motoristas autônomos que são alcançados pela nova lei, as normas inseridas no CTB são específicas, seus destinatários são aqueles motoristas que realizam transporte de passageiros com mais de dez lugares, motoristas de veículos de condução escolar e motoristas autônomos que conduzam veículos cuja carga tenha peso bruto total superior a quatro mil e quinhentos e trinta e seis quilogramas.

⁶⁸ É que antes de a Lei 12.619/12 entrar em vigor, o ordenamento jurídico já permitia concluir que tais trabalhadores fazem jus ao pagamento de horas extraordinárias: como já mencionado, o art. 62, I, da CLT trata apenas do trabalho externo incompatível com controle de jornada e atualmente já não é razoável supor que essa seja a condição de trabalho dos empregados motoristas. Assim, o próprio art. 62, I, da CLT, em sua melhor interpretação, já autorizava deferir a tais trabalhadores o direito formalizado pela Lei 12.619/12: remuneração das horas extras cumpridas (TRT-9 PR RO-00815-2012-671-09-00-8-ACO-41316-2013, Relator: Paulo Ricardo Pozzolo, 1ª Turma, Data de Publicação: 17/10/2013).

trabalho, aquele controle realizado à distância, com o uso de equipamento eletrônico associado a outros elementos de provas, em consonância com a OJ 332 SDI-1 do TST, já que o tacógrafo, isoladamente, não era meio de prova suficiente para provar o controle de horário de trabalho, já que ele registra apenas a movimentação e velocidade do veículo sem identificar o condutor. A nova lei não alterou a realidade do trabalho dos motoristas, apenas reconheceu de forma expressa que a atividade profissional por ele desenvolvida está sujeita ao controle da jornada de trabalho e todas as suas consequências resultantes da relação de emprego.

No plano internacional, é possível traçar um paralelo entre a Lei do Motorista e diversas normas estabelecidos pela Convenção 153 e Recomendação 163 da OIT. Os conceitos de tempo de direção, a obrigatoriedade de intervalos a cada quatro horas de direção e o descanso semanal precedido de descanso diário são similares. O artigo 4º, inciso 2º, da Convenção 153 da OIT, prevê o tempo de espera, o qual pode ser considerado parte da duração do trabalho, na proporção que cada país definir por lei própria. Da mesma forma quanto ao Regulamento 561/2006 da União Europeia, já que às disposições relativas à limitação do tempo de condução e em especial ao regulamento de proibição da remuneração por meta são semelhantes. O tempo de espera estabelecido na legislação chilena serviu de referência para o legislador pátrio, com a diferença de que o tempo de espera chileno é remunerado com adicional de cinquenta por cento sobre o salário mínimo nacional e limitado ao teto de oitenta horas mensais.

A inovação trazida para o ordenamento jurídico do instituto do tempo de espera, no contexto em que foi criado, já é polêmico desde a sua introdução, em razão de sua natureza indenizatória, adicional de 30% (trinta por cento) e por não compor o tempo de trabalho efetivo. Antes da Lei do Motorista, tínhamos de um lado a realidade vivenciada pelos trabalhadores, que era caracterizada pela inexistência de remuneração ou compensação pela integralidade do tempo à disposição do empregado ao empregador, enquanto aguardava carga, descarga ou fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias e de outro lado, o empregador, já que o trabalho externo do motorista incompatível com o controle da jornada de trabalho não era pacífico nos tribunais, apesar da previsão legal do art. 62, I da CLT.

O tempo de espera, no contexto de sua criação, é tempo à disposição ao empregador e neste ponto a intervenção do legislador foi crucial, visto que a nova lei, além de definir sua natureza jurídica como verba indenizatória, o exclui

expressamente do cômputo do tempo de trabalho efetivo prestado ao empregador (art. 235-C, § 2º, da CLT), a fim de caracterizar sua natureza jurídica como serviço efetivo com dois objetivos: distingui-lo do trabalho efetivo e suas consequências, como não o remunerar com o adicional na forma expressa no artigo 7º, XVI da Constituição Federal, e adicionar o tempo de espera as figuras já existentes do sobreaviso e prontidão, aquele tempo em disponibilidade ao empregador, porém, por ser indenizado, sem repercutir em nenhuma outra verba trabalhista ou previdenciária, como por exemplo, no RSR, gratificação natalina, férias, terço constitucional sobre férias, aviso prévio e FGTS.

Parte da doutrina entende o instituto do tempo de espera como trabalho efetivo, com natureza jurídica e remuneração distinta do serviço efetivo. No questionamento de inconstitucionalidade do tempo de espera, por confrontar o limite de trabalho imposto pelo artigo 7º, inciso XIII, da CF, o motorista não está efetivamente laborando, está em disponibilidade do empregador, como o sobreaviso e a prontidão do ferroviário, mesmo critério deve ser observado quanto ao tempo de espera. O fundamento legal está expresso no § 2º do artigo 235-C, não se trata de trabalho efetivo, cotejado pela exceção contida na parte final do artigo 4º da CLT, “salvo disposição especial expressamente consignada”, ou seja, o tempo de espera é uma exceção expressamente consignada por lei especial, a lei especial que regula e disciplina a jornada de trabalho e tempo de direção do motorista, desta forma, afastada a inconstitucionalidade quanto a limitação da jornada.

Ainda, não há violação quanto ao adicional de 30% do tempo de espera em relação artigo 7º, inciso XVI da CF, visto que há distinção entre serviço efetivo e trabalho efetivo, afastada a alegada inconstitucionalidade neste sentido. Trata-se de situação análoga ao sobreaviso também com remissão a Súmula 428 de TST.

O tempo de espera é tempo à disposição do empregado ao empregador, com fundamento no cotejo dos artigos 4º e 235-E, § 11 da CLT, prejudicada assim a interpretação literal do novo dispositivo, artigo 235-C, § 9º, da CLT, que define o tempo de espera como verba indenizatória, portanto, trata-se de verba de natureza jurídica salarial e não indenizatória, caracterizando a inconstitucionalidade quanto à natureza jurídica indenizatória.

Importante destacar que o tempo de espera não é substituto da jornada normal de trabalho, mas pode ocorrer dentro dela, e sua contagem, conforme norma expressamente consignada no § 8º do artigo 235-C da CLT, é somente o tempo que

exceder a jornada normal de trabalho. Nestes termos, pode-se afirmar que o tempo de espera limita-se ao período de quatro horas diárias, considerando que a legislação trabalhista estabelece jornada diária de oito horas, intrajornada de uma hora e interjornada de onze horas.

A exclusão do novo instituto do cômputo de período trabalho efetivo e a sua natureza jurídica indenizatória será amplamente discutida pela doutrina, até que se firme a jurisprudência sobre o tema. Apesar da discussão da constitucionalidade ou inconstitucionalidade do dispositivo, a regulamentação trouxe impactos positivos para empregados e empregadores na pacificação de questões controversas.

Apesar dos vetos da Presidência da República a Lei do Motorista, a essência do PL foi mantida; Contudo, a Lei 12.619 de 2012, da forma como foi sancionada, prejudicada pelos vetos da Presidência da República, numa primeira análise leva-se a crer que o destinatário da norma é apenas o motorista com vínculo empregatício das categorias econômicas de transporte rodoviário de cargas e pessoas. Há no texto da lei normas gerais e outras específicas, em razão de suas especificidades, mas não se restringe apenas a estas. De modo geral cabe aqui considerar o objetivo do legislador, a aplicação da lei não se restringe aqueles que trafegam em rodovias, trata-se de expressão utilizada para distinguir o transporte rodoviário dos demais modelos de transportes existentes, portanto, são destinatários da lei todos os motoristas profissionais descritos no artigo 67-A do CTB, independente do local do trabalho ou da atividade econômica do empregador.

O cumprimento obrigatório dos períodos de descanso, tanto pelo motorista empregado como pelo motorista autônomo, trata-se de avanço com ganhos para todos condutores, com reflexos na melhora da qualidade de vida, saúde do trabalhador, e também para toda sociedade em contato com esta categoria profissional nas estradas, pela conseqüente redução os riscos de acidentes com vítimas nas vias públicas. Vale lembrar que o não cumprimento dos períodos de descanso são passíveis de aplicação multa e retenção do veículo, já que cabe a Polícia Rodoviária Federal a fiscalização para cumprimento do CTB, em que pese a carência de locais em condições sanitárias de conforto para descanso adequadas.

Tal limitação no tempo de direção por si só não é suficiente para solucionar todas as controvérsias do exercício da profissão, já que a criação de infraestrutura necessária para que os motoristas possam exercer sua atividade, de certa maneira foi afetada pelos vetos da Presidência da República aos artigos 7º, 8º e 10º da Lei

do Motorista. Tais artigos impunham obrigatoriamente as novas concessões públicas, o dever de construir locais apropriados para descanso, também a possibilidade de celebração de PPP para viabilizar a construção desses locais, da mesma forma a obrigatoriedade nas concessões outorgadas anteriormente à entrada em vigor da nova lei; Tudo isto para possibilitar que os motoristas pudessem cumprir a norma e usufruísem dos descansos assegurados e tornados obrigatórios pela lei. A preocupação do Estado se restringiu as novas responsabilidades atribuídas ao Poder Público, com aumento de despesas e possíveis discussões sobre o reequilíbrio de contratos já existentes com as concessionárias de rodovias.

Os efeitos da nova lei são positivos, tornou a relação jurídica entre as partes mais equilibrada, mesmo porque o texto da nova lei é fruto do consenso entre as representações classistas laborais e patronais, mediada pelo MPT. Assim, a proteção conferida ao motorista profissional pelo controle do tempo de trabalho equiparou o motorista aos demais trabalhadores com vínculo empregatício no que diz respeito ao controle da jornada de trabalho e todos os seus reflexos, adequando-se aos ditames da duração do trabalho prevista na CLT e na Constituição Federal, bem como para o empregador, na pacificação da questão relativa ao enquadramento ou não do motorista na exceção do art. 62, I da CLT.

Diante disto, é possível afirmar que a Lei do Motorista inovou na ordem jurídica alterando matéria já disciplinada, visto que afastou em definitivo a exceção do controle da jornada para o trabalho externo do motorista e também introduziu o novo instituto do tempo de espera, assim alcançando todo tempo à disposição do empregado ao empregador, ao mesmo tempo em que reconheceu as circunstâncias fáticas já existentes que sujeitavam o motorista rodoviário ao controle de jornada de trabalho, qual seja a possibilidade do controle de horário de trabalho e os direitos trabalhistas inerentes da relação de emprego.

Do ponto de vista econômico, evidente que pela obrigação de atender as exigências estipuladas pela lei e a conseqüente necessidade de contratação de mão de obra, há um aumento nos custos do frete, o que poderá estimular a opção por outro modal de transporte que não seja o rodoviário, sendo certo que aumento de custos é repassado para toda sociedade.

O controle da jornada de trabalho do motorista, somada a limitação do tempo de trabalho pelos períodos obrigatórios de descanso, a proibição da remuneração por comissão e a obrigatoriedade da submissão do motorista a teste e a programa

de controle de uso de drogas e de bebida alcoólica, dão efetividade ao objeto⁶⁹ inicial da Ação Civil Pública promovida pelo MPT, qual seja o respeito à dignidade da pessoa humana⁷⁰, e por consequência a redução de acidentes nas estradas e a proteção de um bem jurídico maior, a inviolabilidade do direito à vida⁷¹.

⁶⁹ “A limitação da jornada, a restrição ao pagamento por comissão e o estabelecimento da obrigação de tratar aqueles motoristas que adoeceram ao longo desse processo” (MELO, 2013, p. 7).

⁷⁰ Art. 1º, III a dignidade da pessoa humana (CF, 1988).

⁷¹ Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País **a inviolabilidade do direito à vida**, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes (CF, 1988, grifo nosso).

REFERÊNCIAS

Argentina. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Centro de Documentación e Información. Información Legislativa. **Ley 11544/1929**. Disponível em: <<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/63368/texact.htm>>. Acesso em: 22 set. 2014.

_____. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Centro de Documentación e Información. Información Legislativa. **Ley 14250/1953**. Disponível em: <<http://www.tel.org.ar/spip/legales/ley14250.pdf>>. Acesso em: 22 set. 2014.

_____. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Centro de Documentación e Información. Información Legislativa. **Ley 18204/1969**. Disponível em: <<http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/114766/norma.htm>>. Acesso em: 22 set. 2014.

_____. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Centro de Documentación e Información. Información Legislativa. **Ley 20744/1976**. Disponível em: <<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25552/texact.htm>>. Acesso em: 22 set. 2014.

_____. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Secretaria de Trabajo. **Resolución nº 1213/2014**. Disponível em: <<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-34999/234072/norma.htm>>. Acesso em: 22 set. 2014.

ALMEIDA, André Luiz Paes de. *Direito do Trabalho: Material, Processual e Legislação Especial*. 12 ed. São Paulo: Rideel, 2013.

ALEMÃO, Ivan. **Comentários à lei do motorista profissional** (Lei n. 12.619 de 30.4.12). *REVISTA LTR: legislação do trabalho*. São Paulo, v. 76, n. 5, ex. 1, p. 526-543, maio 2012.

ARAÚJO JÚNIOR, Francisco Milton. *Motorista e o controle no uso de drogas e bebidas alcoólicas – Confronto entre o direito fundamental à privacidade e o direito fundamental à segurança no trânsito*. *Revista LTr: legislação do trabalho*. São Paulo, v. 77, n. 6, p. 684-693, jun. 2013.

BOARETTO, Adilson Rinaldo. *Comentários sobre Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e dá outras providências*. *LTr*. São Paulo, v. 48, n. 60, p. 297-299, jun. 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **ANTT**. Passageiros e Cargas. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4740.html#>>. Acesso em: 20 set. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 99/07**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. 2007. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=E77D7E163EA3147A5A589AC288A877D9.node1?codteor=434503&filename=Tramitacao-PL+99/2007>. Acesso em: 04 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 4.246/12**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. 2012. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=14956D75A7E1AC2F5BD83B1FC9988AEA.node1?codteor=1015994&filename=PL+4246/2012>. Acesso em: 08 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 4.633/12**. Modifica a redação do *caput* do artigo 67-A da Lei nº 9.503/97. 2012. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1035034&filename=PL+4633/2012>. Acesso em: 04 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 5.843/13**. Altera a Lei nº 12.619/12, a CLT, e a Lei nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro. 2013. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1103676&filename=PL+5843/2013>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 5.943/13**. Revoga a Lei nº 12.619, de 2012. 2013. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1108923&filename=PL+5943/2013>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 6.299/13**. Altera a Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985. 2013. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1127159&filename=PL+6299/2013>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 6.462/13**. Altera a redação §5º do art. 71 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. 2013. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1145401&filename=PL+6462/2013>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei 6.686/13**. Altera a Lei 12.619/2012, a CLT, as Leis nº 9.503/97, nº 10.233/2001 e nº 11.079/2004. 2013. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1175599&filename=PL+6686/2013>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. **Constituição** (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Vade Mecum Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e concursos. Colaboração de Luiz Roberto Curia, Lívia Céspedes e Juliana Nicoletti. 3.ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2014.

_____. Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943. **Consolidação das Leis do Trabalho - CLT**. Dispõe sobre a Consolidação das Leis do Trabalho. Vade Mecum OAB e concursos. Colaboração de Luiz Roberto Curia, Lívia Céspedes e Juliana Nicoletti. 3.ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2014.

_____. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Institui o Código Brasileiro de Trânsito. Vade Mecum OAB e concursos. Colaboração de Luiz Roberto Curia, Lívia Céspedes e Juliana Nicoletti. 3.ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2014.

_____. **Lei 12.619, de 30 de abril de 2012**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Diário Oficial da União, Brasília, DF, p. 5, seção 1, 02 maio 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm>. Acesso em: 29 out. 2013.

_____. Ministério das Cidades. Denatran. **Resoluções do CONTRAN**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>>. Acesso em: 13 ago. 2014.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora 24**. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/legislacao/normas-regulamentadoras-1.htm>>. Acesso em: 14 ago. 2014.

_____. Presidência da República. **Mensagem nº 151/12**. Dispõe sobre os vetos da Presidência a Lei 12.619 de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm>. Acesso em: 11 mar. 2014.

_____. Senado Federal. **Emenda nº 6 PLEN**. 13 dez. 2011. Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=953797&filename=EMS+99/2007+%3D%3E+PL+99/2007>. Acesso em: 11 mar. 2014.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista. RR-654389-96.2000.5.03.5555**. 6ª Turma. Relator: Rosa Maria Weber Candiota da Rosa, Data de Publicação: DJ 08/06/2007. Disponível em: <<https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=654389&digitoTst=96&anoTst=2000&orgaoTst=5&tribunalTst=03&varaTst=5555>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista. RR-176700-44.2008.5.02.0202**. 4ª Turma. Relator: Ministro João Oreste Dalazen, Data de Julgamento: DJ 13/11/2013, Data de Publicação: DEJT 22/11/2013. Disponível em: <<https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?conscsjt=&numeroTst=176700&digitoTst=44&anoTst=2008&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0202&consulta=Consultar>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista. RR-1712-32.2010.5.03.0142**. 5ª Turma. Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, Data de Julgamento: 14/05/2014, Data de Publicação: 23/05/2014. Disponível em: <<https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1712&digitoTst=32&anoTst=2010&orgaoTst=5&tribunalTst=03&varaTst=0142>>. Acesso em: 26 set. 2014.

_____. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista. RR-1230-21.2011.5.23.0004**. 7ª Turma. Relator: Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, Data de Julgamento: DJ 18/12/2013. Disponível em: <<https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1230&digitoTst=21&anoTst=2011&orgaoTst=5&tribunalTst=23&varaTst=0004>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

CAMINHONEIROS preparam protesto contra Lei do Descanso. **Exame**. São Paulo, 10 set. 2012. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/caminhoneiros-preparam-protesto-contralei-do-descanso-2>>. Acesso em: 24 set. 2014.

CANTÚ, Gilberto Antonio. **Regulamentação da profissão de motorista**. Curitiba. 07 out. 2014. 3 f. Digitado. Entrevista concedida a Marcus Vinícius Ferreira Pires.

CASTAN, Vitor Manoel; SILVA, Julio Cesar de Paula. **Implicações acerca do exercício da profissão do motorista profissional - Lei n. 12.619/2012**. Suplemento Trabalhista LTr. São Paulo, v. 48, n. 95, p. 465-468, ago. 2012.

CHILE. **Código Del Trabajo**. Decreto con Fuerza de Ley Núm. 1. Santiago, 31 de julio de 2002. Disponível em: <http://www.dt.gob.cl/legislacion/1611/articles-95516_recurso_1.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2014.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 12. ed. São Paulo: LTr, 2013.

DINIZ, Maria Helena. **Dicionário Jurídico**. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná. **Cartilha: da profissão de motorista**. Curitiba: FETROPAR, 2012.

Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas. Convênio Colectivo de Trabajo 40/89. **CCT 40/89**, Edición junio de 2014. Disponível em: <http://www.fedcam.org.ar/convenio_web.html>. Acesso em: 04 set. 2014.

FIGUEIRÔA JUNIOR, Narciso. **A Lei nº 12.619, de 30.04.2012 e a regulamentação da profissão de motorista**. Repertório IOB de Jurisprudência. São Paulo, v. 27, n. 15, p. 466-473, 1ª quinz./ago. 2013.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMINIGNANI, Daniel. A nova Lei do Motorista profissional e os direitos fundamentais: análise específica e contextualizada da Lei n. 12.619/2012. São Paulo: LTr, 2013.

_____. **A nova Lei 12.619/2012 que disciplina a profissão do motorista: questões controversas**. Trabalho em revista - Encarte. Curitiba, n. 190, p. 7016-7022, dez. 2012.

JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Comentários à legislação do motorista: Lei 12.619/2012**. Suplemento Trabalhista LTr. São Paulo, v. 49, n. 36, p. 195-205, abr. 2013.

LEIRIA, Maria de Lourdes. **Comentários sobre a Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012 e o exercício da profissão de motorista profissional**. Revista LTr: legislação do trabalho. São Paulo, v. 76, n. 7, ex. 1, p. 807-812, jul. 2012.

MACHADO, Caren Silva; GOLDSCHMIDT, Rodrigo. **Os retrocessos trazidos pela nova lei do motorista sob o prisma do trabalho digno**. 2013. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=bc6fe82635b1429d>>. Acesso em: 5 de ago. de 2014.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho**. 30 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

MATO GROSSO. Tribunal Regional do Trabalho da 23ª Região. **Recurso Ordinário RO- 00596.2010.021.23.00-3**, 2ª Turma. Relatora: Desembargadora Maria Berenice Carvalho Castro Souza, 2ª Turma, DEJT/TST nº 903/2012 de 23/01/2012. Disponível em: <<http://www.trt23.jus.br/acordao/2012/DJ1343/305103641.pdf>>. Acesso em: 24 ago. 2014.

MELO, Luiz Antônio Camargo de. **Operação Jornada legal**. 2013. Disponível em: <http://www.trt7.jus.br/trabalhoseguro/arquivos/files/acervo/ebooks/Ministerio_Publico_do_Trabalho_-_Relatorio_Operacao_Jornada_Legal.pdf>. Acesso em: 13 out. 2014.

MINAS GERAIS. Tribunal Regional do Trabalho da 3.ª Região. **Recurso Ordinário RO-01161-2013-148-03-00-5**, 3ª Turma. Relatora: Taisa Maria Macena de Lima, Publicado em 07/04/2014. Disponível em: <<http://as1.trt3.jus.br/consulta/detalheProcesso2.htm?conversationId=1872823>>. Acesso em: 26 set. 2014.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista (Lei nº 12.619/2012)**. Trabalho em revista - Encarte. Curitiba, n. 185, p. 6789-6806, jul. 2012.

MORAES, Suzana Maria Paletta Guedes. **Uma análise da Lei n. 12.619 de 30 de abril de 2012** - nova lei que regula o contrato de trabalho dos motoristas profissionais. Suplemento Trabalhista LTr. São Paulo, v. 48, n. 58, p. 287-294, jun. 2012.

NASCIMENTO, Sônia Aparecida Costa Mascaró. **Flexibilização do horário de trabalho**. 1ª ed. São Paulo: LTr, 2002.

NOVAES, Patrícia. Sob protestos, Lei do Descanso para motoristas entra em vigor. **Rádio Senado**, Brasília, 11 set. 2012. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/noticias/radio/programaConteudoPadrao.asp?COD_TIPO_PROGRAMA=&COD_AUDIO=291696>. Acesso em: 25 set. 2014.

OLIVEIRA, Francisco Antonio de. **Motorista profissional - acertos e desacertos da Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012**. Revista LTr: legislação do trabalho. São Paulo, v. 76, n. 9, ex. 1, p. 1040-1050, set. 2012.

OLIVEIRA, Gláucio Araújo de. A flexibilização dos direitos dos motoristas profissionais – A precarização da jornada de trabalho e extinção de garantias mínimas dos motoristas: o conflito entre o interesse econômico e o bem estar social. **Revista da Associação dos Advogados Trabalhistas do Paraná**. Curitiba: AATPR, 3ª ed. p. 12-13, ago. 2014.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **OIT Apresentação**. 2014. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/content/hist%C3%B3ria>>. Acesso em: 14 ago. 2014.

_____. **OIT Convenções**. 1979. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312298:NO>. Acesso em: 14 ago. 2014.

_____. **OIT Recomendações**. 1979. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312499:NO>. Acesso em: 14 ago. 2014.

PARANÁ. Tribunal Regional do Trabalho da 9.º Região. **Recurso Ordinário RO-00421-2009-654-9-0-9**, 1ª Turma. Relator: Ubirajara Carlos Mendes, Publicado no DEJT em 21/01/2011. Disponível em: <http://www.trt9.jus.br/internet_base/publicacaoman.do?evento=Editar&chPlc=4133549&procR=AAAS5SABaAAC17bAAI&ctl=19064>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. Tribunal Regional do Trabalho da 9.º Região. **Recurso Ordinário. RO-00815-2012-671-09-00-8-ACO-41316-2013**. 1ª Turma. Relator: Paulo Ricardo Pozzolo, Publicado no DEJT em 18/10/2013. Disponível em: <http://www.trt9.jus.br/internet_base/publicacaoman.do?evento=Editar&chPlc=5675527&procR=AAAS5SADEAAJ4KOAAP&ctl=17654>. Acesso em: 06 ago. 2014.

PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (Org.). **Motorista Profissional: Aspectos da Lei 12.619/2012: Elementos da legislação trabalhista e de trânsito**. 1ª ed. São Paulo: LTr, 2013.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ. Sistema Integrado de Bibliotecas. **Manual para elaboração de trabalhos técnico-científicos**: de acordo com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). 2010. Disponível em: Acesso em: 02 fev. 2010.

RIBEIRO, Sérgio Romero Medeiros Escorel. **A possibilidade de controle de jornada do motorista carreteiro**: enfoque de normas coletivas, do posicionamento da doutrina e da jurisprudência do TST. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 6. Região. Recife, PE, v.18, n.35, p.64-77, jan./jun. 2008.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal Regional do Trabalho da 4.º Região. **Recurso Ordinário 0000716-25.2012.5.04.0663**, 3ª Turma. Relator: Marcelo José Ferlin D. Ambroso, Data de Julgamento: 05/06/2014, 3ª Vara do Trabalho de Passo Fundo. Disponível em: <<http://trt-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/129107568/recurso-ordinario-ro-7162520125040663-rs-0000716-2520125040663/inteiro-teor-129107578>>. Acesso em: 26 out. 2014.

RIZZOTTO, Rodolfo Alberto. **A lei do tempo de direção e os pontos de parada nas rodovias brasileiras**. 2012. Disponível em: <http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2013/10/A_LEI_DO_TEMPO_DE_DIRECAO_E_OS_PONTOS_DE_PARADA_NAS_RODOVIAS_BRASILEIRAS_2012.pdf>. Acesso em: 25 set. 2014

ROCHA, Alexandre Euclides. O motorista profissional em face da nova lei que regulamentou a profissão. **Cadernos Jurídicos**. Curitiba, n. 36, p. 2-4, dez. 2012.

ROTHFUCHS, João Vicente. **Considerações sobre a Lei 12.619/2012**. Justiça do Trabalho. Porto Alegre, v. 29, n. 344, p. 43-58, ago. 2012.

SÃO PAULO. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. **Recurso Ordinário RO-0192900-61.2008.5.02.0062**, 4ª Turma. Relator: Ricardo Artur Costa e Trigueiros, Publicado no DJESP em 24/08/2012. Disponível em: <http://aplicacoes1.trtsp.jus.br/vdoc/TrtApp.action?viewPdf=&id=388525>>. Acesso em: 27 set. 2014.

SANDRI, Gabriel de Araújo. **A incongruência intrínseca do novíssimo art. 235-C, §§ 8º e 9º, da Consolidação da Leis do Trabalho**: A figura do tempo de espera dos motoristas de transporte rodoviário de cargas. Suplemento Trabalhista LTr. São Paulo, v. 48, n. 100, p. 493-497, set. 2012.

SANTOS, Epitácio Antonio. **Regulamentação da profissão de motorista**. Curitiba. 08 out. 2014. 4 f. Digitado. Entrevista concedida a Marcus Vinícius Ferreira Pires.

SARAIVA, Renato. **Direito do Trabalho**. 13 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. **Lei do motorista profissional - tempo de trabalho, tempos de descanso e tempo de direção**. Suplemento Trabalhista LTr. São Paulo, v. 48, n. 98, p. 481-488, set. 2012.

TOLEDO FILHO, Manoel Carlos; NEVES, Bruno Hiroshi Kuae. **A nova disciplina da jornada de trabalho do motorista profissional**. Suplemento Trabalhista LTr. São Paulo, v. 48, n. 81, p. 393-398, jul. 2012.

UNIÃO EUROPEIA. Legislação. **Regulamento nº 561**. 2006. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0017.02/DOC_1&format=PDF>. Acesso em: 16 ago. 2014.

_____. Início. **UE**. 2014. Disponível em: <http://europa.eu/index_pt.htm>. Acesso em: 17 ago. 2014.

VASCONCELLOS JÚNIOR, A. A flexibilização do Direito do Trabalho à luz da Constituição Federal. São Paulo: Boreal, 2009.

ANEXO A – LEI 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos****LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012**

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 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.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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

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

- I - transporte rodoviário de passageiros;
- II - transporte rodoviário de cargas;
- III - (VETADO);
- IV - (VETADO).

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

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

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

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

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

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

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

“TÍTULO III

CAPÍTULO I

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

- I - estar atento às condições de segurança do veículo;
- II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;
- III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;
- IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;
- V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;
- VI - (VETADO);
- 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.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI 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.

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

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

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de vinte e quatro horas, serão observados:

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

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

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

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal

trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de

vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.”

Art. 4º O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 71.

§ 5º Os intervalos expressos no *caput* e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A
DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS
PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no *caput* e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, observar um intervalo de, no mínimo, onze horas de descanso, podendo ser fracionado em nove horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, vinte e quatro horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO).

Art. 67-B. (VETADO).

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 67-D. (VETADO).”

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 145.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“Art. 230.

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

XXIV - (VETADO).” (NR)

“Art. 259.

§ 3º (VETADO).” (NR)

“Art. 261.

§ 3º (VETADO).

§ 4º (VETADO).” (NR)

“Art. 310-A. (VETADO).”

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Brasília, 30 de abril de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Miriam Belchior

Aguinaldo Ribeiro

Gilberto Carvalho

Luís Inácio Lucena Adams

APÊNDICE A – ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DA FETROPAR

Entrevista sobre a regulamentação da profissão de motorista, concedida em Curitiba, 08 de outubro de 2014, a Marcus Vinícius Ferreira Pires, pelo Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná, Eptácio Antonio Santos.

1) Os empregadores estão de fato cumprindo o controle da jornada de trabalho dos motoristas empregados nos termos da Lei 12.619 de 2012, a chamada Lei do descanso do motorista?

A lei entrou em vigor a partir de 16 de junho de 2012 e o próprio governo fez que algumas empresas não cumprissem a lei, por não fiscalizar, não se interessou, houver uma reação contrária à nova lei e o CONTRAN editou uma resolução dando mais 180 dias de prazo para as empresas de adaptarem (A Resolução 405 do CONTRAN também foi elaborada em parceria com a CNTTT). Muitas empresas entenderam que com isto (não cumprir a lei), porém não se fiscalizava o tempo de direção, mas a questão trabalhista continuou vigente, então muitos empresários acharam que a lei não seria aplicada em razão da suspensão da fiscalização, porém trata-se a suspensão de questão de trânsito e não trabalhista. Muitos empresários, em razão de que a lei mudará, acharam que a nova lei elimina o passivo trabalhista, isto não é verdade. Participei em junho de 2014 de um seminário no Congresso Nacional como palestrante e certo empresário do Mato Grosso pediu para na alteração da lei eliminar todo passivo trabalhista, falei que não era possível e o representante das entidades patronais também referendou.

2) Em setembro de 2012, logo após entrar em vigor a Lei 12.619/12, ocorreram protestos nas rodovias e um dos argumentos era a falta de locais para cumprimento das paradas obrigatórias. Os locais de espera são de fato um problema para aplicação da nova lei?

Ele pode ser um problema entre o corredor Paraná e São Paulo se todos os caminhões forem estacionar no mesmo período, mas em outras regiões há locais suficientes, é claro que são locais privados. Mas também teve a falta de participação do governo em razão dos vetos aos pontos de parada e com isto criou motivos para as paralizações. As manifestações elas não foram de trabalhadores, foram de empresários que se apegaram nisto, nos pontos de parada. A finalidade deles era

flexibilizar alguns itens como aumentar a jornada, aumentar o tempo de direção, retirar alguns direitos.

O artigo 9º da Lei 12.619 de 2012 é claro quanto às condições, o local de espera não é na rua (para o embarcador), inclusive os sindicatos de trabalhadores e MP já entraram com diversas ações no sentido de regularizar esta situação. A abrangência do artigo é ampla. Como exemplo, as cooperativas com muitos caminhões na fila de espera, para carregar ou descarregar, devem ter um pátio em boas condições sanitárias.

3) Considerando que a submissão do empregado a teste e a programa de controle de uso de drogas e de bebidas alcoólicas é dever do motorista profissional pela nova lei, da mesma forma que é direito constitucional do cidadão à garantia da privacidade, o Sindicato entende que este conflito pode prejudicar a aplicação deste artigo?

Este artigo foi redigido baseado numa portaria da Agência Nacional de Aviação Civil, programa instituído pelo empregador, que deve o manter em sigilo. Agora na alteração da lei, está sendo incluído o §§ 6º e 7º no artigo 168, aquele que trata dos exames admissionais e demissionais, aqueles que são pagos pelas empresas, obrigando o exame na admissão e demissão, junto com o periódico. Ninguém se opõe ao exame, não há oposição dos trabalhadores e dos sindicatos.

Os empresários que pediram a inclusão deste artigo são os mesmos que levam os motoristas a se drogar para cumprir as longas jornadas de trabalho, quando pagam por comissão e concedem curto período para descanso. Há motoristas com apenas quarenta anos já inválidos. O ambiente de trabalho dos motoristas é a estrada e o motorista não está sozinho nela, está acompanhado de terceiros, que são pessoas que não tem relação direta com o trabalho do motorista.

4) A limitação da jornada de trabalho do motorista pela imposição de períodos de descanso está equilibrada com os anseios dos empregadores e dos empregados?

A lei repete o que está na CLT, estende aos motoristas o direito de todos os demais empregados. Há um projeto de lei no Congresso Nacional alterando algumas normas.

5) A Lei do Motorista (Lei 12.619/12), que disciplina a jornada de trabalho do motorista, inova no ordenamento jurídico ou apenas reconhece as circunstâncias de

fato já existentes antes da publicação da nova lei, que sujeitam o motorista rodoviário ao controle de jornada de trabalho?

A Lei do Motorista não inovou, na verdade, para muitas empresas, um só motorista que trabalhasse mais de cinco anos na profissão de motorista empregado, geralmente sua ação trabalhista poderia redundar em um valor de quatrocentos mil reais até um milhão de reais de indenização. Diversas empresas estavam cientes e já faziam este controle, mas há empresas que apostam que nem todos empregados moveriam uma ação trabalhista, sabiam da possibilidade de controlar a jornada de trabalho.

Havia uma insegurança jurídica, mas antes mesmo da Lei do Motorista já estava se criando um precedente na Justiça do Trabalho de que havia formas de se controlar a jornada de trabalho dos motoristas. O Artigo 62 trata da atividade externa incompatível com o controle da jornada de trabalho, porém este motorista trabalhador externo tem amplas possibilidades de controle da jornada. Já as empresas vinham perdendo muitas ações, pelo fato de que o controle pode ser feito pelo tacógrafo, rastreamento via satélite, por notas e manifestos de entrega e recebimento de cargas e também pelos tickets de pedágio, pois tudo isto comprova o horário que o empregado está em atividade. As grandes empresas e mais organizadas já sabiam disto. A Lei 12.619 de 2012 veio para referendar e incutir aos os juízes do trabalho, que não tinham ideia de como se controlava o trabalho. A insegurança jurídica ficou que aquele que não estiver cumprindo o controle da jornada continuará tendo um passivo trabalhista.

6) A garantia de direitos trabalhistas aos motoristas empregados em razão da nova lei, com o conseqüente aumento de custos no transporte, pode levar a uma informalidade no setor, com a substituição de motoristas carreteiros empregados por motoristas autônomos?

Quando se cria uma lei, sempre se fala que haverá informalidade, mas isto não é verdade. Como exemplo aqui no Paraná em 2005 foi criado o salário mínimo regional, houve uma insatisfação e falou-se na informalidade, isto não ocorreu. Este fato (a substituição de motorista empregado por autônomo) já ocorria anteriormente, haviam terceirizações fraudulentas em que o Ministério Público e sindicatos já atuavam. Quando se descobre a informalidade há denúncias. A contratação de motorista autônomo agregado, aquele que é proprietário do cavalinho, é uma forma de contratação que tem respaldo na Lei 11.442.

7) O Projeto de Lei 4.246/2012 que tramita no Congresso Nacional altera a CLT trata da possibilidade de prorrogação da jornada diária do motorista, fracionamento do descanso interjornada, redução do tempo de descanso semanal, redução do tempo de espera entre outros. Qual o entendimento da Federação a respeito das alterações propostas?

O projeto 4.246/2012 é o mais antigo dos projetos, uma excecência, inclusive inconstitucional, o que está sendo trabalhado é o texto do projeto da CEMOTOR. Estabelece o projeto de lei a ampliação da jornada extraordinária de trabalho de duas para quatro horas, mediante acordo ou convenção coletiva. A recomendação da FETROPAR para os sindicatos neste tipo de negociação por acordo ou convenção é de não permitir que empregado trabalhe todos os dias com jornada de doze horas, o objetivo é limitar no máximo ao período de três dias por semana, também sem a possibilidade de compensação.

Na alteração da lei, quanto ao tempo de espera, há a previsão de redução do pagamento para trinta por cento da hora trabalhada, nos pediremos o veto deste artigo. Segundo entendimento sobre o tempo de espera, mesmo tendo previsão legal, há manifestações de que o tempo de espera é inconstitucional. Diante disto, se não houver veto presidencial, a nossa orientação é para pedir sempre como hora extra, pode-se criar uma jurisprudência e ficará pior do que está previsto na atual lei do motorista.

Estou fazendo um levantamento sobre o projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional e nós (CNTTT) vamos pedir aproximadamente vinte vetos. O problema maior está no CTB, com relação ao aumento do tempo de direção de quatro horas para cinco horas e trinta minutos de direção contínua, bem como a previsão de motorista autônomo auxiliar, sem vínculo empregatício.

APÊNCIDE B – ENTREVISTA COM O PRESIDENTE DO SETCEPAR

Entrevista sobre a regulamentação da profissão de motorista, concedida em Curitiba, 07 de outubro de 2014, a Marcus Vinícius Ferreira Pires, pelo Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná, Gilberto Antonio Cantú.

1) Os empregadores estão de fato cumprindo o controle da jornada de trabalho dos motoristas empregados nos termos da Lei 12.619 de 2012?

As empresas estão se adaptando as novas regras sobre o controle da jornada de trabalho do motorista. O prazo para se adaptar as novas regras foi curto e os pontos de parada para cumprimento da lei ainda são um problema.

2) Em setembro de 2012, logo após entrar em vigor a Lei 12.619/12, ocorreram protestos nas rodovias e um dos argumentos era a falta de locais para cumprimento das paradas obrigatórias. Os locais de espera são de fato um problema para aplicação da nova lei?

Sim, de fato não há pontos de parada suficientes e adequados para cumprimento da nova lei. Em viagens de longa distância o motorista deve permanecer com o veículo estacionado por todo período descanso diário e em muitos pontos de parada há prostituição, drogas, assaltos, que colocam em risco o motorista. Por exemplo, não é todo ponto de parada em posto de gasolina que está adequado a nova lei.

3) Considerando que a submissão do empregado a teste e a programa de controle de uso de drogas e de bebidas alcoólicas é dever do motorista profissional pela nova lei, da mesma forma que é direito constitucional do cidadão à garantia da privacidade, o Presidente entende que este conflito pode prejudicar a aplicação da norma?

Trata-se de um risco inerente a atividade de transporte. Se empreendedor for pensar nos riscos do negócio não há investimento.

4) A limitação da jornada de trabalho do motorista pela imposição de períodos de descanso, está equilibrada com os anseios dos empregadores e dos empregados?

A Lei do Motorista é benéfica já que reduz acidentes, protege a pessoa do empregado e reduz também a insegurança jurídica de condenações na Justiça do

Trabalho, em que pese o incremento no custo do frete, em torno de 25%, no meu caso, e a negociação para repasse do aumento de custo com os embarcadores ficou limitada em 12%.

5) A Lei do Motorista inova no ordenamento jurídico ou apenas reconhece as circunstâncias de fato já existentes antes da publicação da nova lei, que sujeitam o motorista rodoviário ao controle de jornada de trabalho?

O que havia era uma atividade incompatível com o controle da jornada de trabalho do motorista, com fundamento no artigo 62 da CLT, porém os julgados não eram favoráveis, já que a proteção da Justiça do Trabalho conferida ao trabalhador procura sempre caracterizar uma forma de controle da jornada de trabalho.

6) A garantia de direitos trabalhistas aos motoristas empregados em razão da nova lei, com o conseqüente aumento de custos no transporte, pode levar a uma informalidade no setor, com a substituição de motoristas carreteiros empregados por motoristas autônomos?

Pela Lei 11.442 o motorista autônomo não pode conduzir o veículo da Empresa de Transporte de Carga (ETC), além disso, para caracterizar a relação comercial o autônomo deve ser proprietário do veículo de carga, veículo este registrado em seu nome no órgão de trânsito. Portanto, esta mudança não é tão simples. As empresas de transporte de cargas trabalham com autônomos agregados, aqueles que trabalham com exclusividade utilizando cavalo mecânico de sua propriedade. Estes autônomos representam em alguns casos até 50% do quadro de motoristas da ETC, mas não se trata de uma tendência.

7) O Projeto de Lei 4.246/2012 que tramita no Congresso Nacional altera a CLT. Qual a posição do Sindicato a respeito das alterações propostas?

Trata-se de ajustes necessários em razão da natureza do trabalho realizado. A permissão de prorrogação da jornada de trabalho de duas para quatro horas, por exemplo, é uma importante alteração que permite ao motorista melhor escolher o local de parada, não sendo obrigado a parar no primeiro local ao final da jornada normal de trabalho. A possibilidade de fracionamento da interjornada coloca o motorista empregado no mesmo patamar do motorista autônomo, já que este pode fracionar seu descanso diário e o motorista empregado não. Trata-se de uma flexibilização benéfica, o fracionamento do intervalo obrigatório de onze horas consecutivas para um mínimo de oito horas diárias.