

# A NOVEL LEI DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS (Nº 13.103/2015) E AS QUESTÕES JURÍDICAS DECORRENTES

Alexandre Agra Belmonte\*

## 1 – INTRODUÇÃO

**A** pesar de possuir vasto território, com dimensões continentais, no século XX o Brasil optou pelo transporte preferencial rodoviário para a locomoção de pessoas e bens.

Diferentemente do que ocorreu em outros países, em vez de apenas priorizar o transporte rodoviário, com investimentos paralelos em outras alternativas, deu-se exclusividade às políticas de transporte voltadas para a modalidade rodoviária<sup>1</sup>.

O encarecimento do petróleo, a partir de crise de 1973, não mudou esse quadro, eis que os investimentos permaneceram concentrados na concretização da autossuficiência do petróleo e no programa do Proálcool como meio alternativo. “O petróleo é nosso”, mas as imobilidades urbana e interestadual também o são.

A opção pelo transporte rodoviário está associada à implantação da indústria automobilística no país e à mudança da capital para a região Centro-Oeste, acompanhadas de um vasto programa de construção de rodovias e aos baixos preços dos combustíveis derivados do petróleo, vigentes à época da expansão. Inúmeras linhas férreas foram abandonadas e antigas existentes, muitas funcionando por meio de concessões, não receberam investimentos para uma significativa melhoria. Basta dizer que não se vai mais do Rio de Janeiro a São Paulo de trem.

---

\* *Ministro do Tribunal Superior do Trabalho; doutor em Direito e membro da Academia Nacional de Direito do Trabalho.*

1 SCHROEDER, Élcio Mário; CASTRO, José Carlos. *Transporte rodoviário de carga: situação atual e perspectivas*. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/carga.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/carga.pdf)>. Acesso em: 21 out. 2013.

Só recentemente foi iniciada a implantação de novas vias férreas, assim mesmo de forma tímida em relação ao que se vê na Europa e nos Estados Unidos da América.

Na Comunidade Europeia, por exemplo, as cidades e os países são ligados por linhas férreas, importando não apenas em alternativas eficientes e rápidas de transporte, mas também no desenvolvimento de todos os trechos por onde passam.

Também nas grandes cidades brasileiras o fenômeno se repetiu. Atualmente, já com grandes transtornos em razão do número de veículos, de vias de rolamento e de edificações que transtornam a rotina da população para efeito de obras públicas, é que está se investindo em linhas de metrô (que não impactam no trânsito de superfície e cada composição transporta o equivalente a 3 ou 4 ônibus) e de veículos leves sobre trilhos para a melhoria da mobilidade urbana. E as linhas férreas urbanas também não são modernas e de qualidade.

O país conta, atualmente, com mais de 1.700.000 quilômetros de estradas e rodovias. É a quarta maior rede do mundo, por onde trafegam 62% de todas as cargas movimentadas no território brasileiro e 90% da movimentação de passageiros<sup>2</sup>.

Não obstante, os traçados das rodovias (a maioria com pista única e atravessando povoados com construções à beira das estradas e recheadas de lombadas físicas e eletrônicas limitadoras de velocidade), cerca de 30% da malha viária brasileira, encontram-se em péssimo estado de manutenção e apenas cerca de 100.000 quilômetros estão pavimentados, o que resulta em demoras nos deslocamentos, acidentes e mortes<sup>3</sup>.

Não bastasse, a precariedade do policiamento gera insegurança contra assaltos; a ineficiência da fiscalização propicia o uso de drogas e o tráfego de veículos em condições inadequadas de funcionamento, peso e equilíbrio de carga; a falta de infraestrutura de apoio resulta na inexistência de pontos necessários e adequados para descanso dos motoristas, tudo com riscos a terceiros; e a regulamentação adequada dos tempos de direção e descanso contribuía para os altos índices de acidentes e mortes.

---

2 Pesquisa CNT de rodovias, realizada em 2013 pela Confederação Nacional dos Transportes. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/Paginas/esquisas\\_Detalhes.aspx?p=3](http://www.cnt.org.br/Paginas/esquisas_Detalhes.aspx?p=3)>. Acesso em: 4 nov. 2013.

3 SCHROEDER, Élcio Mário; CASTRO, José Carlos. *Transporte rodoviário de carga: situação atual e perspectivas*. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/carga.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/carga.pdf)>. Acesso em: 21 out. 2013.

## DOCTRINA

Em conferência no II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho, realizado no Tribunal Superior do Trabalho, o professor Marcos Túlio de Melo enfatizou que aumenta o risco de acidentes para pessoas que trabalham mais de 8 horas consecutivas. Disse que 9 horas aumentam, 12 horas duplicam e 14 horas triplicam os riscos.

O *expert* acrescentou que depois de 19 horas acordado a sensação de fadiga é como se a pessoa estivesse bêbada. É como se um homem de 90 quilos tivesse tomado 6 copos de cerveja e 3 taças de vinho. 24 horas sem sono corresponderiam a 12 copos de cerveja ou 6 taças de vinho. “19 horas acordado somadas com mais 9 horas, ou 12 horas, de trabalho, e na madrugada, a bomba está pronta. Está tudo pronto para acontecer”.

O professor alertou para o cuidado que as empresas devem ter com relação às escalas de trabalho, principalmente em relação aos trabalhadores noturnos. Esses profissionais não teriam condições de recuperar seu metabolismo, pois o sono do dia não tem o mesmo benefício para a saúde. Isso porque o organismo humano entende que no escuro é preciso dormir e no claro é para estar acordado.

Ele afirmou ainda que os acidentes acontecem normalmente de madrugada e logo depois do almoço, quando a temperatura corporal diminui e começa a sensação de sono. Os problemas que impuseram a intervenção do legislador levam em consideração as distâncias que precisam ser percorridas e o desgaste físico imposto nas longas jornadas, bem como, em atenção ao fato de que o trabalho ocorre em vias públicas, a necessidade da preservação da integridade física e da segurança de terceiros, sem prejuízo da necessidade de equalização dos custos das operações por quem cumpre a legislação trabalhista, para evitar-se concorrência desleal.

Para contornar parte do problema, os governos primeiramente optaram pela transferência à iniciativa privada da conservação das principais rodovias do país, mediante cobrança de pedágio. Mas o modelo de privatização adotado, que ficou limitado à administração das antigas vias, não propiciou a construção de novas e modernas estradas somadas às então existentes, que poderiam ser melhoradas com a receita correspondente. Como consequência, além das estradas privatizadas não terem se tornado um primor, a maioria com pistas únicas, inexistente alternativa para o fluxo de veículos em caso de paralisação nas estradas, cada vez mais comuns em razão do aumento de veículos, dos acidentes e dos movimentos sociais.

De qualquer sorte, os problemas de insegurança persistiram: estradas em péssimas condições sem pontos ou pontos adequados de apoio; alto índice

## DOCTRINA

acidentes; detecção do uso de substâncias alcoólicas e de drogas nos motoristas; motoristas profissionais esgotados física e mentalmente; assaltos a motoristas e cargas; veículos em situação irregular.

Nesse contexto, surgiu a Lei nº 12.619, de 30.04.2012, destinada a regular o exercício da profissão de motorista, para adequação da jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional às peculiaridades do transporte rodoviário de passageiros e cargas ao meio ambiente em que ele se processa. A sua finalidade era garantir não só melhores condições de vida e trabalho aos motoristas, mas também a segurança nas estradas do país, que vinham registrando um crescente e preocupante aumento de acidentes, muitos com vítimas fatais, deixando para trás um rastro de desolação e sofrimento. A Lei alterou vários dispositivos da CLT e das Leis ns. 9.503/97 (CTB), 10.233/01, 11.709/04 e 12.023/09.

A referida Lei partiu da concepção de que o controle de jornada e do efetivo gozo dos períodos de descanso constitui normas de ordem pública, destinadas a proteger não só o trabalhador, autônomo ou empregado, mas também terceiros que o acompanham no trajeto e demais veículos que trafegam em ruas, avenidas e estradas.

Os intervalos foram enfatizados para registro da importância dos tempos de descanso, como demonstração de que a questão ultrapassa os contornos contratuais trabalhistas, visando preservar as boas condições do motorista para dirigir com responsabilidade e segurança em benefício de terceiros.

A entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 30.04.2012, foi, no entanto, sucedida de intensos movimentos de protesto, com a paralisação dos motoristas em diversas rodovias do país.

Entre as razões do inconformismo, duas se apresentaram com maior intensidade: 1) a existência de poucas áreas de descanso nas principais rodovias do país, o que comprometeria o cumprimento da regra, ante a proibição de permanecer no acostamento e a falta de segurança para estacionar em qualquer lugar; e 2) o encarecimento dos custos, que viria a reduzir o valor das comissões e a rentabilidade econômica da atividade explorada, despertando o descontentamento também dos empregadores e motoristas autônomos, que assim contribuíram para que houvesse uma paralisação de grande dimensão.

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, visou corrigir os excessos da anterior, visando flexibilizar o que foi apontado como excessiva intervenção legislativa quanto aos tempos de direção e descanso diante da inexistência de pontos ou de pontos com conforto e higiene para as paradas, e termina por atuar

na previsão de implantação dos pontos de apoio a motoristas profissionais nas estradas.

Com efeito, o art. 10 da novel lei determina ao Poder Público adotar medidas, no prazo de até 5 anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º (áreas com condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais), especialmente por meio: da inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação; da revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; da identificação e do cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º, acima referidos; da permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais; da criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo (§ 3º do art. 9º da Lei nº 13.103/2015), mas o parágrafo único do art. 10 determina ao Poder Público o apoio ou o incentivo, em caráter permanente, da implantação, pela iniciativa privada, de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, permanece em vigor em relação aos dispositivos que não foram revogados pela Lei nº 13.103/2015, mas que já foram incorporados às legislações pertinentes.

Este artigo visa apreciar a novel normatividade, na regulação dos aspectos trabalhistas dela decorrentes.

## 2 – TRANSPORTE RODOVIÁRIO, MOTORISTA PROFISSIONAL E ÂMBITO DE APLICAÇÃO DA LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Transporte rodoviário é o transporte de cargas e passageiros em veículos automotores.

Nos termos do Anexo IV do Código Brasileiro de Ocupações, organizado pelo Ministério do Trabalho e Emprego, são motoristas carreteiro e de caminhão no transporte de cargas os que “transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham; movimentam cargas volumosas e pesadas; definem rotas

e asseguram a regularidade do transporte”. E motoristas de ônibus urbano e rodoviário no transporte de passageiros são os que “conduzem e vistoriam ônibus e trólebus de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias; controlam o embarque e desembarque de passageiros e os orientam quanto a tarifas e itinerários”.

Enquadram-se no transporte rodoviário todas as empresas dedicadas exclusivamente ao transporte de passageiros e/ou cargas, que assim integram, nos termos do art. 511, § 1º, da CLT, a categoria econômica de empresas transportadoras de passageiros e/ou cargas.

Logo, a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, é aplicável a esses motoristas profissionais e às empresas que deles se utilizam para o transporte de passageiros e cargas.

A observação é importante, porque em relação aos motociclistas e empresas que deles se utilizam, aplicável é a Lei nº 12.009/09.

Com base no paralelismo simétrico que orienta a organização sindical e o enquadramento, a categoria profissional é formada pelos trabalhadores que laboram nas empresas transportadoras de passageiros e/ou cargas (art. 511, § 2º, da CLT), sendo que os motoristas profissionais, responsáveis pela condução dos veículos, integram categoria diferenciada, por possuírem estatuto legal específico, com normatividade própria, distinta dos demais profissionais que prestam serviços para os empregadores que compõem a categoria econômica (art. 511, § 3º, da CLT).

Motorista profissional é o trabalhador cujo labor consiste, mediante formação profissional e habilitação por meio do Código de Trânsito Brasileiro nas categorias A, B, C, D e E, na condução de veículos automotores para o transporte rodoviário de carga ou passageiros e na realização de verificações e manutenções básicas do veículo para efeito de alimentação de combustível e óleo, pressão de pneus e avaliação da necessidade preventiva de revisões e reparação de avarias.

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a CLT e a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para dar nova disciplina à jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional; altera as Leis ns. 7.408, de 25 de novembro de 1985, e 9.503/97 (CTB); e revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Nos termos do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, integram a categoria profissional de motoristas profissionais os mo-

## DOCTRINA

toristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas atividades de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Revoga, portanto, nesse aspecto, a Lei nº 12.619/2012, que dispunha que integravam a categoria profissional apenas os motoristas profissionais dedicados ao transporte rodoviário de passageiros e de cargas, exercentes da atividade com vínculo empregatício.

A profissão divide-se em motorista de ligeiros, motorista de pesados de mercadorias e motorista de pesados de passageiros. Para aceder à profissão de motorista de ligeiros, basta estar habilitado a conduzir automóveis (categoria A). Já o exercício das profissões de motorista de pesados obriga a habilitações com maior qualificação (C, D e E).

Na profissão de motorista de ligeiros incluem-se os motoristas de táxis e de outros automóveis de aluguel, os motoristas de empresas e instituições e os motoristas privados. Nos motoristas de pesados de mercadoria incluem-se os motoristas de caminhões. Nos motoristas de pesados de passageiros incluem-se os motoristas de ônibus e de troleicarro.

### 3 – DIREITOS SOCIAIS ESPECÍFICOS DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS

O art. 7º, *caput*, da Constituição Federal de 1988 estabelece que são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais os que enumera nos incisos I a XXXIV, além de outros, ali não explicitados, que visem à melhoria de sua condição social.

Pois bem. A Lei nº 13.103/2015 enumera e assegura aos motoristas profissionais com vínculo empregatício os direitos sociais previstos nos arts. 2º, I a V, e 3º.

Tais direitos são:

– acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran, em cooperação com o Poder Público;

– atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS;

## DOUTRINA

– proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

– serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

– irresponsabilidade, 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;

– jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador;

– benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho; e

– pleno atendimento aos dependentes de substâncias psicoativas pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Tais direitos podem ser exigidos pelos meios próprios junto ao empregador ou perante o Estado.

### 4 – DEVERES DO MOTORISTA PROFISSIONAL EMPREGADO

Além dos deveres que devem ser observados pelos empregados em geral, previstos na CLT, nos termos do art. 235-B da CLT, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.103/2015, são deveres específicos do motorista profissional empregado:

– atenção às condições de segurança do veículo;

– condução do veículo com perícia, prudência, zelo e observância aos princípios de direção defensiva;

– respeito à legislação de trânsito e, em especial, às normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

## DOCTRINA

- zelar pela carga transportada e pelo veículo;
- colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; e

– submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 anos e 6 meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 dias.

A inobservância dos referidos deveres importa na possibilidade de aplicação de penalidades disciplinares pelo empregador, inclusive quanto à recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica.

Além do zelo que o motorista deve demonstrar em relação à carga transportada e pelo veículo do empregador, por ele utilizado, os demais deveres dizem respeito à segurança nas estradas e ao risco de acidentes que o seu comportamento pode gerar a terceiros.

### 5 – JORNADA DO MOTORISTA PROFISSIONAL

A jornada de trabalho do motorista profissional será de 8 horas, admitindo-se a prorrogação por até 2 horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 horas extraordinárias (art. 235-C, *caput*, da CLT, com a redação dada pela Lei nº 13.103/2015).

A redação dada ao referido dispositivo legal pela Lei nº 12.619/2012 estabelecia jornada de 8 horas diárias, admitida prorrogação por até 2 horas extraordinárias. O § 6º então estabelecia que o excesso de horas de trabalho realizado em 1 dia poderia ser compensado pela correspondente diminuição em outro dia, conforme previsão em instrumentos de natureza coletiva.

A novel redação do art. 235-C estabelece no § 5º que as horas extraordinárias serão pagas com o acréscimo mínimo de 50% ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 da CLT (banco de horas).

Como o § 2º do art. 59 diz respeito ao banco de horas e seu ajuste só é admissível mediante acordo ou convenção coletiva, a compensação de jornadas para os motoristas profissionais não admite acordo particular, pelo que não incide a Súmula nº 85 do TST para a hipótese.

## DOCTRINA

Por outro lado, o § 2º do art. 59 da CLT impõe para a validade do banco de horas a previsão em norma coletiva, a periodicidade máxima de 1 ano para efeito de compensação e o limite máximo de 2 horas para efeito de prorrogação. Como compatibilizar esse dispositivo, ao qual o próprio § 5º do art. 235-C remete, com a possibilidade de prorrogação da jornada por até 4 horas extraordinárias?

Simple: o art. 235-F estabelece que convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso para o trabalho do motorista. Esse, aliás, é o limite previsto na Súmula nº 444 do TST, compatível com as especificidades da atividade de transporte rodoviário de passageiros e carga.

Assim, para efeito de prorrogação com compensação, ou adota-se o banco de horas na forma prevista no art. 59, § 2º, da CLT, com prorrogações de até 2 horas diárias, mediante compensação, ou a jornada especial de 12 horas (8 normais + 4 extraordinárias) por 36 de descanso.

Além da prorrogação com compensação, mediante norma coletiva que a autorize, também se admite a prorrogação simples, até 2 horas, mediante acordo escrito entre o motorista e seu empregador (primeira parte do art. 235-C c/c o *caput* do art. 59 da CLT).

Nas viagens de longa distância, em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada, devidamente registrada e desde que não comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino, o que sobrevier antes (§ 6º do art. 235-D da CLT).

Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos (§ 13 do art. 235-C).

## 6 – CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA PROFISSIONAL

Tratando-se de trabalho que por sua própria natureza é executado fora do estabelecimento patronal, muitas vezes marcado por percursos de longas distâncias, consideradas as ferramentas de que se dispunha, a impossibilidade efetiva de controle por meio do tacógrafo, isoladamente considerado, levou a jurisprudência majoritária a estabelecer, por meio da OJ nº 332 da SBDI-1 do TST:

## DOCTRINA

“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.” (DJ 09.12.03)

Não obstante, a possibilidade de cálculo do tempo gasto em viagens, aliada a outros fatores de verificação, revela a possibilidade de controle indireto, independentemente do tacógrafo, passando vários julgados a reconhecer extensas jornadas, muitas vezes sem intervalo para refeição e descanso intersemanal.

Ocorre que o desenvolvimento da tecnologia da informação veio, realmente, possibilitar a utilização de novas ferramentas para supervisão e comando a distância (rastreadores, tacógrafos de última geração, bips e telefones celulares), pelo que, em 15 de dezembro de 2011, a Lei nº 12.551 veio modificar o art. 6º da CLT, estabelecendo que não há distinção entre o “trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado à distância”, inserindo o parágrafo único que especifica as novas ferramentas válidas para tanto, ao prever que 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”.

Assim, ao reconhecer a validade jurídica dos meios telemáticos e informatizados para medir a jornada efetivamente cumprida e o tempo à disposição nas atividades externas, no qual não há relação presencial contínua, o legislador veio a reconhecer novos instrumentos de compatibilidade entre o trabalho a distância e o controle, direto ou indireto, do tempo real de prestação de serviços, reduzindo o alcance do conceito anteriormente referido pelo inciso I do art. 62 do mesmo Estatuto, o que levou o TST a alterar a Súmula nº 428. Embora relacionada à questão do sobreaviso, a alteração do art. 6º da CLT certamente provocará mudanças significativas na jurisprudência anteriormente consolidada em relação à mera possibilidade de controle a distância:

“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 e submetido a controle patronal por instrumentos telemáticos ou informa-

## DOCTRINA

tizados, permanecer em regime de plantão ou equivalente, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço durante o período de descanso.”

As normas contidas na Lei nº 13.103/2015, que estabelece regras sobre tempo de direção, tempo de espera, tempo de reserva e tempo de descanso, com a normatização dos intervalos intrajornada, entre jornadas e intersemanais, vêm confirmar a nova diretriz relacionada não apenas à possibilidade de controle, mas à sua necessidade, ainda que à distância, para efeito de verificação do cumprimento da legislação trabalhista e adequação às normas de trânsito.

Nos termos do art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, “o tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran”, devendo funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

O § 14 da Lei nº 13.103/2015 impõe ao motorista empregado a responsabilidade pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa, o que termina por caracterizar necessidade do registro e demonstra a incorporação dos meios eletrônicos como ferramentas de verificação dos tempos de direção e descanso.

O art. 67-C do CTB, por sua vez, impõe ao motorista profissional, na condição de condutor, a responsabilidade pelo controle do tempo de condução do veículo.

A Quarta Turma do Tribunal Superior do Trabalho confirmou a condenação da Transportadora Pecal Ltda. ao pagamento de horas extras a motorista cujo veículo possuía rastreamento via satélite. Para os julgadores, o equipamento permitia que a empresa controlasse a rotina de horários do empregado, o que descaracteriza a condição de prestação de trabalho externo.

De acordo com o voto, a jurisprudência do TST vem se firmando no sentido de que, para a aplicação dessa exceção, é necessária a comprovação da impossibilidade de controle, direto ou indireto, do horário do empregado, sendo que a Lei nº 12.619/2012 garante aos motoristas jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá utilizar anotação de diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo ou, ainda,

## DOCTRINA

se valer de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos (art. 2º), como no caso (Rel. Min. Dalazen, RR 43500-68.2009.5.04.0292).

### 7 – TEMPO DE SERVIÇO E EFEITOS DOS INTERVALOS NA JORNADA

Nos termos do art. 235-C, § 1º, da CLT, com a novel redação dada pela Lei nº 13.103/2015, “será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera”.

Ocorre que o tempo de trabalho efetivo ou líquido não se confunde com o tempo de serviço. Embora a lei trabalhista considere como de serviço efetivo todo o tempo em que o empregado está à disposição do empregador (art. 4º da CLT), por exceção nele estão incluídos os períodos de interrupção do contrato: entre outros, descansos semanais remunerados, férias anuais e afastamento do trabalho por até 15 dias em virtude de auxílio-doença ou acidente do trabalho.

Outrossim, o tempo de trabalho efetivo ou líquido também não se confunde com o tempo à disposição para efeito de cômputo da jornada de trabalho. Há, durante a jornada, períodos em que o trabalhador não labora, mas são considerados nela incluídos (a exemplo dos intervalos previstos no art. 72 da CLT, de 10 minutos a cada 90 minutos de trabalho nos serviços de mecanografia, escrituração e cálculos, ou o previsto no Anexo II da NR-17, de 10 minutos após os primeiros 60 minutos de trabalho e de 10 minutos antes dos últimos 60 minutos para os operadores de teleatendimento). Esses intervalos estão incluídos na jornada de trabalho, pelo que são objeto de remuneração, apesar da inatividade.

Assim, para verificar se os intervalos referidos no art. 235-C da CLT estão ou não incluídos na jornada de trabalho ou no tempo de serviço do motorista, há de se perquirir quanto à respectiva natureza.

O legislador faz referência aos intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. O intervalo para refeição é de 1 hora (§ 2º do art. 235-C); o de repouso diário é de 11 horas a cada 24 horas; os descansos são o de parada obrigatória de 30 minutos após 5 horas e meia de direção contínua ou fracionados dentro de um período de 6 horas para o transporte de cargas ou de 30 minutos a cada 4 horas de direção contínua para o transporte de passageiros (art. 67-C, *caput* e §§ 1º e 1º-A, do CTB) e o semanal de 24 horas (no qual incluídas 11 horas de descanso entre jornadas – § 3º do art. 235-C da CLT, exceto nas viagens de longa distância, às quais ao descanso de 24 horas será somado o descanso entre jornadas de 11 horas [totalizando 35 horas], para ser usufruído no retorno

## DOCTRINA

do motorista à base ou ao seu domicílio – art. 235-D, *caput*); e o intervalo de espera diz respeito às horas excedentes da jornada normal, na qual o motorista do transporte rodoviário de cargas fica aguardando o carregamento/descarregamento dos veículos no embarcador/destinatário ou a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais/alfandegárias (§ 8º do art. 235-C da CLT).

Os intervalos para repouso diário entre jornadas, de 11 horas consecutivas e para refeição, de 1 hora, não estão incluídos na jornada de trabalho, por força dos arts. 66 e 71, § 2º, da CLT.

Logo, a exclusão, pelo legislador, dos intervalos para refeição, repouso e descanso do motorista profissional não são, realmente, de trabalho efetivo e, de regra, não são remunerados.

Quanto ao tempo de espera, no qual o motorista profissional empregado fica aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, a lei não o considera como de trabalho efetivo, mesmo que o motorista necessite ficar junto ao veículo para movimentações, pelo que não é computado na jornada normal e também não é caracterizado como tempo extra excedente (§§ 8º e 12 do art. 235-C da CLT). Em relação a ele, a lei determina uma indenização de 30% (§ 9º), sem prejuízo da remuneração pelo cumprimento da jornada normal ou da extraordinária.

Note-se que a situação não se confunde com a das horas de prontidão do ferroviário, previstas no art. 244, § 3º, da CLT, contadas à razão de 2/3 do salário-hora normal.

As horas de prontidão do ferroviário têm por fim o aguardo do trabalhador, no próprio estabelecimento, mediante escala, para a hipótese de necessidade de execução de serviços imprevistos ou substituição de outros empregados que faltem à escala organizada. No caso do motorista trata-se de pessoal regular, no aguardo de serviço previsto, logo, com natureza jurídica específica.

### 8 – TEMPOS DE DIREÇÃO E DE DESCANSO INTRAJORNADA

O § 1º do art. 67-A da Lei nº 9.503/97, introduzido pela Lei nº 12.619/2012, determinava, para efeito de tempo de direção, um intervalo mínimo de 30 minutos a cada 4 horas ininterruptas na condução do veículo, denominado parada obrigatória.

O referido dispositivo foi revogado pela Lei nº 13.103/2015 e o art. 67-C da Lei nº 9.503/97 teve a sua redação alterada.

## DOCTRINA

Em se tratando de transporte de carga, o tempo de direção para efeito de concessão do intervalo intrajornada está agora limitado a 5 horas e meia, ininterruptas. Esse descanso é de 30 minutos, mas poderá ser fracionado dentro do período máximo de 6 horas na condução do veículo (ou seja, 15 minutos após 3 ou 4 horas e 15 minutos após mais 3 ou 2 horas; 5 minutos após cada hora trabalhada; 20 minutos após 4 horas e 10 minutos após mais 2 horas; ou outra combinação que não resulte em tempo inferior a 5 minutos para uma das paradas obrigatórias).

O tempo restante de direção será complementado com o tempo restante da jornada (normal e extraordinária, se for o caso), observado novo intervalo de 30 minutos após 5 horas e meia, ininterruptas, ou intervalos fracionados dentro do período de 6 horas para o transporte de cargas em que tenha sido adotado o regime de 12x36.

Para o transporte rodoviário de passageiros, o descanso do motorista ocorrerá a cada 4 horas, também admitidos o respectivo fracionamento e o tempo de direção (§ 1º-A do art. 67-C, com a nova redação). O fracionamento do intervalo de condução para esses motoristas pode ser estabelecido em períodos mínimos de 5 minutos (inciso I do art. 235-E).

Nos casos em que o empregador adotar 2 motoristas para o transporte de passageiros no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento (inciso III do art. 235-E).

O § 1º do art. 235-C exclui a remuneração desses períodos de descanso, considerando-os não compreendidos na jornada.

Além das paradas obrigatórias de descanso do tempo de direção, a lei assegura aos motoristas profissionais um intervalo mínimo de 1 hora para refeição, que pode coincidir com o tempo de parada obrigatória (§ 2º do art. 235-C da CLT) e que também não está compreendido na jornada diária (§ 1º do art. 235-C).

Quanto aos motoristas de transporte de passageiros, lhes é assegurado intervalo mínimo de 1 hora para refeição, que pode ser fracionado em 2 períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional de transporte coletivo de passageiros, enquadrado no § 5º do art. 71 da CLT (art. 235-E, II).

### 9 – TEMPO DE ESPERA

Faz parte da rotina do motorista profissional de carga aguardar o caminhão ser carregado ou descarregado nas dependências do embarcador ou do destinatário, ou ficar parado em uma barreira fiscal para a fiscalização do peso e documentos da carga.

Considerando essa peculiaridade da prestação de serviços do motorista de carga e para resolver as questões jurídicas que daí decorriam, o legislador instituiu o tempo de espera.

A redação do § 8º do art. 235-C da CLT, introduzida pela Lei nº 12.619/2012, definia como tempo de espera as horas excedentes da jornada normal, no aguardo do carregamento/descarregamento dos veículos no embarcador/destinatário ou na fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais/alfandegárias.

O dispositivo foi alterado pela Lei nº 13.103/2015, que agora define tempo de espera como “as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”.

O § 9º do art. 235-C da CLT dispõe que as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30%, esclarecendo o § 10 que a indenização do tempo de espera não se confunde com a remuneração correspondente ao salário-base diário.

O tempo parado de espera que exceder da jornada normal não se confunde com as horas normais ou com as horas extras do motorista na direção do veículo em movimento contínuo. Isto porque o tempo de espera não é considerado como de trabalho efetivo, não integrando a jornada do motorista (§ 1º do art. 235-C), mas o motorista recebe indenização de 30% do salário por essas horas de espera.

A situação é reiterada no art. 235-E, § 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.

## DOCTRINA

Com efeito, esclarece o § 12 do art. 235-C que durante o tempo de espera o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho.

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

Não sendo o caso, excluído o tempo de espera, a lei autoriza a extensão da jornada como extra, com o acréscimo mínimo de 50% sobre o valor da hora normal, pelo tempo necessário ao motorista sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino, se próximo (§ 6º do art. 235-D).

Relativamente ao transporte de passageiros, a solução não pode ser a mesma, eis que eventual imobilidade do veículo não decorre de carregamento/descarregamento, pesagem ou barreiras fiscais, mas, sim, de engarrafamento, queda de barreira ou ponte, ou mesmo acidente na estrada, que bloqueie a pista e impeça o deslocamento do veículo, não sendo a ele aplicável o tempo de espera, e sim a extensão da jornada como extra, com o acréscimo mínimo de 50% sobre o valor da hora normal, pelo tempo necessário para o motorista sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino, se próximo (§ 6º do art. 235-D).

### 10 – INTERVALOS ENTRE JORNADAS

O § 3º do art. 235-C da CLT assegurou ao motorista profissional intervalo de repouso diário entre jornadas com a duração de 11 horas a cada 24 horas.

Todavia, facultou o seu fracionamento em no mínimo 8 horas no primeiro período e a fruição do remanescente dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período.

Além dessa flexibilização, também autorizou a coincidência desse intervalo com os períodos de parada obrigatória.

Assim o fez, considerando que quando o tempo de espera for superior a 2 horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, será considerado como de repouso para os fins dos intervalos de parada obrigatória e entre jornadas (§ 11 do art. 235-C).

Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado ou seu ajudante permanecem fora da base da

## DOCTRINA

empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas (§§ 4º e 16 do art. 235-C).

Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso (§ 4º do art. 235-D).

Nos casos em que o empregador adotar 2 motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas (§ 5º do art. 235-D).

Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário, esse tempo será considerado como tempo de descanso (§ 7º do art. 235-D).

Relativamente ao transporte de passageiros, nos casos em que o empregador adotar 2 motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado (art. 235-E, III).

### *10.1 – Tempo de reserva*

Em decorrência das peculiaridades em que o trabalho é prestado, o § 5º do art. 235-D estabelece que quando o empregador adotar dupla de motoristas trabalhando no mesmo veículo nos casos de transporte de longa distância, o tempo de repouso de um dos motoristas poderá ser feito com o veículo em movimento, dirigido pelo outro.

A hipótese diz respeito ao tempo de reserva, assim entendido como o tempo de repouso dos motoristas que trabalham em dupla, se revezando na direção do veículo.

A Lei nº 12.619/2012, que introduziu na CLT o § 6º do art. 235-E, determinava para o tempo de reserva a remuneração de 30% do valor da hora normal. Ela foi, no particular, revogada pela Lei nº 13.103/2015 e o texto

## DOCTRINA

atual exclui o pagamento do tempo de reserva, mas assegura ao motorista que descansa enquanto o outro dirige o repouso mínimo de 6 horas consecutivas fora do veículo, em alojamento externo, ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas.

### *10.2 – Local para descanso*

Para as viagens de longa distância, a lei autoriza o repouso do motorista ou de seu ajudante no veículo. Tanto é assim que o § 4º do art. 235-D dispõe que não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o seu ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

Nas viagens de longa distância, nos casos em que o empregador adotar 2 motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas (§ 5º do art. 235-D da CLT).

Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso (§ 4º do art. 235-D).

Quanto ao transporte de passageiros, o art. 235-E, III, atendendo às especificidades do veículo e características do transporte, dispõe que o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário, esse tempo será considerado como tempo de descanso (§ 7º do art. 235-D).

## 11 – REPOUSOS SEMANAIS

O repouso semanal do motorista profissional será de 24 horas, nele compreendido o repouso entre jornadas de 11 horas.

## DOCTRINA

Todavia, nas viagens de longa distância com duração superior a 7 dias, o repouso semanal será de 24 horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 horas, totalizando 35 horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

A finalidade é a de possibilitar maior recuperação do trabalhador e permitir-lhe, ainda, o convívio familiar e social.

O § 1º do art. 235-E permite, nas viagens de longa distância, o fracionamento do descanso semanal em 2 períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 horas ininterruptas, mais 5 que serão cumpridas na mesma semana em continuidade a 1 período de repouso diário, que deverá ser usufruído no retorno da viagem.

Esclarece o § 2º do art. 235-E que a cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância (24 + 11) fica limitada ao número de 3 descansos consecutivos.

Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em: estações rodoviárias; pontos de parada e de apoio; alojamentos, hotéis ou pousadas; refeitórios das empresas ou de terceiros; e postos de combustíveis (art. 9º, § 1º, da Lei nº 13.103/2015).

Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo (§ 3º).

### 12 – HORA NOTURNA

O art. 235-C, § 6º, da CLT, com a redação dada pela Lei nº 13.103/2015, determina a aplicação do art. 73 da CLT ao trabalho noturno do motorista profissional.

Logo, o período de tempo compreendido entre as 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte será considerado como horário noturno, com redução da hora para 52 minutos e 30 segundos.

### 13 – EXAMES TOXICOLÓGICOS E BAFÔMETRO

É dever do motorista profissional, conforme arts. 235-B, II, da CLT e 148-A do CTB, submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma

## DOCTRINA

vez a cada 2 anos e 6 meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 dias.

A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização conforme a CLT (parágrafo único).

O exame toxicológico será exigido: “I – em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E; II – em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional; III – em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; IV – em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997” (art. 13 da Lei nº 13.103/2015).

“Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames” (parágrafo único do art. 13 da Lei nº 13.103/2015).

Decorrido o prazo de 3 anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões (art. 14).

Nos termos do § 6º do art. 168 da CLT, incluído por força da Lei nº 13.103/2015, serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

Para esse fim, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 dias (§ 7º).

Por motivo de segurança no local de trabalho, já vinha sendo admitido pela jurisprudência trabalhista que, em determinadas circunstâncias, as empresas submetessem os seus empregados a teste de bafômetro em áreas que oferecessem risco ao trabalhador e a terceiros (RR 124400-70.2004.5.04.0241, Rel. Min. Márcio Eurico Vitral Amaro, 8ª T., j. 08.02.2012, public. DEJT 10.02.2012;

## DOCTRINA

RR 99700-05.2003.5.03.0011, j. 12.08.09, Rel. Min. Emmanoel Pereira, 5ª T., public. DEJT 21.08.09).

### 14 – RESPONSABILIDADE POR PREJUÍZOS PATRIMONIAIS

Dispõe o art. 2º, V, *a*, da Lei nº 13.619/2012 que o motorista não responde perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiros, ressalvado o comprovado dolo ou a desídia do motorista.

Quanto ao dolo ou desídia (leia-se imprudência ou negligência) no cumprimento de suas funções, a lei exige comprovação do fato.

Note-se que o dispositivo legal, tal como redigido (direitos dos motoristas profissionais empregados), é uma extensão da parte final do *caput* do art. 7º da Constituição Federal.

A jurisprudência do TST é firme em relação à questão da irresponsabilidade do motorista por ação de terceiro, inclusive responsabilizando a empresa por danos patrimoniais e morais em decorrência de acidente do trabalho derivado de assalto, partindo do pressuposto de que a atividade é de risco e que, no transporte, os arts. 734 e 735 do Código Civil afastam a responsabilidade apenas nos casos de força maior.

### 15 – COMISSIONAMENTO

O art. 235-G, introduzido pela Lei nº 12.619/2012, proibia a remuneração dos motoristas por quilometragem, viagem ou produtividade, se a empreitada ultrapassasse as horas regulamentares da jornada de trabalho do empregado ou do tempo de direção.

O referido artigo recebeu nova redação pela Lei nº 13.103/2015, que traz orientação contrária. Permite a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas na lei.

### 16 – DIREITO INTERTEMPORAL

A Lei nº 13.103/2015 é aplicável a partir de sua publicação, ou seja, de 3 de março de 2015, não sendo o cumprimento das respectivas normas exigíveis antes dessa data.

## DOCTRINA

Por outro lado, contém normas que têm prazo para implementação, a exemplo dos arts. 10 a 14, alguns dirigidos ao Poder Público e outros aos motoristas e empresas de transporte.

Anteriormente a 3 de março de 2015, aplicáveis são os dispositivos contidos na Lei nº 12.619/2012, ainda que alguns mais rigorosos do que os previstos na Lei nº 13.103/2015.

Os arts. 235-A, B, C, D, F, G e H, que tratam das normas aplicáveis ao serviço do motorista profissional (jornada, tempo de espera, repouso diário, descanso semanal, tempo de reserva, remuneração por comissionamento) e o § 5º do art. 71, que cuida dos intervalos no transporte coletivo de passageiros, todos da CLT, foram ali incluídos por força da Lei nº 12.619/2012.

O art. 235-H foi revogado pela Lei nº 13.103/2015 e os demais, supra-mencionados, tiveram as suas redações alteradas por essa lei.

O art. 168 da CLT teve a sua redação alterada nos §§ 6º e 7º (exames toxicológicos).

O tempo de direção foi introduzido no Código Brasileiro de Trânsito pela Lei nº 12.619/2012 (art. 67-A) e foi revisto pela Lei nº 13.103/2015 nos arts. 67-A e 67-C.

## 17 – CONCLUSÕES

Longe de afastar a exigibilidade das normas contidas na nova lei dos motoristas profissionais, as condições das rodovias brasileiras confirmam a necessidade da intervenção do legislador para a diminuição dos acidentes, cujos números são assustadores.

Neste particular, a adoção de períodos de parada obrigatória e a regulamentação adequada do repouso semanal de descanso revelam-se indispensáveis para a diminuição dos riscos à saúde e à segurança dos motoristas profissionais e de terceiros.

Revela-se igualmente salutar a proibição da remuneração dos motoristas por quilometragem, viagem ou produtividade, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas na novel lei.

Note-se que a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança, é impositivo constitucional (art. 7º, XXII, da CF), devendo o empresário velar pela saúde e pela integridade do trabalhador,

## DOCTRINA

sob pena de responder pelos acidentes do trabalho causados pelas condições de trabalho impostas (art. 7º, XXVIII, da CF c/c os arts. 186, 734, 735 e 927, *caput* e parágrafo único, do Código Civil).

Outro ponto positivo é a obrigatoriedade de realização e de submissão do motorista a exames toxicológicos e sua submissão obrigatória a testes fiscalizatórios do uso de drogas e bebida alcoólica.

A Lei nº 12.619/2012, bem intencionada, terminou por se exceder em suas normas, ao não se adequar à realidade do transporte brasileiro e à falta de infraestrutura adequada nas estradas para o atendimento dos seus objetivos. A novel lei fez os reparos exigidos pelos próprios motoristas, empresas de transporte e sindicatos, reconheceu a necessidade de melhorias que disponibilizem pontos de parada com condições de conforto e higiene e o Poder Público está compelido por meios dos instrumentos nela previstos, para a respectiva concretização.

Além dos pontos de parada, existe a necessidade de melhoria das próprias estradas e de construção de outras, modernas e mais seguras, em parceria com a iniciativa privada, que diminuam as condições de risco atualmente existentes.

Outrossim, o controle da jornada do serviço externo passa a ser, para o empregador, uma imposição, não apenas como colaborador à concretização da nova lei, como também para efeito de prova e demonstração da adequação do seu negócio às novas regras.

Por outro lado, a nova lei estimula a negociação coletiva, por meio de acordos ou convenções coletivas de trabalho que ajustem as jornadas à realidade do trabalho a ser prestado pelos motoristas profissionais, justificado pelas peculiaridades do serviço e dos trajetos utilizados.