

# A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL EMPREGADO: LEIS 12.619/12 E 13.103/15

Maria Angela Szpak Swiech  
Paulo Ricardo Pozzolo

## 1. INTRODUÇÃO

Motoristas profissionais são trabalhadores que exercem seus ofícios sob condições muito peculiares de labor, que os distinguem das demais classes operárias e os enquadram no que se denomina *categoria diferenciada* (art. 511, § 3º, da CLT).

As particularidades que envolvem o cotidiano dessa profissão são numerosas e sempre recomendaram a atenção especial do legislador, com a edição de um regramento próprio, exclusivo, hábil a atender as necessidades advindas da situação especial em que estão inseridos os motoristas profissionais (autônomos ou empregados) e, por laços contratuais, os seus tomadores de serviço. O local em que normalmente o labor é executado, por exemplo, é circunstância ensejadora de regulamentação apta não só a proteger os trabalhadores (contra jornadas excessivas ou em relação a pontos adequados para repouso), como também a atender certas demandas daqueles que os contratam (quanto à necessidade de adaptar a jornada ou a remuneração à característica do trabalho realizado).

Embora as inúmeras peculiaridades mostrassem a necessidade de regulamentação legal específica e criteriosa do ofício, os motoristas profissionais aguardaram muito tempo até lograrem êxito em obtê-la. A já revogada Lei 6.813/80, que tratou do transporte rodoviário de cargas, não trouxe nenhuma norma voltada às condições de trabalho desses profissionais. A Lei 11.442/07 regulamentou alguns aspectos da profissão (*v.g.*, cessão do veículo, pagamento do frete, responsabilidade pela execução do serviço e pela carga transportada, prazo para carga e descarga do veículo, pagamento do tempo de espera, etc.), mas apenas em relação aos motoristas **autônomos** transportadores de cargas.

Foi a Lei 12.619/12 (publicada em 05/05/12) que dispôs de maneira mais específica sobre o



.....  
Maria Angela Szpak Swiech  
Especialista em Direito do Trabalho



Paulo Ricardo Pozzolo  
Desembargador do Trabalho. Mestre em Direito pela UFPR.

exercício da profissão de motorista, tratando de aspectos que até então nunca haviam sido objeto de regulamentação própria. Ao acrescentar na CLT a Seção IV-A (e seus artigos 235-A a 235-H) no Capítulo I do Título III, a Lei 12.619/12 constituiu o primeiro diploma que visou estabelecer regras especiais para os motoristas profissionais **empregados** (tais como jornada, períodos de descanso, tempo máximo de direção, remuneração, etc.). A Lei 12.619/12, no entanto, não tratou apenas dos motoristas **empregados**, mas também dos **autônomos**, pois alterou o Código de Trânsito Brasileiro, nele inserindo o Capítulo III-A e seus artigos 67-A a 67-D, disposições estendidas a qualquer motorista profissional (autônomo ou empregado) e que, entre outros aspectos, impuseram períodos mínimos de descanso e limites máximos de tempo na condução de veículo automotor.

A presente exposição busca fazer uma breve análise da regulamentação imposta aos motoristas profissionais **empregados**, motivo pelo qual não serão examinadas as disposições estendidas aos autônomos. É possível afirmar que, para aqueles trabalhadores (os empregados), muitas foram as novidades resultantes da Lei 12.619/12, tais como: **(a)** reconhecimento expresso do direito ao limite de jornada previsto no art. 8º, XIII, da CF/88; **(b)** direito ao controle da jornada; **(c)** direito a seguro contra riscos pessoais; **(d)** previsão de observância das Normas Regulamentadoras, editadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, quanto às condições sanitárias e de conforto nos denominados locais de espera; **(e)** previsão de intervalos para descanso e de repouso semanal; **(f)** direito à indenização pelo tempo de espera; **(g)** regramento especial para intervalos, para repouso semanal e para descanso fora do veículo em viagens de longa distância; **(h)** direito à remuneração pelo tempo de reserva; etc.

Com a Lei 12.619/12, ficou indubitável o direito dos motoristas profissionais **empregados** à limitação da jornada e à fruição de tempos mínimos de repouso (e, por conseguinte, ao pagamento de horas extras e dos intervalos suprimidos). Embora o ordenamento jurídico não afastasse tais direitos desses trabalhadores, a previsão constante do art. 62, I, da CLT, era reiteradamente invocada não só como motivo para evitar a quitação desses haveres, como também para frustrar a aplicação de normas protetivas voltadas à duração da jornada e à fruição de repousos. Ao estabelecer o direito à “*jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador*” (art. 2º, V), a Lei 12.619/12 eliminou a possibilidade de se invocar o trabalho externo desses trabalhadores como motivo para o descumprimento das disposições relativas a tempos mínimos de descanso e à duração máxima da jornada.

A Lei 12.619/12, assim, constituiu um marco na regulamentação jurídica do trabalho realizado pelos motoristas profissionais **empregados**. Se até a data de sua vigência (16/05/12) permanecia em zona cinzenta o direito desses trabalhadores à concessão de intervalos e ao pagamento de horas extras (ante a possibilidade de serem enquadrados no art. 62, I, da CLT), a partir de então esse direito se revelou inegável. E outros direitos novos também foram previstos na Lei 12.619/12 (v.g., pagamento do tempo de reserva e do tempo de espera), motivo por que tal diploma se apresenta como a fronteira entre um grande período de silêncio legislativo e o momento em que finalmente houve regulamentação mais específica da atividade desses profissionais.

Ocorre que a Lei 12.619/12 teve a vida curta. Transcorridos menos de três anos após o início de

sua vigência, ela foi quase inteiramente revogada pela Lei 13.103/15, publicada em 03/03/15. Este último diploma alterou sobremaneira o regramento anterior, tanto em relação aos dispositivos que haviam sido inseridos na CLT (artigos 235-A a 235-H), quanto em relação aos preceitos que haviam sido incluídos no Código de Trânsito Brasileiro (artigos 67-A a 67-D).

Malgrado tenha preservado os principais avanços obtidos na regulamentação do trabalho dos motoristas profissionais **empregados** (mantendo, *v.g.*, a previsão de controle de jornada e, por conseguinte, o reconhecimento do direito ao pagamento de horas extras), a Lei 13.103/15 trouxe alterações em muitos dos institutos jurídicos que haviam sido expressamente estendidos a tais trabalhadores pela Lei 12.619/12. A título de ilustração, cite-se o estabelecimento de remuneração em razão da distância, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade da carga transportada, que foi proibida pela Lei 12.619/12, mas permitida pela Lei 13.103/15.

A sucessão tão rápida desses diplomas legais – somada às significativas alterações injulgadas por uma e por outra lei, além da complexidade da matéria envolvida – pode causar dificuldades em estabelecer os direitos dos motoristas profissionais **empregados** em cada caso concreto. É que a alteração das normas ao longo do tempo enseja a necessidade de se determinar a regra aplicável a cada relação jurídica, observando-se as diretrizes estampadas no artigo 6º do Decreto-Lei 4.657/42 (efeito imediato da lei em vigor) e no art. 5º, XXXVI, da CF/88 (respeito ao direito adquirido, ao ato jurídico perfeito e à coisa julgada). Tal tarefa pode se tornar árdua em contratos de motoristas profissionais **empregados** que, celebrados quando não havia regulamentação específica dessa profissão, perduraram ao longo do período de vigência da Lei 12.619/12 (sujeitando-se, pois, ao regramento por ela imposto) e se prolongaram por ainda mais tempo, alcançando a época de vigor da Lei 13.103/15 (e todas as modificações legais conferidas por este último diploma).

Diante disso – e considerando que, em muitos pontos, as Leis 12.619/12 e 13.103/15 estabeleceram regulamentação distinta para os mesmos institutos jurídicos – mister se faz a elaboração de um quadro comparativo do regramento previsto num e noutra diploma legal. Ao destacar a distinção no tratamento jurídico dispensado por uma e por outra lei a cada instituto, tal comparação facilita a identificação da norma a ser aplicada em cada caso concreto.

Passa-se, pois, à apresentação do mencionado quadro comparativo. Antes, porém, é importante tecer alguns esclarecimentos, necessários à sua exata compreensão. O quadro comparativo ora elaborado contém os dispositivos da Lei 12.619/12 e os correspondentes preceitos da Lei 13.103/15. Considerando que este último diploma revogou quase que inteiramente o primeiro, as disposições revogadas (da Lei 12.619/12) foram apresentadas com formatação taxada (**exemplo**) e, ao lado delas, foi apresentado o dispositivo em vigor (da Lei 13.103/15). Além disso, foram destacadas, em **negrito**, as diferenças na regulamentação prevista por uma e por outra lei para cada instituto jurídico.

## 2. PREVISÕES GERAIS NÃO INCLUÍDAS NA CLT

As Leis 12.619/12 e 13.103/15 contêm previsões gerais estendidas a todos os motoristas profissionais (autônomos e empregados). Tais disposições, **que não foram incluídas na CLT**, são das

mais variadas espécies e **(a)** tratam da liberdade do exercício da profissão, **(b)** traçam os contornos da categoria profissional desses trabalhadores, **(c)** estabelecem os direitos dos motoristas, **(d)** disciplinam as condições sanitárias, de segurança e de conforto dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas; **(e)** assentam normas relativas a outros temas menores, como taxas de pedágio, indenização ao transportador, etc.

Abaixo, passa-se ao exame dessas prescrições.

### 2.1. Liberdade no exercício da profissão

Embora a Lei 13.103/15 tenha revogado a Lei 12.619/12, não houve nenhuma alteração na garantia de liberdade do exercício da profissão de motorista, desde que atendidas as condições e qualificações profissionais necessárias a isso. Ambos os diplomas asseguraram tal liberdade, assim:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Liberdade no exercício da profissão</b>	Art. 1º:  <del>É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.</del>	Art. 1º  É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

### 2.2. Delimitação da categoria profissional

Quanto à delimitação da categoria profissional abrangida pelos diplomas em exame, a disposição (já revogada) da Lei 12.619/12 estabelecia que a classe era formada por motoristas que exercem a atividade *mediante vínculo empregatício*. Tal condicionante foi afastada pela Lei 13.103/15, que dispôs que a categoria profissional é formada por motoristas que se ativam no transporte rodoviário de passageiros ou de cargas.

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15

<p><b>Categoria de que trata a lei</b></p>	<p>Art. 1º, parágrafo único:</p> <p><del>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:</del></p> <p><del>I - transporte rodoviário de passageiros;</del></p> <p><del>II - transporte rodoviário de cargas;</del></p> <p><del>III - vetado</del></p> <p><del>IV - vetado</del></p>	<p>Art. 1º, parágrafo único:</p> <p>Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:</p> <p>I - de transporte rodoviário de passageiros;</p> <p>II - de transporte rodoviário de cargas.</p>
--	--	---

Os dispositivos acima transcritos são de grande importância e merecem análise mais acurada, porque definem a categoria profissional abrangida pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15.

Ambos os diplomas legais estabelecem que a categoria profissional a que se referem é formada por trabalhadores que reúnem cinco características, a saber: **(1)** são motoristas de veículos *automotores*, **(2)** cuja condução exige *formação profissional*, **(3)** que laboram na *atividade ou na categoria econômica* de **(4)** transporte *rodoviário* de **(5)** *passageiros* ou *cargas*.

Da dicção legal relativa à primeira característica, extrai-se que nem todo condutor é alcançado pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15, mas somente aquele que dirige veículo *automotor* (sendo indiferente o tipo de combustível ou energia empregada). Excetuam-se, assim, todas as atividades de condução de equipamentos não motorizados e, também, de equipamentos motorizados cuja direção não exija formação profissional.

Quanto à segunda característica mencionada por ambas as leis (*formação profissional*), deve-se ater para o fato de que são inúmeras as ocupações do motorista que não dependem de ensino profissionalizante especial. Assim, para tais ocupações, deve-se entender que a *formação profissional* mencionada pela lei consiste no preparo necessário para obter a licença de que tratam os arts. 140 e seguintes do CTB, sem a qual nenhum cidadão pode dirigir. Assim, se o trabalhador possui a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e conduz veículos automotores de forma habitual e como principal meio de subsistência, assume a condição de motorista profissional. O exercício dessa profissão não advém propriamente da frequência a curso profissionalizante (muitas vezes inexistente), mas da circunstância de o trabalhador eleger a direção de veículos automotores como o principal meio de

obter o sustento próprio e o de sua família. A ausência de curso profissionalizante voltado à atividade específica por ele desempenhada (como, v.g., os caminhoneiros em geral) não constitui óbice ao reconhecimento de sua condição de motorista profissional, nem à aplicação das Leis 12.619/12 e 13.103/2015.

Evidente, contudo, que certas atividades requerem a especialização do motorista e, por isso, só podem ser executadas após a aquisição de conhecimento especial, obtido em cursos de formação profissional (v.g., motorista socorrista ou aquele que conduz e opera caminhão guindaste). Nesses casos, a formação profissional a que se referem as Leis 12.619/12 e 13.103/2015 não se exaure com a simples obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), mas depende da conclusão de curso de aprendizado ou aperfeiçoamento específico, se existente. Contudo, oportuno lembrar que, na hipótese de o motorista realizar a atividade, ainda que sem a devida formação, será beneficiário da Lei, pois é do empregador a obrigação de contratar ou proporcionar a qualificação dos trabalhadores colocados a seu serviço.

No que se refere à previsão de que a categoria profissional em exame é formada por motoristas que fazem transporte *rodoviário*, é necessário interpretar as Leis 12.619/12 e 13.103/15 de acordo com o objetivo que pretenderam alcançar. É que uma interpretação restritiva da locução transporte *rodoviário* poderia induzir à inadequada conclusão de que ambas as leis se referem apenas aos motoristas que trabalham em vias interurbanas (art. 60, II, do CTB), excluindo aqueles que o fazem no perímetro urbano. Essa não é a melhor exegese, pois afasta inúmeros outros motoristas da proteção legal.

As prescrições das Leis 12.619/12 e 13.103/2015 tornaram-se necessárias não em decorrência do local em que ocorre a condução de veículos automotores (se em estradas, se em rodovias ou se em vias urbanas), mas em virtude da própria natureza da atividade do motorista profissional. A condução de veículos automotores é ofício exaustivo que submete terceiros a perigo, máxime se realizada de modo negligente e, *“no caso do meio ambiente laboral do motorista, o foco está posto num espaço público, em que as condições de integridade física, saúde e segurança do trabalhador estão intrinsecamente imbricadas com os mesmos direitos neste sentido assegurados a terceiros”*<sup>1</sup>. Assim, as Leis 12.619/12 e 13.103/2015 não visam apenas garantir melhores condições de trabalho ao motorista profissional, mas também se destinam *“a assegurar condições para o exercício da direção responsável, em benefício do entorno social em que atua, evitando que o cansaço coloque em risco a integridade física, saúde e segurança dos demais cidadãos”*<sup>2</sup>. A causa final da regulamentação por elas instituída é a redução de riscos para toda a sociedade e, por isso mesmo, nenhuma lógica haveria em excluir os centros urbanos de seu âmbito de aplicação.

Além disso, os efeitos de uma jornada extenuante são os mesmos tanto para o motorista

1 Tereza Ap. Asta. Gemignani e Daniel Gemignani. *A nova Lei 12.619/2012 que disciplina a profissão do motorista: questões controversas*. Suplemento especial "O Trabalho" de doutrina em fascículos. Encarte 190, Dezembro/2012, 7018.

2 Tereza Ap. Asta. Gemignani e Daniel Gemignani. *A nova Lei 12.619/2012 que disciplina a profissão do motorista: questões controversas*. Suplemento especial "O Trabalho" de doutrina em fascículos. Encarte 190, Dezembro/2012, 7018.

que dirige em estradas e rodovias quanto para aquele que o faz na cidade. Ambos estão sujeitos a acidentes de trabalho e realizam atividade que, potencialmente, pode ferir terceiros. Na verdade, comparação minuciosa das condições de trabalho de ambos pode mostrar que o condutor de veículo em centros urbanos se submete a maior estresse no desempenho do ofício (e, assim, necessita de todos os períodos de repouso fixados pelas Leis 12.619/12 e 13.103/2015). Em geral, há maior fluidez de veículos em estradas e rodovias, ao passo que o trânsito nas grandes cidades é marcado por inúmeros congestionamentos que, não raro, pela falta de paciência coletiva, culminam em conflitos verbais ou agressões físicas. Acrescente-se o fato de que, nos centros urbanos, o motorista muitas vezes é obrigado a observar horários prefixados em seu itinerário (como, *v.g.*, o caso de condutores de ônibus de transporte coletivo municipal) ou a alcançar metas (como, *v.g.*, o caso dos motoboys, normalmente impelidos a entregar encomendas “*o mais rápido possível*”).

Não há, assim, justificativa razoável para entender que as Leis 12.619/12 e 13.103/2015 regulamentam o exercício da profissão apenas em estradas e rodovias interurbanas. Considerando a finalidade desse texto normativo e o fato de que a condução de veículos em centros urbanos impõe maior fadiga e desgaste ao trabalhador, a melhor exegese que se pode atribuir à expressão “*transporte rodoviário*”, contida nos diplomas em referência, é a de que ela distingue tão somente o transporte rodoviário (seu objeto) do transporte ferroviário, aquaviário e aéreo. A locução “*rodoviário*” serve apenas para definir a espécie de condução veicular atingida pelas Leis 12.612/12 e 13.103/2015 (condução em rodovias, o que exclui a condução em outras espécies de vias, como ferrovia, hidrovia, etc.), e não para distinguir o local em que o motorista rodoviário conduz o veículo automotor (vias públicas urbanas ou rurais), muito menos para excluir a urbe de sua abrangência.

Ademais, importante salientar que a menção a “*transporte rodoviário*” não consta do *caput* do art. 1º desses diplomas legais, nem em seu parágrafo único, mas de **inciso**, subdivisão cuja finalidade não é a de reduzir o alcance da norma, mas apenas a de explicitá-la. Essa é outra razão pela qual as expressões “*transporte rodoviário de passageiros*” e “*transporte rodoviário de cargas*” (contidas nos incisos I e II do parágrafo único do art. 1º de ambos os diplomas) não podem ser vistas como restrição da aplicação das Leis 12.619/12 e 13.103/2015 à área localizada fora da cidade.

Por outro lado, as Leis 12.619/12 e 13.103/15 estabelecem que a categoria profissional a que se referem é formada por motoristas que **(1)** laboram na *atividade* ou na *categoria econômica* de **(2)** transportamento de *passageiros* ou de *cargas*. Tais disposições são de complexa interpretação e ensejam várias discussões, consistentes **(a)** na aferição das ocupações que podem ser reunidas na ideia de *transporte rodoviário de passageiros* e *transporte rodoviário de cargas* e **(b)** na dúvida sobre se a atividade explorada pelo empregador (se sua categoria econômica) é, ou não, relevante para enquadrar o motorista nas disposições das Leis 12.619/12 e 13.103/15.

Os conceitos de “*transporte rodoviário de passageiros*” e “*transporte rodoviário de cargas*” são muito abrangentes e, por isso, englobam as mais variadas ocupações.

São atingidos pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15 todos os trabalhadores que **conduzem passageiros, independentemente da natureza desse transporte, do tipo de veículo automotor, da distância percorrida e do número de pessoas conduzidas**. Nessa categoria, pode-se citar o chofer

de empresa, o taxista, o condutor de turistas, o motorista de ambulância, o motorista escolar, o motorista de ônibus metropolitanos ou de longas distâncias, etc.

Também são regulados pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15 os trabalhadores cujas atividades consistem no **transporte de cargas em geral, independentemente de sua natureza (animais, objetos ou valores), do porte do veículo (pequeno, médio ou grande porte) e da distância percorrida**. Nesse grupo, incluem-se os motoristas de carga a frete e os caminhoneiros em sua generalidade (condutores de caminhão carreta, caçamba, basculante, betoneira, tanque, gaiola, cegonha, guindaste, etc.).

São igualmente alcançados pelas Leis 12.619/12 e 13.103/2015 os trabalhadores **cujas tarefas não se restringem à simples condução de veículo automotor, mas também incluem a prestação de serviços cuja natureza imponha a necessidade de locomoção**. Dentre eles, pode-se mencionar o motorista socorrista, o motorista de carro forte, o motorista entregador, o motorista vigilante, o motorista auxiliar de tráfego, o motorista segurança, o motorista de caminhão guincho, o motorista de caminhão pipa, etc. Observe-se que, embora as atividades desses profissionais não se limitem à direção (pois envolvem outras tarefas, como, *v.g.*, o motorista de guincho, que normalmente é o responsável por içar o veículo defeituoso), todas elas impõem a necessidade de locomoção em veículo automotor e de transporte (seja de pessoas, seja de objetos, seja de equipamentos).

O raciocínio até aqui desenvolvido permite concluir que também os **motociclistas** são regidos pelas Leis 12.619/12 e 13.103/2015, seja quando efetuam o transporte de pessoas (mototáxi), seja quando realizam o transporte de cargas (documentos, mercadorias, alimentos, etc.). Tais trabalhadores se enquadram em todos os parâmetros já mencionados, pois atuam em rodovias, avenidas, ruas, etc. e guiam veículo automotor cuja condução exige formação profissional.

Vale dizer que a disciplina das Leis 12.619/12 e 13.103/2015 só não se estende a condutores de outros meios de transporte, a exemplo do maquinista de trem, o condutor de metrô, o piloto de avião, etc.

Como se observa, inúmeras são as ocupações que podem ser enquadradas como *transporte rodoviário de passageiros* ou *transporte rodoviário de cargas* e, portanto, estão abrangidas pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15. Além de se destinar não só aos motoristas profissionais empregados (mas também àqueles que trabalham na condição de autônomos ou sob qualquer outra espécie de relação jurídica), tais diplomas atingem as mais variadas atividades que impõem ao trabalhador a necessidade de guiar veículo automotor. Por se tratar de normas de ordem pública e imperativa, a interpretação de seus destinatários é seguramente a extensiva.

Finalmente, quanto à *categoria econômica* explorada pelo empregador, ela não pode constituir a linha divisória entre os trabalhadores abrangidos (ou não) pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15. Nenhuma coerência haveria em afirmar que tais diplomas se dirigem apenas aos motoristas *admitidos por empresas que exploram o transporte de cargas ou passageiros* e não se aplicam àqueles contratados por empresas que exploram outras atividades econômicas (*v.g.*, indústria de tecelagem).

É que o exame das atividades desenvolvidas pelo motorista profissional e das condições inegavelmente especiais em que seu labor é executado induz à inescapável conclusão de que esse trabalhador integra categoria diferenciada. Inúmeras são as peculiaridades que envolvem o exercício



dessa profissão e que inserem o trabalhador em “*condições de vida singulares*”, atributo apontado pela lei como essencial ao delineamento dessa categoria (art. 511, § 3º, da CLT).

As características especiais do trabalho do motorista, hábeis a distingui-lo de todos os demais trabalhadores, decorrem **(a)** do controle de seu ofício pelo Estado, **(b)** do local da prestação de serviços e **(c)** das circunstâncias especiais em que seu labor é executado.

Não se ignora que o exercício da profissão em referência é vedado a quem não possui a habilitação de que tratam os artigos 140 e seguintes do Código de Trânsito Brasileiro. Para dirigir veículos automotores em vias públicas, o trabalhador necessita obter a permissão do Estado, motivo por que se pode afirmar que o desempenho do ofício de motorista depende de licença estatal.

A obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) não é o único aspecto que denota a sujeição do motorista profissional (e, portanto, o exercício dessa profissão) ao controle do Estado. No desempenho de suas atividades, o motorista é obrigado a observar todos os ditames do Código de Trânsito Brasileiro e, ainda, submeter-se à fiscalização estatal, exercida pela polícia rodoviária ou agentes de trânsito. Eventual descumprimento da legislação de trânsito pode lhe render não apenas admoestação patronal, mas principalmente outras consequências legais aplicadas pela autoridade de trânsito (tais como advertência, multa, suspensão ou cassação da licença para dirigir, apreensão do veículo, detenção, proibição de se obter a habilitação para guiar veículo automotor, etc.), as quais podem inviabilizar o exercício da profissão, notadamente quando as multas ao invés de servirem de caráter pedagógico se destinam a engordar os cofres públicos e privados.

O controle e a fiscalização direta do Estado sobre a atividade executada pelo motorista não é o único fator que o diferencia das demais classes de trabalhadores. O local em que sua atividade é exercida também é característica singular desse ofício e impõe condições muito específicas de trabalho.

Durante quase a integralidade de sua jornada, o motorista profissional transita em vias públicas e, assim, não só permanece longe dos olhos do empregador, como também deixa de conviver com os demais empregados, seus colegas de trabalho. Em regra trabalha sozinho, longe de tudo e de todos, e por isso deixa de participar dos assuntos cotidianos partilhados pelos demais trabalhadores. Por vezes, enfrenta solidão e não dispõe da ajuda de terceiros para solucionar problemas inesperados que podem surgir ao longo da prestação de serviços. No deslocamento de um lugar para outro, não raro enfrenta péssimas condições sanitárias e de conforto, pela dificuldade (pública e notória) de encontrar locais adequados para descanso, alimentação e higiene pessoal. Muitas viagens impedem o retorno à sua residência, tirando-o do convívio familiar e obrigando-o a pernoitar na própria cabine do veículo ou em acomodações localizadas “na beira da estrada”.

Não bastasse isso, a própria atividade executada pelo motorista profissional é marcada por circunstâncias especiais que o inserem em condições próprias de vida.

O trabalho do motorista exige atenção constante durante sua execução e não permite distrações. Ao contrário de outros trabalhadores cujas funções não são intensamente prejudicadas por certo devaneio (ou permitem o alheamento enquanto realizadas), seu labor impõe concentração, cuidado e diligência ininterruptos. Eventual desatenção ou imprudência põe em risco a integridade

física ou a vida não só do próprio motorista, como também de terceiros. Seu labor envolve grande responsabilidade, não apenas pelo valor daquilo que é transportado, mas principalmente porque pode colocar cidadãos em situação de perigo.

Exatamente por isso, para desempenhar suas atividades, o motorista profissional se sujeita a exames e a programas de controle de uso de drogas e de bebidas alcoólicas. Se antes tais medidas eram comumente realizadas por simples determinação patronal, agora constituem dever imposto por lei cujo descumprimento é passível de penalização (art. 235-B, VII e parágrafo único, da CLT, incluído no texto celetário pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15). A vedação de ingestão de bebidas alcoólicas antes do início da jornada (e durante a jornada), bem como a sujeição a exames destinados a averiguar a observância dessa proibição, são características peculiares da profissão de motorista.

Além disso, as condições de trabalho do motorista profissional são ordinariamente afetadas por terceiros alheios ao contrato (v.g., execução de serviços de manutenção das pistas, formação de filas em pedágios, manifestações populares nas rodovias, etc.) e, também, por acontecimentos fortuitos e imprevistos (acidentes, congestionamentos, queda de barreiras, intempéries, etc.). Tratam-se de circunstâncias rotineiramente enfrentadas durante a condução de veículos automotores, a denotar que o exercício dessa profissão sofre a influência de fatores externos ao contrato.

O motorista profissional, ainda, tem sob sua guarda e responsabilidade cargas que, não raro, são valiosas e, por isso mesmo, alvo da criminalidade. Por um lado, tal situação deixa-o vulnerável à violência urbana e, por outro, sujeita-o ao cumprimento de medidas impostas pelo empregador com vistas a reduzir o risco de roubo de cargas e que, muitas vezes, tolhem sua liberdade, ferem sua intimidade ou resultam em condições impróprias de trabalho. Dentre as mais comuns, o rastreamento do veículo durante todo o deslocamento (trajeto percorrido, duração e locais de parada), o bloqueio do veículo e a indesejável exigência de cumprir o itinerário no menor tempo possível.

Trata-se, por fim, de ofício de evidente risco. O motorista profissional é invariavelmente exposto à possibilidade de se envolver em acidentes de trânsito, não só em decorrência de cansaço ou fadiga, mas também em virtude de ações de terceiros, de condições da rodovia, do desgaste do veículo, etc. No exercício de sua atividade, pode sofrer infortúnios que lhe causem não apenas lesões físicas, mas também prejuízos pessoais maiores (como sequelas, perda da aptidão funcional ou da própria vida). Tamanho é o risco decorrente dessa profissão, que as Leis 12.619/12 e 13.103/15 garantiram o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador.

Todas essas peculiaridades impõem ao motorista exatamente aquilo que a CLT elege como circunstância definidora de categoria profissional diferenciada: a sujeição desse profissional a “**condições de vida singulares**” (art. 511, § 3º, da CLT). Inegavelmente, o conjunto das particularidades mencionadas destaca o motorista profissional dos demais trabalhadores que exercem outras atividades e prestam serviços a seu empregador, afastando-o da categoria profissional formada por estes últimos.

Para ilustrar esse fato, cite-se o exemplo de indústria que, além de fabricar o produto que constitui sua atividade-fim, também contrata motoristas para o transporte de mercadorias. Manifesto que as condições de trabalho dos motoristas e dos demais empregados da referida indústria são

absolutamente distintas e em nada se assemelham. Tão diferentes são as condições de trabalho, que não há como reconhecer homogeneidade de interesses entre uns e outros. Por conseguinte, não há como integrar os motoristas na mesma categoria profissional formada pelos demais empregados da indústria citada como ilustração; necessário diferenciá-los em categoria própria.

A própria edição das Leis 12.619/12 e 13.103/15 prova que o motorista profissional integra categoria diferenciada. O advento desses diplomas torna evidente a formação de categoria diferenciada por tais trabalhadores, pois constitui o “*estatuto profissional especial*” a que se refere a lei ao defini-la (art. 511, § 3º, da CLT).

Se antes da edição das Leis 12.619/12 e 13.103/15 já era correto dizer que os motoristas formam categoria profissional diferenciada (porque seu labor impõe “*condições de vida singulares*”), a publicação desses textos normativos permite dizê-lo com maior veemência (porque, agora, a atividade desses trabalhadores é regulada por “*estatuto profissional especial*”). Ambas as circunstâncias eleitas pelo legislador como definidoras de categoria diferenciada (art. 511, § 3º, da CLT) estão presentes no cotidiano desses profissionais.

Ressalte-se que o quadro a que se refere o artigo 577 da CLT, em sua redação original, reconhecia que os condutores de veículos rodoviários formavam classe distinta das demais. Vale dizer, desde a edição da CLT, o ordenamento jurídico já reconhecia a formação de categoria diferenciada pelos motoristas profissionais. Tal circunstância foi posteriormente confirmada por Despacho do Ministro do Trabalho, datado de 25/04/1972, em que se declarou “*mantida a situação de categoria diferenciada dos condutores de veículos rodoviários, devendo, assim, serem apostiladas as respectivas cartas sindicais*”<sup>3</sup>. Não há como negar, assim, que os motoristas profissionais constituem categoria profissional diferenciada.

Nesse raciocínio, fica claro que as Leis 12.619/12 e 13.103/15 regulamenta todos os empregados admitidos para o exercício da função de motorista, **independentemente da categoria econômica de seus empregadores**, e não somente aqueles contratados por empresa cuja atividade-fim é o transporte de cargas ou de passageiros. Se os motoristas profissionais constituem categoria específica e diferenciada das demais, então as Leis 12.619/12 e 13.103/2015 devem ser aplicadas indistintamente a todos eles, ainda que inseridos em atividades econômicas que não compreendam a realização de transporte rodoviário.

Por conseguinte, e retornando ao exame das Leis 12.619/12 e 13.103/15, não se pode entender que a expressão contida no parágrafo único de seu artigo 1º (motoristas que trabalham nas *atividades ou categorias econômicas* concernentes ao transporte rodoviário) constitua limite à formação dessa categoria profissional. Com efeito, não se pode entender que o legislador pretendu direcionar as normas protetivas das Leis 12.619/12 e 13.103/15 apenas aos motoristas contratados por empresas cuja atividade-fim é a exploração de serviços de transporte rodoviário, excluindo todos os outros que,

3 Despacho de 25/04/1972 do Sr. Ministro do Trabalho no Processo 312.748/70 (11-5-B), publicado no DOU em 15/05/1972, em que se determinou “*novo enquadramento sindical dos trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos, Trolleybus e Cabos Aéreos, e dos empregados em escritórios de tais empresas*”, reproduzido na Revista LTr, nº 36, p. 582.

embora exerçam a mesma profissão, são admitidos por empresas de distinta categoria econômica (v.g., motorista rodoviário contratado por empresa metalúrgica).

**Primeiro**, porque isso caracterizaria ofensa ao princípio da isonomia (art. 5º, *caput*, da CF/88). Como se viu, as condições de vida em que está inserido o motorista profissional decorrem diretamente da natureza de sua atividade, não da categoria econômica de seu empregador. Assim, inexistente justificativa a legitimar distinção entre o motorista admitido por empresa de transporte e aquele contratado por empresa de outro segmento econômico.

**Segundo**, porque entendimento contrário acabaria por excluir da proteção legal grande parte de trabalhadores, além de obstar o alcance da finalidade última das Leis 12.619/12 e 13.103/15, que é assegurar o exercício da direção responsável e, com isso, beneficiar toda a coletividade com maiores condições de segurança nas vias públicas.

Essa ideia já vem sendo defendida na doutrina:

“(...) Nessa toada, claramente evidenciado o escopo legal de abarcar não só os empregados das transportadoras, mas também os integrantes de categoria diferenciada, motoristas profissionais em empresas que possuem outra atividade econômica preponderante, haja vista a natureza peculiar da função desempenhada. Pontue-se que o veto aos incisos III e IV, do parágrafo único, do artigo 1º, da Lei n. 12.619/2012 não tem o condão de elidir essa conclusão, pois as razões para tanto apresentadas (mensagem n. 155/2012) trataram apenas da representação sindical, questão que claramente refoge ao objeto da lei.

Com efeito, 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 atividade econômica.

Além da similitude das condições de trabalho, é preciso considerar ter a nova lei sinalizado a importância de garantir meio ambiente de trabalho seguro, que preserve a vida e a integridade física/mental de todos que compartilham do mesmo espaço de atividade, assim abrangendo todos os motoristas profissionais, independentemente da natureza jurídica do vínculo contratual. Destarte, amplo o espectro de aplicação da nova lei”<sup>4</sup>.

Enfim, sob qualquer ótica pela qual se examine a questão, a conclusão mais acertada é a de que os motoristas profissionais constituem categoria profissional diferenciada e, por isso, as Leis 12.619/12 e 13.103/15 alcançam todo e qualquer motorista empregado, independentemente da atividade econômica de seu empregador. Nesse compasso, as Leis 12.619/12 e 13.103/15 se dirigem não apenas aos motoristas empregados de empresas transportadoras, como também aos motoristas

4 Tereza Ap. Asta. Gemignani e Daniel Gemignani. A nova Lei do Motorista Profissional e os Direitos Fundamentais: análise específica e contextualizada da Lei n. 12.619/2012. 1ª ed. São Paulo : LTr, 2013, p. 24-25.

empregados de empresas que exploram outras atividades econômicas (v.g., motorista empregado de indústria metalúrgica).

### 2.3. Direitos dos motoristas profissionais (autônomos e empregados)

Analisada a categoria profissional abrangida pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15, retorna-se à comparação desses diplomas legais em relação a outros temas, iniciando-se pelos direitos dos motoristas profissionais.

As prerrogativas desses trabalhadores foram melhor descritas na Lei 13.103/15. Nesse diploma, constata-se a existência de previsão de direitos estendidos a todos os motoristas (autônomos e empregados) e, também, de direitos previstos apenas aos motoristas empregados.

Quanto aos direitos estendidos a **todos os motoristas profissionais – autônomos e empregados** –, a Lei 13.103/15 reproduziu as prescrições constantes da Lei 12.619/12, estabelecendo algumas poucas distinções, como se pode observar:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Previsão de direitos	Art. 2º–  São direitos dos motoristas profissionais, <del>além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:</del>	Art. 2º:  São direitos dos motoristas profissionais <b>de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:</b>
Direito a programas de formação e aperfeiçoamento	Art. 2º, I:  <del>I – ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;</del>	Art. 2º, I:  I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, <b>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;</b>

<p><b>Direito a atendimento de enfermidades</b></p>	<p>Art. 2º, II: <del>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;</del></p>	<p>Art. 2º, II: II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;</p>
<p><b>Direito a proteção do Estado</b></p>	<p>Art. 2º, IV: <del>IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;</del></p>	<p>Art. 2º, III: III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;</p>

Além dos direitos acima apontados, estendidos **a todos os motoristas profissionais (autônomos e empregados)**, a Lei 13.105/15 trouxe algumas novidades, que não haviam sido previstas no diploma anterior. São elas: **(a)** direito a serviços especializados de medicina ocupacional; **(b)** direito a atendimento nas unidades de saúde a motoristas dependentes de substâncias psicoativas; **(c)** isenção de pedágio sobre eixos suspensos em veículos vazios; **(d)** previsão de indenização por prejuízos causados pelo embarcador em decorrência do excesso de peso da carga. Observe-se:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15

Direito a serviços de medicina ocupacional	-	<p>Art. 2º, IV:</p> <p>São direitos dos motoristas profissionais <b>de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:</b>          (...)          IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;</p>
Motoristas dependentes de psicoativos	=	<p>Art. 3º - Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento 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.</p>
Taxas de pedágio	=	<p>Art. 17 - Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.</p>
Indenização ao transportador pelo excesso de peso da carga	=	<p>Art. 18 - O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.</p>

Por outro lado, sobre os direitos estendidos **apenas aos motoristas profissionais empregados**, a Lei 13.103/15 impôs alterações mais significativas à disciplina que havia sido prevista na Lei 12.619/12.

Antes de se passar ao exame da matéria, importante destacar que os direitos dos motoristas profissionais **empregados** estão previstos em dois diplomas distintos, na disciplina imposta pela Lei

13.103/15: no próprio corpo desse diploma e, também, na CLT. É que, ao dispor sobre tais direitos, a Lei 13.103/15 não só alterou a CLT, como também trouxe prescrições que não foram incluídas no texto celetário.

No presente tópico deste trabalho, serão examinados apenas os direitos dos motoristas profissionais **empregados** que não foram inseridos na CLT. Aqueles incluídos na CLT serão examinados no próximo item deste artigo.

A Lei 12.619/12 estabelecia que o motorista empregado tinha direito ao controle da jornada e do tempo de direção, a serem realizados *pele empregador*. Tais previsões não foram repetidas na Lei 13.103/15, que se limitou a dispor que tais trabalhadores têm direito ao *controle e registro da jornada de maneira fidedigna* (sem estabelecer que tal controle deve ser feito pelo empregador).

Quanto ao seguro a ser custeado pelo empregador, também houve alterações. A Lei 12.619/12 havia se limitado a estabelecer o direito a seguro destinado a cobrir *riscos pessoais inerentes às atividades* do motorista profissional empregado. Ocorre que a Lei 13.103/15 foi mais específica ao tratar desse direito, pois discriminou os eventos a serem cobertos pelo seguro, a saber: **(a)** morte natural; **(b)** morte por acidente; **(c)** invalidez total ou parcial decorrente de acidente; **(d)** traslado e auxílio para funeral “*referentes às suas atividades*”. Mister observar que este último diploma acabou ampliando o direito do trabalhador: se antes era destinado a cobrir apenas os riscos pessoais *inerentes às atividades* do motorista profissional (Lei 12.619/12), o seguro foi alargado para cobrir também a *morte natural*, acontecimento que em nada se relaciona ao exercício da profissão (Lei 13.103/15).

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Previsão de direitos	Art. 2º—  São direitos dos motoristas profissionais, <del>além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal.</del>	Art. 2º:  São direitos dos motoristas profissionais <b>de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:</b>



Direito a isenção de responsabilidade por prejuízos ao empregador	<p>Art. 2º, III:</p> <p><del>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;</del></p>	<p>Art. 2º, V, a:</p> <p><b>V - se empregados:</b></p> <p>a) 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;</p>
Direito a controle de jornada	<p>Art. 2º, V:</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Art. 2º, V, b:</p> <p><b>V - se empregados:</b></p> <p>b) ter 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;</p>
Direito a seguro de riscos pessoais	<p>Art. 2º, parágrafo único:</p> <p><del>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</del></p>	<p>Art. 2º, V, c:</p> <p><b>V - se empregados:</b></p> <p>c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória <b>assegurado e custeado</b> pelo empregador, destinado à cobertura de <b>morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades</b>, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.</p>

## 2.4. Locais de espera e de repouso

Retornando ao exame das disposições estendidas a todos os motoristas profissionais (autônomos e empregados), a Lei 13.103/15 ampliou a disciplina relativa aos locais de espera e de repouso, matéria que não havia sido abordada com tanta especificidade pela Lei 12.619/12.

A Lei 12.619/12 tinha previsto apenas a observância das Normas Regulamentadoras (NRs) do Ministério do Trabalho quanto às condições sanitárias e de conforto dos locais de espera e de repouso. A Lei 13.103/15, por sua vez, foi mais longe. Além de estabelecer que as condições desses lugares deverão observar o disposto em normas editadas pelo órgão competente (no caso, o Ministério do Trabalho e Emprego - MTE), também **(a)** impôs a proibição de cobrança ao motorista ou seu empregador pelo uso ou permanência em pontos de espera; **(b)** discriminou os locais onde podem ser instalados os pontos de repouso dos motoristas e **(c)** garantiu que a instalação desses pontos será de livre iniciativa.

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Locais de espera, de repouso e de descanso	-	Art. 9º: As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.
Sujeição a normas do Ministério do Trabalho	-	* Obs.: o art. 4º do Decreto 8.433/15 dispõe ser do MTE a competência para " <i>regulamentar as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, conforme disposto no art. 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015</i> ".

<p><b>Locais de espera, de repouso e de descanso</b></p> <p><b>Proibição de cobrança</b></p>	-	<p>Art. 9º, § 1º:</p> <p>§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:</p> <p>I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;</p> <p>II - operador de terminais de cargas;</p> <p>III - aduanas;</p> <p>IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;</p> <p>V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.</p>
<p><b>Locais de espera, de repouso e de descanso</b></p> <p><b>Localização</b></p>	=	<p>Art. 9º (...)</p> <p>§ 2º - Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:</p> <p>I - estações rodoviárias;</p> <p>II - pontos de parada e de apoio;</p> <p>III - alojamentos, hotéis ou pousadas;</p> <p>IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;</p> <p>V - postos de combustíveis.</p>
<p><b>Locais de espera, de repouso e de descanso</b></p> <p><b>Instalação</b></p>	-	<p>Art. 9º (...)</p> <p>§ 3º - Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.</p>

Quanto ao cumprimento das NRs editadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, mister destacar que a Lei 13.103/15 estabeleceu que a observância dessas normas é devida apenas quando os locais de espera e de repouso forem de propriedade de agentes relacionados ao contrato de transporte (transportador, embarcador ou consignatário de cargas) ou quando tais agentes tenham contratado com terceiros a obrigatoriedade de disponibilizá-los (v.g., hipótese em que o transportador contrata determinado hotel para o fornecimento de leitos aos motoristas profissionais que lhe prestam serviços).

Assim, é possível concluir que, na disciplina da Lei 13.103/15, não é obrigatória a observância das NRs do MTE quando o local de descanso pertence a terceiro que não mantém nenhum vínculo contratual com transportadores, embarcadores ou consignatário de cargas (v.g., posto de abastecimento de combustível localizado na rodovia).

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Locais de espera, de repouso e de descanso  Observância às NRs do MTE	<del>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.</del>	Art. 9º, § 4º:  § 4º - A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Ao lado de tudo isso, a Lei 13.103/15 também dispôs que o poder público adotará medidas voltadas a ampliar a disponibilidade dos locais de espera e de repouso, previsão que não existia na Lei 12.619/12:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<p><b>Locais de espera, de repouso e de descanso</b></p> <p><b>Medidas a serem adotadas pelo Poder Público</b></p>	-	<p>Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:</p> <p>I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;</p> <p>II - a 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;</p> <p>III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;</p> <p>IV - a 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;</p> <p>V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.</p> <p>Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.</p>

Outra disposição contida apenas na Lei 13.103/15, relativa aos locais de espera e de repouso, é a determinação, dirigida ao Poder Público, de **prospecção e reconhecimento dos pontos de parada e de descanso existentes nas vias públicas** e adequados ao cumprimento do mencionado diploma:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Locais de espera, de repouso e de descanso  Relação de trechos da via pública	-	<p>Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.</p> <p>§ 1º - A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.</p> <p>§ 2º - As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.</p> <p>§ 3º - Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.</p>

A Lei 13.103/15 também procurou instituir ações governamentais voltadas ao desenvolvimento do transporte terrestre de cargas, ao criar o **Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS**, que não havia sido previsto no diploma anterior:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Programa de desenvolvimento do transporte de cargas		<p>Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.</p> <p>Parágrafo único. O Procargas tem como finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.</p>

## 2.5. Sanções de advertência

A Lei 13.103/15 converteu em sanção de advertência todas as penalidades **(a)** decorrentes de infrações às disposições da Lei 12.619/12 (tanto as inseridas na CLT quanto as incluídas no CTB) e, também, **(b)** decorrentes do disposto no art. 231, V, do CTB (condução de veículo com excesso de peso).

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Sanção de advertência		<p>Art. 22 - Ficam convertidas em sanção de advertência:</p> <p>I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei;</p> <p>II - as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei.</p>

## 2.6. Vigência de preceitos da Lei 13.103/15

A Lei 13.103/15 dispôs sobre a vigência de alguns de seus dispositivos.

As disposições que ela própria inseriu no **art. 235-C, §§ 2º e 3º, da CLT** (intervalo mínimo de 1h para refeição e intervalo de 11h para repouso a cada 24h) e no **art. 67-C, §§ 1º e 3º, do CTB** (30min de descanso a cada 6h na condução de veículo de carga; intervalo de 11h de repouso a cada 24h) passarão a vigorar somente depois de publicada a relação dos pontos de parada e descanso reconhecidos pelo Poder Público (conforme disposição contida no art. 11 da Lei 13.103/15, já mencionada acima). Contudo, transcorridos 3 (três) anos da publicação da Lei 13.103/15, suas disposições passarão a vigorar para todas as vias, independentemente da publicação da mencionada relação. Observe-se:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Vigência das novas exigências quanto a intervalos	-	<p>Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C d da CLT e no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A do Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:</p> <p>I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;</p> <p>II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas.</p> <p>Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na CLT e no CTB, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.</p>
Vigência total da Lei 13.103/15	-	<p>Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (três) 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.</p>

Por sua vez, as disposições que a Lei 13.103/15 incluiu **no art. 148-A do CTB** (sujeição a exame toxicológico como condição à habilitação ou à renovação da CNH para condutores de veículos das categorias C, D e E), **no art. 168, §§ 6º e 7º, da CLT** (exigência de exames toxicológicos admissionais e demissionais) passam a vigorar de acordo com as seguintes regras:

CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15



<p><b>Vigência da obrigatoriedade de exames toxicológicos</b></p>	<p>=</p>	<p>Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A do CTB, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da CLT será exigido:</p> <p>I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;</p> <p>II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.</p>
---	----------	---

Enfim, essas foram as observações mais relevantes sobre os dispositivos trazidos pela Lei 13.103/15 (e não incluídos no texto da CLT, nem no corpo do Código de Trânsito Brasileiro).

**Passa-se, agora, à comparação entre a disciplina da Lei 12.619/12 e da Lei 13.103/15 em relação às disposições inseridas na CLT.**

### **3. PREVISÕES INCLUÍDAS NA CLT PELAS LEIS 12.619/12 E 13.103/15**

A Lei 12.619/12, primeiro diploma a tratar especificamente das condições de trabalho do motorista profissional **empregado**, alterou o texto celetário, ao **(a)** acrescentar o § 5º ao art. 71 da CLT e **(b)** incluir a Seção IV-A (e seus artigos 235-A a 235-H) no Capítulo I do Título III da CLT.

Por sua vez, a Lei 13.103/15 revogou quase que inteiramente a Lei 12.619/12, pois **(a)** alterou a redação do § 5º do art. 71 da CLT e **(b)** modificou os arts. 235-A a 235-H da CLT.

Se as inovações trazidas pela Lei 12.619/12 já exigiam árduo estudo (pois envolviam institutos até então inexistentes no Direito do Trabalho, como o tempo de espera, e regras de intrincada aplicação, como o fracionamento do descanso semanal), a disciplina trazida pela Lei 13.103/15 tornou a matéria ainda mais espinhosa, em virtude das alterações que foram impostas. Daí a importância

de comparar um e outro sistema legal em relação a cada um dos institutos jurídicos aplicáveis aos motoristas profissionais empregados.

### 3.1. Empregados abrangidos pelos artigos 235-A a 235-H da CLT

A Seção IV-A (e seus artigos 235-A a 235-H) do Capítulo I do Título III, que havia sido inserida na CLT pela Lei 12.619/12, foi inteiramente modificada pela Lei 13.103/15.

As alterações podem ser observadas já a partir do primeiro dispositivo da mencionada seção (art. 235-A), que especifica a categoria de trabalhadores por ela abrangida.

Na já revogada redação originária do art. 235-A feita pela Lei 12.619/12, estabelecia-se que as disposições constantes da Seção IV-A dirigiam-se *ao motorista profissional*. A Lei 12.619/12 não continha nenhuma delimitação à atividade realizada por tal trabalhador, autorizando concluir que *todos* os motoristas profissionais empregados estavam sujeitos às normas contidas na Seção IV-A. Assim, mesmo os motoristas que não realizassem o transporte *coletivo* de passageiros (como o chofer, o motorista de ambulância, etc.) estariam abrangidos pelo art. 235-A então inserido na CLT.

Ocorre que, ao alterar a redação do art. 235-A da CLT, a Lei 13.103/15 discriminou quais são os motoristas profissionais abrangidos pelas disposições da Seção IV-A do texto celetário. Ao fazê-lo, acabou por incluir locuções que podem ensejar leituras equivocadas.

Na redação proporcionada pela Lei 13.103/15, o art. 235-A da CLT estabelece que os preceitos da Seção IV-A são aplicáveis ao motorista profissional empregado **(a)** de transporte rodoviário coletivo de passageiros e **(b)** de transporte rodoviário de cargas.

A especificação adotada pela Lei 13.103/15 pode induzir à equivocada conclusão de que nem todos os motoristas profissionais empregados estão sujeitos ao regime constante da já mencionada Seção IV-A (arts. 235-A a 235-G da CLT). A expressão *transporte rodoviário* pode incutir a errônea ideia de que os motoristas abrangidos por tais preceitos são apenas aqueles que laboram em vias interurbanas (e não no meio urbano). A menção ao transporte *de passageiros* ou *de cargas* pode trazer dúvidas sobre quais seriam as ocupações abrangidas por essas atividades.

A esse respeito, cabem aqui os apontamentos já apresentados neste trabalho sobre a categoria profissional abrangida pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15: ambos os diplomas alcançam **todos** os motoristas profissionais de veículos automotores e que realizam as inúmeras ocupações que podem ser enquadradas como *transporte rodoviário de passageiros* ou *transporte rodoviário de cargas*, independentemente do local em que laboram (rodovias interurbanas ou em centros urbanos). Se assim o é, fica evidente que os preceitos contidos na Seção IV-A, do Capítulo I, do Título III da CLT são aplicáveis a todos esses profissionais, desde que contratados na condição de empregados (pois o texto celetário é destinado apenas a tal espécie de trabalhador).

O que mais chama a atenção na redação do artigo 235-A da CLT pela Lei 13.103/15, no entanto, é a menção a transporte rodoviário *coletivo* de passageiros, que também pode ensejar incorretas leituras desse preceito.

A expressão “transporte *coletivo* de passageiros” não foi utilizada pela Lei 12.619/12 para delimitar a categoria profissional dos motoristas, tampouco para definir os trabalhadores abrangidos pelas novas disposições por ela incluídas na CLT. Fato curioso, nem mesmo a Lei 13.103/15 utilizou o

termo *coletivo* para determinar, em seu artigo 1º, a extensão da categoria profissional dos motoristas (como se pode observar do segundo quadro comparativo apresentado no início deste trabalho). Só no art. 235-A da CLT, com a redação decorrente da Lei 13.103/15, é que tal expressão fora incluída.

Evidente que as disposições contidas nos arts. 235-A a 235-G da CLT, na redação que lhes foi atribuída pela Lei 13.103/15, não podem ser destinadas apenas e tão somente aos motoristas que realizam transporte *coletivo* de passageiros. Não há motivo razoável para afastar, dessas disposições, aqueles que laboram no transporte *individual* de pessoas (como o taxista empregado, o chofer empregado, o motorista empregado de ambulância, etc.).

Em se tratando de transporte de passageiros, as características do trabalho do motorista profissional não são substancialmente afetadas pelo número de pessoas transportadas. A atividade e as condições de labor – bem como a responsabilidade e a atenção exigidas – são as mesmas, independentemente de o transporte ser *individual* ou *coletivo* de passageiros. Eventual particularidade decorrente do fato de se transportar várias pessoas ao mesmo tempo (*v.g.*, necessidade de observar pontos pré-definidos de parada ao longo do trajeto, para embarque e desembarque) de modo algum diferencia, em sua essência, as condições de trabalho do motorista que faz o transporte *coletivo* das condições de labor daquele que realiza o transporte *individual*. Logo, constitui afronta ao princípio da isonomia destinar os arts. 235-A a 235-G da CLT apenas a quem realiza o transporte coletivo de passageiros.

Muito embora a nova redação do art. 235-A estabeleça que os preceitos da Seção IV-A, do Capítulo I, do Título III da CLT se aplicam ao motorista profissional empregado no transporte rodoviário *coletivo* de passageiros, a interpretação desse preceito legal deve ser extensiva e elaborada de acordo com a finalidade última da Lei 13.103/15: a melhoria das condições de trabalho do motorista profissional e a redução de riscos para toda a sociedade. Logo, também os motoristas que executam o transporte rodoviário *individual* de pessoas estão abrangidos pelos arts. 235-A a 235-G da CLT.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Categoria abrangida pela Seção IV-A incluída na CLT</b>	Inclui o art. 235-A à CLT:  SEÇÃO IV-A <del>Do serviço do motorista profissional</del>  <del>Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.</del>	Altera a redação do art. 235-A da CLT:  SEÇÃO IV-A Do serviço do motorista profissional <b>empregado</b>  Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional <b>empregado</b> : <b>I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;</b> <b>II - de transporte rodoviário de cargas.'</b>

### 3.2. Deveres dos motoristas profissionais empregados e exames toxicológicos

No que se refere aos deveres dos motoristas profissionais empregados, instituídos no art. 235-B da CLT, a maior parte deles foi mantida exatamente conforme as previsões da Lei 12.619/12 (como se poderá observar do comparativo abaixo apresentado). Houve significativa alteração, no entanto, quanto à previsão de sujeição do trabalhador a exames toxicológicos.

Na redação atribuída pela Lei 12.619/12 ao art. 235-B, VII, da CLT (já revogada), impunha-se o dever de sujeição do motorista *a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador*. A lei não elucidava a natureza do teste a que se referiu, deixando de esclarecer se ele poderia consistir em medidas mais simples (como entrevista com o empregado, exame clínico, bafômetro) ou se deveria envolver providências mais complexas (como exames toxicológicos). Da mesma forma, não traçava nenhum parâmetro para o programa de controle de uso de drogas e bebidas alcoólicas. Assim, deixava ao juízo do empregador a deliberação sobre a instituição do teste e do programa mencionados, bem como sua periodicidade, as datas de realização, o período de investigação, etc.

A Lei 13.103/15 foi mais contundente ao tratar do tema, pois impôs ao trabalhador o dever de **(a)** submeter-se a *exames toxicológicos com janela de detecção de 90 dias*, além de **(b)** sujeitar-se a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica instituído pelo empregador e realizado, pelo menos, *uma vez a cada dois anos e meio*.

Além disso, a Lei 13.103/15 incluiu os §§ 6º e 7º no art. 168 da CLT e, com isso, estabeleceu que os exames toxicológicos devem investigar o uso de *substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção*. Também determinou que tais exames **(a)** devem ser realizados por ocasião da admissão e do desligamento do motorista profissional empregado e **(b)** devem investigar o uso de substâncias psicoativas pelo período de 90 dias (janela de detecção).

Logo, houve determinação mais específica sobre a natureza do teste a que deve se submeter o motorista empregado (exame toxicológico), sobre seu objetivo (investigação do uso de substâncias psicoativas), sobre a época de sua realização (admissão e desligamento do trabalhador) e sobre o período a ser investigado (90 dias). Quanto ao programa de controle de uso de drogas e de bebidas alcoólicas, houve determinação específica da sua periodicidade mínima: uma vez a cada dois anos e meio.

No que se refere aos exames toxicológicos, observe-se a nova redação do art. 168 da CLT, com seus novos parágrafos 6º e 7º:

<b>ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT</b>		
<b>TEMA</b>	<b>LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12</b>	<b>LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15</b>
<b>Exames toxicológicos</b>	-	<p>Acrescenta os §§ 6º e 7º ao art. 168 da CLT:</p> <p>§ 6º - 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.</p> <p>§ 7º - Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) 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 (sessenta) dias.</p>

E, no que diz respeito aos deveres dos motoristas profissionais, confira-se a redação atribuída ao artigo 235-B da CLT pelas Leis 12.619/12 e 13.103/15:

<b>ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT</b>		
<b>TEMA</b>	<b>LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12</b>	<b>LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15</b>

<p><b>Deveres do motorista</b></p>	<p>Acrescenta o art. 235-B à CLT:</p> <p><del>Art. 235-B – São deveres do motorista profissional:</del></p> <p>I - estar atento às condições de segurança do veículo;</p> <p>II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;</p> <p><del>III – respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;</del></p> <p>IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;</p> <p>V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;</p> <p>VI - (VETADO);</p> <p><del>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.</del></p> <p><del>— 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.</del></p>	<p>Altera os incisos III e VII, além do parágrafo único do art. 235-B da CLT:</p> <p>Art. 235-B - São deveres do motorista profissional empregado:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso <b>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;</b></p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>VII - <b>submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.</b></p> <p>Parágrafo único. 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 nos termos da lei.’ (NR)</p>
------------------------------------	---	---

### 3.3. Jornada dos motoristas profissionais empregados

No que se refere à jornada do motorista profissional empregado, observam-se sensíveis alterações entre o regime decorrente da Lei 12.619/12 e o imposto pela Lei 13.103/15.

Quanto ao **limite diário da jornada**, a Lei 12.619/12 previa que ele seria aquele estabelecido na CF/88 ou o fixado em instrumentos coletivos de trabalho, em disposição que poderia ensejar interpretações no sentido de que o limite constitucional de 8h poderia ser ampliado por acordo coletivo ou convenção coletiva. A Lei 13.103/15 deixou clara a impossibilidade de ampliação da jornada normal do motorista empregado, ao dispor que tal é o de 8h.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Limite de jornada</b>	<p>Acrescenta o art. 235-C à CLT:</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, <i>caput</i>, da CLT:</p> <p>Art. 235-C - A jornada diária de trabalho do motorista profissional <b>será de 8 (oito) horas</b>, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.</p>

Não houve mudança na definição de **tempo de efetivo trabalho** do motorista empregado. A previsão de que a jornada corresponde ao período no qual o trabalhador permanece à disposição do empregador (excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera), prevista originariamente na Lei 12.619/12, foi mantida pela Lei 13.103/15.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Tempo de trabalho efetivo</b>	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 2º, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, § 1º, da CLT:</p> <p>§ 1º - Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista <b>empregado</b> estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.</p>

Uma novidade trazida pela Lei 13.103/15 é a previsão de **flexibilidade quanto aos horários de início e término da jornada e dos intervalos**. Tal disposição, que não havia sido prevista pelo diploma anterior, decorre das especificidades do trabalho do motorista profissional, que se sujeita a inúmeras variantes em seu cotidiano (intempéries, condições da estrada, etc).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Flexibilidade quanto ao início e término da jornada	=	Acrescenta o § 13 ao art. 235-C da CLT:  § 13 - Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

### 3.4. Controle da jornada

O regramento relativo ao controle da jornada sofreu sensível alteração pela sucessão dos diplomas em exame.

Em seu art. 2º, V, a Lei 12.619/12 previa que os motoristas profissionais tinham direito a *“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 ... ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador”*. A disposição era de clareza solar no sentido de que o controle de jornada era responsabilidade do empregador.

Ao tratar do tema, a Lei 13.103/15 foi mais branda. Em seu art. 2º, V, deixou de reproduzir a previsão de que a jornada e o tempo de direção devem ser controlados *pelo empregador*, estabelecendo simplesmente que os motoristas profissionais empregados têm direito a *“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”*.

Embora tal comparativo já tenha sido apresentado anteriormente, vale transcrever novamente ambos os dispositivos mencionados, para imprimir maior clareza à presente exposição:



CLÁUSULAS NÃO INSERIDAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Direito a controle de jornada	Art. 2º, V:  jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna <del>pelelo empregador</del> , que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, <del>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.</del>	Art. 2º, V:  <b>V - se empregados:</b>  b) ter 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;

A supressão da expressão “*pelelo empregador*” – contida na Lei 12.619/12 e não repetida na Lei 13.103/15 – pode ensejar interpretações no sentido de que, no atual regramento imposto por este último diploma, incumbe ao motorista empregado o controle e a anotação de sua própria jornada.

Essa interpretação é reforçada por uma novidade imposta pela Lei 13.103/15 na CLT: a **previsão de responsabilidade, do empregado, pela preservação e exatidão das anotações em documentos** (diário de bordo, papeleta, ficha de trabalho externo) e **das informações contidas em sistemas eletrônicos** (registrador instantâneo de velocidade e tempo, rastreadores, etc). Tal previsão consta dos §§ 14 e 15, inseridos no art. 235-C da CLT pela Lei 13.103/15 (e transcritos abaixo).

Nessa primeira exegese – cuja adequação ou inadequação será oportunamente avaliada pela doutrina e jurisprudência –, caberia ao próprio motorista empregado controlar a duração de sua jornada e a fruição de seus períodos de descanso. A justificativa dessa interpretação residiria na circunstância de o motorista, via de regra, trabalhar longe dos olhos do empregador.

Outra interpretação que pode ser construída – e que, provavelmente, irá prevalecer – é no sentido de que o fato de a Lei 13.103/15 não ter reproduzido a específica previsão de controle *pelelo empregador* em nada alteraria a responsabilidade patronal pela fiscalização da jornada e do tempo de descanso. Isso porque os motoristas empregados são regidos pela CLT que, desde sempre, estendeu ao empregador o encargo de controlar a jornada de seus empregados (art. 74).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Responsabilidade pelo registro de dados</b>	-	<p>Acrescenta o § 14 ao art. 235-C da CLT:</p> <p>O empregado é responsável 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</p>
<b>Envio de dados a distância</b>	-	<p>Acrescenta o § 15 ao art. 235-C da CLT:</p> <p>§ 15 - Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.</p>

### 3.5. Prorrogação da jornada

No que se refere à prorrogação da jornada, a Lei 12.619/12 havia previsto que ela poderia ocorrer por até 2 horas diárias. A Lei 13.103/15 ampliou a possibilidade de prorrogação da jornada: reproduziu a regra de que ela pode ocorrer por até 2 horas diárias e, além disso, estabeleceu que poderá ocorrer por até 4 horas diárias se isso for previsto em instrumento coletivo.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Prorrogação da jornada	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 1º, à CLT:</p> <p><del>§ 1º - Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, <i>caput</i>, da CLT:</p> <p>Art. 235-C - A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, <b>admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.</b></p>

Quanto às **horas laboradas em prorrogação de jornada**, houve pequena alteração nas previsões dos diplomas ora estudados.

A Lei 12.619/12 previu que as horas extras deveriam ser pagas com o adicional estabelecido na CF/88 ou em instrumento coletivo. Por sua vez, a Lei 13.103/15 dispôs que as horas extras devem ser quitadas (com o adicional constitucional) ou compensadas (na forma do art. 59, § 2º, da CLT).

Embora a Lei 13.103/15 tenha silenciado sobre a observância de adicionais convencionais para a quitação das horas extras, o disposto no art. 7º, XXVI, da CF/88, permite concluir que, se os instrumentos coletivos estabelecerem adicional mais benéfico ao motorista empregado, este deverá ser observado.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Adicional de horas extras	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 4º, à CLT:</p> <p><del>§ 4º - As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, § 5º, da CLT:</p> <p>§ 5º - As horas consideradas extraordinárias serão pagas <b>com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.</b></p>

### 3.6. Compensação de jornada

No que diz respeito à compensação de jornada, identifica-se pequena mudança no regramento previsto originariamente.

A Lei 12.619/12 havia dedicado um preceito específico para tratar da compensação de jornada (o art. 235-C, § 6º, da CLT), prevendo **(a)** que ela deveria decorrer de *previsão em instrumentos de natureza coletiva* e **(b)** que ela deveria observar as disposições contidas na CLT sobre o tema. Para os motoristas profissionais empregados, assim, o regime compensatório só poderia ser instituído mediante instrumento coletivo.

A Lei 13.103/15, por sua vez, não abordou o tema em preceito específico, mas mencionou a possibilidade de compensação da jornada no mesmo dispositivo que trata do pagamento das horas extras (art. 235-C, § 5º, da CLT), dispondo que estas podem ser pagas *ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação*.

O art. 59, § 2º, da CLT estabelece que a compensação de jornada pode ser instituída “*por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho*”. A expressão destacada é interpretada, pela jurisprudência atual, no sentido de que o regime compensatório pode ser ajustado por **(a)** acordo individual escrito ou **(b)** acordo coletivo de trabalho ou **(c)** convenção coletiva, conforme Súmula 85, I, do TST (em sua atual redação).

Assim, ao afastar a disposição de que a compensação de jornada deveria decorrer de *previsão em instrumentos de natureza coletiva* – e ao prever que tal compensação deve ser feita *na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação* –, a Lei 13.103/15 autorizou a instituição do regime compensatório também mediante instrumento individual escrito entre o motorista empregado e seu empregador.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Compensação de jornada	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 6º, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, § 5º, da CLT:</p> <p>§ 5º - As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou <b>compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.</b></p>

### 3.7. Regime 12x36

Por outro lado, ambas as leis estabeleceram a possibilidade de instituição do regime de jornada 12x36 para os motoristas empregados, mediante instrumento coletivo. A Lei 13.103/15, no entanto, apresentou disposição que enseja dúvidas em sua interpretação. Como se pode observar do quadro comparativo abaixo, a Lei 13.103/15 afastou a previsão de que tal sistema de labor seria instituído *em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique* e, no lugar dessa expressão, dispôs que a jornada 12x36 pode ser instituída para o trabalho do motorista *em regime de compensação*.

Questiona-se se a locução “*em regime de compensação*”, contida na nova redação do art. 235-F da CLT, decorreu **(a)** de simples descuido do legislador (pois a jurisprudência já se consolidou no sentido de que o sistema 12x36 não se confunde com o regime compensatório de que trata o art. 59, § 2º, da CLT) ou **(b)** da intenção de limitar a instituição do sistema 12x36 apenas aos motoristas submetidos a regime de compensação de jornada.

Não esclarecido pelo legislador o sentido da expressão destacada, só o tempo e a jurisprudência poderão definir os seus contornos.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Jornada 12 x 36	<p>Acrescenta o art. 235-F à CLT:</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-F da CLT:</p> <p>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 <b>profissional empregado em regime de compensação.</b></p>

### 3.8. Intervalo intrajornada

Em relação ao intervalo intrajornada, a Lei 13.103/15 impôs algumas alterações nas regras que decorriam da Lei 12.619/12.

Quanto ao intervalo intrajornada de motoristas empregados no **transporte coletivo de passageiros**, a Lei 12.619/12 estabelecia a possibilidade de fracionamento do tempo mínimo de 1h

(para jornadas superiores a 6h) e o tempo mínimo de 15min (para jornadas de 4h a 6h), sem autorizar a sua redução. A Lei 13.103/15, porém, autorizou a redução do intervalo mínimo de 1h (mas não o de 15min), mantendo a possibilidade de fracionamento de ambos os intervalos. A exigência de que o fracionamento (e a redução) do intervalo intrajornada ocorra mediante autorização em instrumento coletivo, prevista no primeiro diploma, foi mantida pela Lei 13.103/15.

Ainda sobre o intervalo intrajornada dos motoristas empregados no **transporte coletivo de passageiros**, a Lei 13.103/15 impôs outra mudança no regramento legal, suprimindo a locução “*não descontados da jornada*”, existente na regulamentação anterior. Explica-se: a Lei 12.619/12 estabelecia que o intervalo intrajornada poderia ser fracionado, desde que “*concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada*”. Com isso, ficava claro o fato de que as frações do tempo de repouso (usufruídas ao final de cada viagem do motorista) deveriam ser incluídas na jornada. O fato de a expressão apontada ter sido suprimida do texto celetário pela Lei 13.103/15 pode ensejar interpretações no sentido de que tais frações de repouso não devem ser computadas na jornada.

Finalmente, para os **demais motoristas empregados** (aqueles não inseridos na regra do art. 71, § 5º, da CLT – ou seja, os motoristas que não realizam o transporte coletivo de passageiros) a Lei 13.103/15 reproduziu a previsão anterior de intervalo intrajornada de 1 (uma) hora, contida no art. 235-C da CLT. Inovou, contudo, ao dispor expressamente que a fruição desse tempo mínimo de descanso pode coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo (estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Intervalo intrajornada – motoristas em geral	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 3º, à CLT:</p> <p><del>§ 3º – Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, § 2º, da CLT:</p> <p>Será assegurado ao motorista profissional <b>empregado</b> intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, <b>podendo esse período 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 enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação.</b></p>

<p><b>Intervalo intrajornada – motoristas no transporte coletivo de passageiros</b></p>	<p>Acrescenta o § 5º no art. 71 da CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Altera a redação do § 5º do art. 71 da CLT:</p> <p>§ 5º - O intervalo expresso <b>no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado</b>, 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 de 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 remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.” (NR)</p>
---	---	---

### 3.9. Intervalo interjornadas

A respeito do intervalo interjornadas, as alterações introduzidas pela Lei 13.103/15 foram substanciais.

Interessante destacar que os diplomas ora estudados evitaram a utilização do termo *intervalo interjornadas* e optaram por denominar de modo diverso esse instituto. A Lei 12.619/12 definiu esse tempo de descanso como *intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas*. A Lei 13.103/15 preferiu a expressão *11 (onze) horas de descanso dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas*.

Não obstante, os dois regramentos tenham fixado esse período mínimo de descanso em 11 (onze) horas, a Lei 13.103/15 trouxe duas novas características ao instituto, não previstas na Lei 12.619/12. Primeiro, a possibilidade de fruição do intervalo coincidentemente aos períodos de parada obrigatória na condução do veículo (estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro). Segundo, a autorização de fracionamento desse intervalo, assegurada a fruição de 8h ininterruptas no primeiro período de repouso e o gozo do tempo remanescente dentro das 16h seguintes ao fim do primeiro período. Mister destacar que a Lei 13.103/15 não condicionou o fracionamento do intervalo interjornadas à previsão em instrumento coletivo.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Intervalo interjornadas	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 3º, à CLT:</p> <p><del>§ 3º - Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, § 3º, da CLT:</p> <p>§ 3º - Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, <b>sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.</b></p>

### 3.10. Repouso semanal remunerado

No que se refere ao repouso semanal remunerado, que era previsto na Lei 12.619/12, houve um certo silêncio na Lei 13.103/15.

A Lei 12.619/12 continha duas disposições sobre o descanso semanal. Uma de caráter genérico, estendida aos motoristas em geral, inserida no art. **235-C, § 3º, da CLT** (que assegurava descanso semanal de 35h) e outra de caráter especial, estendida aos motoristas se ativassem em viagens de longa distância, disposta no **art. 235-E, § 1º, da CLT** (que garantia descanso semanal de 36h).

A Lei 13.103/15 dispôs sobre o descanso semanal apenas em relação às denominadas *viagens de longa distância* (aquelas com duração superior a sete dias), silenciando sobre o repouso semanal dos motoristas que não realizam tais viagens. No entanto, tal silêncio não pode ser interpretado no sentido de que estes trabalhadores deixaram de fazer jus ao repouso semanal remunerado, ante o disposto no art. 7º, XV, da CF/88 e na Lei 605/49.



ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Repouso semanal	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 3º, à CLT:</p> <p><del>§ 3º - Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.</del></p>	-
Repouso semanal - viagens de longa distância	<p>Acrescenta o art. 235-E, § 1º, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-D, <i>caput</i>, da CLT:</p> <p>Art. 235-D - Nas viagens de longa distância com <b>duração superior a 7 (sete) dias</b>, o repouso semanal será de <b>24 (vinte e quatro) horas</b> por semana ou fração trabalhada, <b>sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas</b>, 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.</p>

### 3.11. Adicional noturno

O regime concernente ao adicional noturno não sofreu nenhuma alteração em decorrência da sucessão da Lei 12.619/12 pela Lei 13.103/15. Ambos os diplomas determinaram a aplicação do art. 73 da CLT quanto ao tema.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Adicional noturno	Acrescenta o art. 235-C, § 5º, à CLT:  <del>§ 5º - À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.</del>	Altera o art. 235-C, § 6º, da CLT:  <b>§ 6º</b> - À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

### 3.12. Tempo de espera

Em relação ao tempo de espera, as regras que haviam sido estabelecidas pela Lei 12.619/12 sofreram várias alterações, impostas pela Lei 13.103/15.

A **definição** do tempo de espera foi significativamente alterada.

De acordo com a Lei 12.619/12, o tempo de espera consistia no período que *excedia a jornada normal* e que fosse dedicado à espera de carga e descarga do veículo (no embarcador ou no destinatário) e à espera de fiscalizações (em barreiras fiscais ou alfandegárias). Seriam consideradas como de espera, assim, todas as horas dedicadas pelo motorista a tal atividade, *mas desde que excedentes ao limite de sua jornada normal*. Logo, se a atividade fosse realizada dentro dos limites da jornada, isso não caracterizaria propriamente o tempo de espera.

Pela Lei 13.103/15, no entanto, o tempo de espera é constituído por todas as horas dedicadas à espera de carga e descarga do veículo (no embarcador ou no destinatário) e à espera de fiscalizações (em barreiras fiscais ou alfandegárias), independentemente de esse período ocorrer (ou não) dentro dos limites da jornada. O novo diploma estabelece que o tempo de espera não é computado como jornada, tampouco como horas extras.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Tempo de espera (definição)	<p>Acrescenta o art. 235-C, § 8º, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-C, § 8º, da CLT:</p> <p>§ 8º - São considerados tempo de espera 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.</p>

O critério de **pagamento pelo tempo de espera** também sofreu alteração.

Ambos os diplomas determinaram que as horas do tempo de espera são *indenizadas*, o que enseja dúvida sobre a natureza da parcela a ser paga. Embora o trabalhador permaneça “parado” durante o tempo de espera (no aguardo de carga, descarga ou fiscalização), evidente que isso decorre do cumprimento das ordens que lhe foram dirigidas pelo empregador. Logo, e considerando o fato de que o trabalhador fica à disposição do empregador também durante o tempo de espera, a rigor o pagamento desse período constitui contraprestação dos serviços prestados (e, portanto, tem natureza remuneratória, e não indenizatória).

Ao tratar do modo como o tempo de espera deveria ser pago, a Lei 12.619/12 dispôs que as horas de espera são indenizadas “*com base no salário hora normal acrescido de 30%*”. Assim, fica claro que, no regramento anterior (já revogado), o valor das horas de espera é superior ao valor das horas normais de trabalho (valor da hora normal + 30%). Tal regra guardava coerência com a definição que havia sido estabelecida ao tempo de espera pela Lei 12.619/12 (horas que *excederem à jornada normal*).

A Lei 13.103/15 modificou esse critério e estabeleceu que as horas do tempo de espera são indenizadas “*na proporção de 30% do salário-hora normal*”. O novo diploma, portanto, reduziu o valor das horas relativas ao tempo de espera, determinando que correspondam a apenas 30% do valor de uma hora normal de trabalho.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Pagamento do tempo de espera	Acrescenta o art. 235-C, § 9º, à CLT:  <del>§ 9º - As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).</del>	Altera o art. 235-C, § 9º, da CLT:  § 9º - As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas <b>na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.</b>

Embora tenha reduzido o valor das horas relativas ao tempo de espera, a Lei 13.103/15 inseriu na CLT uma previsão até então inexistente: **a garantia de recebimento do salário independentemente do tempo de espera**. Com isso, a Lei 13.103/15 instituiu diferente da disciplina imposta pela Lei 12.619/12.

A Lei 12.619/12 considerava como tempo de espera apenas as horas que *excedessem* a jornada normal do trabalhador. Para estas horas (laboradas após a 8ª diária), o motorista empregado seria indenizado à razão do valor da hora normal acrescido de 30%. A espera ocorrida dentro do limite normal da jornada (ou seja, até a 8ª hora diária) não configuraria propriamente o tempo de espera e seria remunerada com base no valor da hora normal.

Pela Lei 13.103/15 (**e segundo o que se conclui do disposto nos §§ 8º, 9º e 10º do art. 235-C da CLT**), o tempo de espera é constituído por *todo* o período no qual o trabalhador permanece aguardando carga e descarga do veículo (no embarcador ou no destinatário) ou fiscalizações (em barreiras fiscais ou alfandegárias), independentemente disso ocorrer dentro (ou fora) do limite normal de jornada. O tempo de espera é remunerado à razão de apenas 30% do valor da hora normal de trabalho, mas assegura-se o recebimento do salário diário ao motorista empregado.

As implicações práticas desse novo regime são as seguintes: **(a)** mesmo que a espera ocorra dentro do limite diário de 8h, estará caracterizado o tempo de espera e este deverá ser pago à base de 30% do valor da hora normal de trabalho; **(b)** ainda que o empregado receba o pagamento pela espera ocorrida dentro do limite de sua jornada normal, mesmo assim receberá integralmente o salário do dia de trabalho; **(c)** todavia, se o tempo de espera prolongar-se e exceder o limite normal da jornada (8h diárias), será remunerado à base de somente 30% do valor da hora normal de trabalho (sem que seja considerado labor extraordinário).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Garantia de que o tempo de espera não prejudica o recebimento do salário	=	Acrescenta o § 10 ao art. 235-C da CLT:  § 10 - Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

As questões relativas ao pagamento do tempo de espera estariam muito claras se a matéria fosse disciplinada apenas pelos **§§ 8º, 9º e 10º do art. 235-C da CLT**, acima expostos, com a redação que lhes foi atribuída pela Lei 13.103/15.

Ocorre que esse diploma acrescentou ao art. 235-C da CLT outras duas inovações de difícil compreensão: as previsões **(a)** de que o tempo de espera superior a 2h ininterruptas pode ser considerado tempo de repouso e **(b)** de que as movimentações necessárias do veículo, durante o tempo de espera, não integram parte da jornada. Tais previsões constam dos §§ 11 e 12, que foram incluídos no art. 235-C da CLT pela Lei 13.103/15.

Segundo o § 11 do art. 235-C da CLT, o tempo de espera poderá ser considerado como os períodos de repouso a que se referem os §§ 2º e 3º desse mesmo dispositivo (intervalos intrajornada e interjornadas), desde que: **(1)** a espera seja superior a 2h ininterruptas; **(2)** seja exigida a permanência do empregado junto ao veículo e **(3)** o local ofereça condições adequadas. Atendidas tais condições, a espera poderá configurar o intervalo mínimo de 1h (para alimentação) ou o intervalo de 11h (a cada 24h), garantindo-se ao trabalhador o recebimento da indenização pelo tempo de espera (30% do valor da hora normal de trabalho).

Por sua vez, o § 12 do art. 235-C da CLT estabelece que, durante o tempo de espera, é possível realizar as movimentações necessárias do veículo, sem que isso constitua parte da jornada, garantindo-se, porém, a fruição mínima de 8h ininterruptas do intervalo interjornadas.

São várias as dúvidas que se originam das disposições acima mencionadas – e que precisarão ser sanadas pela doutrina e pela jurisprudência.

A principal delas se refere à caracterização do tempo de espera como período de intervalo intrajornada e interjornadas. De acordo com o disposto no § 10 do art. 235-C da CLT (com a redação atribuída pela Lei 13.103/15), o tempo de espera não prejudica o recebimento do salário diário do motorista empregado. Porém, se num determinado dia o tempo de espera acaba sendo considerado como intervalo (intrajornada ou interjornadas), como ficaria a remuneração do trabalhador, tendo em

vista que tais intervalos, a rigor, não constituem jornada e, por conseguinte, não são remunerados?

Na circunstância mencionada, é difícil precisar o sentido da Lei 13.103/15. Ao assegurar que o tempo de espera não prejudica o recebimento do salário diário (e, ao mesmo tempo, estabelecer que esse mesmo tempo de espera pode ser considerado como período de repouso), não se sabe se a Lei 13.103/15 instituiu exceção à garantia prevista no § 10 do art. 235-C da CLT ou, ao contrário, hipótese na qual os intervalos intrajornada e interjornadas serão remunerados.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Aproveitamento do tempo de espera como intervalo</b>	-	Acrescenta o § 11 ao art. 235-C da CLT:  § 11 - Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) 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 [ <i>intervalos intrajornada e interjornadas</i> ], sem prejuízo do disposto no § 9º [ <i>indenização do tempo de espera</i> ].
<b>Movimentações no veículo durante o tempo de espera</b>	-	Acrescenta o § 12 ao art. 235-C da CLT:  § 12 - Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º [ <i>intervalo interjornadas</i> ].

### 3.13. Acompanhante do motorista e operadores de máquinas

Para encerrar a exposição das disposições inseridas na nova redação do art. 235-C da CLT, menciona-se outra novidade: a determinação de que todas as previsões desse dispositivo se aplicam

ao empregado acompanhante do motorista e, também, aos operadores de máquinas.

Foi a própria Lei 13.103/15 que estendeu as disposições do art. 235-C da CLT ao empregado acompanhante do motorista. Quanto aos operadores de máquinas, no entanto, as previsões do art. 235-C da CLT foram estendidas por um terceiro diploma, a Lei 13.154/15, que acrescentou o § 17 àquele dispositivo.

Mister destacar a importância da Lei 13.154/15: embora os operadores de máquinas não sejam tecnicamente motoristas profissionais e nem integrem a categoria formada por estes trabalhadores (pois não se ativam no transporte rodoviário de cargas ou de passageiros), fazem jus aos mesmos direitos estabelecidos aos motoristas profissionais no art. 235-C da CLT. Trata-se de hipótese na qual o legislador estendeu a categoria diversa os mesmos previstos à categoria diferenciada dos motoristas profissionais.

Assim, tanto para o ajudante que acompanha o motorista, como para os operadores de máquinas, deverão ser observadas todas as regras impostas no art. 235-C da CLT, a saber: **(a)** limite de prorrogação da jornada; **(b)** definição do tempo de trabalho efetivo; **(c)** intervalo intrajornada; **(d)** intervalo interjornadas; **(e)** pagamento ou compensação das horas extras; **(f)** trabalho noturno; **(g)** tempo de espera; **(h)** flexibilidade quanto aos horários de início e término da jornada e dos períodos de repouso; **(i)** guarda, preservação e exatidão de informações relativas à jornada e ao veículo.

Abaixo, o dispositivo que estende a disciplina do art. 235-C da CLT aos acompanhantes dos motoristas:

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Acompanhante do motorista</b>	-	Acrescenta o § 16 ao art. 235-C da CLT:  § 16 - Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.

E agora, o preceito que estende a disciplina do art. 235-C da CLT aos operadores de máquinas:

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.154/15 DOU 31/07/15 - vigência em 31/07/15
Operador de máquina	-	Acrescenta o § 17 ao art. 235-C da CLT:  § 17 - O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados apuxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou pavimentação e aos operadores de tratores, colheitadeiras, autopropelidos e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

### 3.14. Viagens de longa distância

Em relação a outro tema deste singelo estudo comparativo, as viagens de longa distância, pode-se afirmar que a disciplina legal anteriormente estabelecida foi amplamente modificada pela Lei 13.103/15.

A Lei 12.619/12 havia inserido na CLT dois dispositivos que tratavam das viagens de longa distância (o art. 235-D e o art. 235-E). Por sua vez, a Lei 13.103/15 revogou **todas** as disposições contidas em tais dispositivos, alterando a redação dos arts. 235-D e 235-E da CLT. Na nova redação, apenas o art. 235-D da CLT é dedicado às viagens de longa distância; o art. 235-E aborda tema diverso (o transporte de passageiros).

Na redação original (atribuída pela Lei 12.619/12), o *caput* do art. 235-D da CLT apontava a **definição de viagem de longa distância** (*caput*), considerando como tal aquela que exige a permanência do motorista fora da empresa ou de sua residência *por mais de 24h*.

Tal definição foi mantida pela Lei 13.103/15, na nova redação atribuída ao art. 235-C, § 4º, da CLT:



ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Viagens de longa distância (definição)	<p>Acrescenta o art. 235-D à CLT:</p> <p><del>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 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:</del></p>	<p>Altera o § 4º do art. 235-C da CLT:</p> <p>§ 4º - Nas viagens de longa distância, <b>assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas</b>, 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.</p>

É interessante destacar que, no regime da Lei 13.103/15, a definição de viagem de longa distância não foi inserida em preceito legal destinado a disciplinar esse tipo de viagem. Tal definição foi inserida no art. 235-C da CLT, dispositivo que, em seus mais de 17 (dezessete) parágrafos, trata dos mais variados temas relativos aos motoristas empregados (limite de jornada, prorrogação de jornada, intervalos, etc.) e não se dedica à disciplina específica das viagens de longa distância.

Pois bem. Tanto a Lei 12.619/12 quanto a Lei 13.103/15 consideram **viagem de longa distância** aquela que impõe a ausência do motorista profissional empregado **por mais de 24h**.

A despeito de a definição ser a mesma, a regulamentação aplicável a tais viagens foi bastante alterada pela sucessão dos diplomas legais.

Como já mencionado, a Lei 12.619/12 havia destinado dois preceitos da CLT para tratar das viagens de longa distância (os arts. 235-D e 235-E). Ambos os dispositivos previam regramento especial a tais viagens (isto é, àquelas que importam ausência do empregado **por mais de 24h**). Entre as regras especiais, podem ser citadas a previsão **(a)** de intervalo de 30min a cada 4h ininterruptas de direção; **(b)** de intervalo de 1h para refeição; **(c)** de repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado; **(d)** da possibilidade de adoção de regras conforme a especificidade da operação de transporte a ser realizada; **(e)** do fracionamento do descanso semanal (em 30h + 6h); **(f)** da configuração e pagamento do tempo de reserva; etc. É importante destacar mais uma vez: tais regras se aplicavam às viagens que impunham afastamento do empregado **por mais de 24h**.

Entremeadas ao regramento destinado às viagens de longa distância (mais de 24h), a Lei

12.619/12 também estabeleceu regras especiais a outro tipo de viagem, que pode ser identificada como **viagem de longa duração**: aquela cuja duração supera uma semana. Para as viagens de **longa duração** (mais de uma semana), a Lei 12.619/12 estendeu todo o regramento aplicável às viagens de **longa distância** (mais de 24h) e, além dele, outras duas regras especiais: **(a)** fruição de descanso semanal de 36h quando do retorno da viagem e **(b)** garantia de que o tempo de parada que excedesse a jornada seria computado como tempo de espera).

Mas o que importa, aqui, é assentar a seguinte informação: no regime da Lei 12.619/12, o regramento atinente às viagens de longa distância **era aplicável a qualquer viagem que importasse ausência do empregado por mais de 24h**. Evidentemente, as viagens de longa duração (mais de uma semana) também estavam abrangidas por esse regramento, justamente porque importavam a ausência do empregado por mais de 24h.

É exatamente isso o que mudou com a Lei 13.103/15.

Embora tenha definido viagem de **longa distância** como aquela que acarreta o afastamento do empregado **por mais de 24h** (exatamente como havia feito o diploma anterior), a Lei 13.103/15 estendeu-lhe uma **única regra especial**, contida no art. 235-C, § 4º, da CLT: a previsão de que “*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*”. Além dessa prescrição, nenhum outro regramento específico foi destinado a viagens que acarretem ausência do empregado por mais de 24h.

As demais regras especiais previstas na Lei 13.103/15, na verdade, foram estendidas apenas às “*viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias*”, como se observa da nova redação atribuída ao art. 235-D da CLT.

Portanto, no regime inaugurado pela Lei 13.103/15, nem todas as viagens de longa distância foram objeto de regramento especial, mas **apenas aquelas que têm duração superior a 7 (sete) dias**. Logo, as viagens que importam ausência do empregado por mais de 24h, mas que não ultrapassam o limite de 7 (sete) dias, não são objeto do regramento especial, apesar de caracterizarem viagens de longa distância.

A nova redação do art. 235-D da CLT (atribuída pela Lei 13.103/15) ocupa-se apenas das viagens de longa distância **com duração superior a 7 (sete) dias**, silenciando sobre aquelas que não excedem esse período mas exigem o afastamento prolongado do empregado de sua residência ou do estabelecimento patronal. O regime imposto pelo art. 235-D da CLT, portanto, não se aplica a toda viagem de longa distância, mas apenas para viagens que durem mais de 7 (sete) dias.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Viagens de longa distância	<p>Acrescenta o art. 235-D à CLT:</p> <p><del>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 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:</del></p>	<p>Altera a redação do art. 235-D da CLT:</p> <p>Art. 235-D - Nas viagens de longa distância com <b>duração superior a 7 (sete) dias</b>, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) 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.</p>

À exceção da norma contida no art. 235-C, § 4º, da CLT (que estabelece os locais em que o repouso diário pode ser feito), a Lei 13.103/15 não estendeu nenhuma outra disposição específica às viagens de longa distância que ultrapassam 24h, mas têm duração inferior a 7 (sete dias).

Para melhor explanação do que se está a dizer, confira-se o regramento que era estendido a essas viagens na vigência da Lei 12.619/12 (e que deixou de sê-lo com o regime decorrente da Lei 13.103/15):

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Parada obrigatória a cada 4h de direção</b>	<p>Art. 235-D (...)</p> <p><del>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;</del></p>	<p>Art. 235-D (...)</p> <p>I - REVOGADO</p>
<b>Intervalo intrajornada</b>	<p>Art. 235-D (...)</p> <p><del>II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;</del></p>	<p>Art. 235-D (...)</p> <p>II - REVOGADO</p>
<b>Repouso diário com o veículo estacionado</b>	<p>Art. 235-D (...)</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Art. 235-D (...)</p> <p>III - REVOGADO</p>

<p><b>Regras especiais</b></p>	<p><del>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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Fracionamento do repouso semanal</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Dispensa do serviço</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Tempo de espera</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>

<p><b>Revezamento de motoristas no mesmo veículo</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Repouso diário fora do veículo ou com o veículo estacionado</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Força maior</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>

<p><b>Permanência espontânea no veículo</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Acompanhamento do veículo embarcado</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>
<p><b>Transporte de passageiros em longa distância</b></p>	<p>Art. 235-E (...)</p> <p><del>§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.</del></p>	<p>A Lei 13.103/15 destinou o artigo 235-E da CLT para tratar do <i>transporte de passageiros</i> (e não das <i>viagens de longa distância</i>), revogando a antiga redação desse preceito.</p>

Como se observa, várias eram as disposições estendidas pela Lei 12.619/12 às viagens que impunham afastamento do empregado por mais de 24h, **mas não ultrapassavam o limite de 7 (sete) dias**. Com o advento da Lei 13.03/15, tais prescrições deixaram de ser estendidas a essas viagens.

Conforme já afirmado anteriormente, a Lei 13.103/15 estabeleceu regras especiais apenas para as ***viagens de longa distância com duração superior a 7 dias***, as quais serão examinadas a

partir de agora.

Nos próximos quadros comparativos, passa-se ao exame da disciplina que foi imposta pela Lei 13.103/15 às **viagens de longa distância com duração superior a 7 dias**. As disposições instituídas pelo novo diploma legal serão comparadas às prescrições da Lei 12.619/12 (que, como já reiteradamente afirmado, também se dirigiam às viagens de longa distância com duração inferior a 7 dias).

No que se refere à **parada obrigatória durante a condução de veículo e ao intervalo intrajornada**, a Lei 12.619/12 havia inserido na CLT duas disposições relativas às viagens em longa distância (independentemente do objeto transportado, se carga ou passageiros). No art. 235-D, inciso I, previu descanso de 30 minutos a cada 4h de tempo ininterrupto de direção. E, no art. 235-D, inciso II, estabeleceu intervalo intrajornada mínimo de 1 (uma) hora, coincidente (ou não) com o descanso mencionado. Ambas as disposições (incisos I e II do art. 235-D da CLT) foram expressamente revogadas pela Lei 13.103/15.

Com tal revogação, o tempo de parada obrigatória durante a condução do veículo deixou de ser matéria disciplinada na CLT, pois a Lei 13.103/15 não incluiu no texto celetário nenhuma disposição que estabeleça tempo mínimo de descanso a cada período máximo na condução do veículo. O tema, agora, é tratado no Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto ao intervalo intrajornada, apesar da revogação expressa do art. 235-D, II, da CLT, a Lei 13.103/15 contém preceito que assegura sua fruição também em viagens de longa distância.

O art. 235-C, § 2º, da CLT (com a redação atribuída pela Lei 13.103/15 e já examinado acima) estabelece o direito ao intervalo mínimo de 1 (uma) hora e autoriza que a fruição desse tempo mínimo de descanso coincida com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo (estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro). Inexistindo disposição em sentido contrário, essa norma aplica-se também às viagens de longa distância com duração superior a 7 dias.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias



<p><b>Repouso a cada 4h de direção</b></p>	<p>Acrescenta o art. 235-D à CLT:</p> <p><del>Art. 235-D - (...)</del></p> <p><del>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;</del></p>	<p>Altera a redação do art. 235-D da CLT:</p> <p>Art. 235-D - (...)</p> <p>I - REVOGADO</p>
<p><b>Intervalo intrajornada</b></p>	<p>Acrescenta o art. 235-D à CLT:</p> <p><del>Art. 235-D - (...)</del></p> <p><del>II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;</del></p>	<p>Altera a redação do art. 235-D da CLT:</p> <p>Art. 235-D - (...)</p> <p>II - REVOGADO</p>

Outra disposição contida na Lei 12.619/12, afastada pela Lei 13.103/15, é a que garantia **repouso diário do motorista com o veículo obrigatoriamente estacionado**. Tal disposição, incluída no art. 235-D, inciso III, da CLT, foi expressamente revogada pela Lei 13.103/15.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Duração da viagem abrangida pela lei</b>	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
<b>Repouso diário com o veículo estacionado</b>	<p>Acrescenta o art. 235-D à CLT:</p> <p>Art. 235-D - (...)</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Altera a redação do art. 235-D da CLT:</p> <p>Art. 235-D - (...)</p> <p>III - REVOGADO</p>

No que se refere ao **repouso semanal em viagens de longa distância**, houve mudança na redação dos dispositivos dedicados ao tema, sem alteração significativa na disciplina do instituto.

Referindo-se a viagens com duração superior a uma semana, a Lei 12.619/12 garantiu a fruição de descanso de 36h por semana (ou fração semanal) trabalhada. A Lei 13.103/15 foi mais técnica ao estabelecer que, nas viagens com duração superior a 7 (sete) dias, fará jus o motorista empregado a repouso de 24h por semana (ou fração semanal) trabalhada, sem prejuízo do intervalo interjornadas mínimo de 11h, o que totaliza 35h de descanso.

A diferença entre ambos os diplomas reside no fato de a Lei 12.619/12 ter estabelecido que o repouso semanal corresponderia a 36h de descanso (como se todo esse tempo correspondesse apenas à garantia prevista no art. 7º, XV, da CF/88), enquanto a Lei 13.103/15 distinguiu o descanso semanal remunerado (24h) e o intervalo interjornadas (11h). Tal distinção corrigiu um equívoco ocorrido no diploma anterior, consistente na indicação de que a soma desses dois períodos de descanso equivaleria a 36h de repouso.

A previsão de que a fruição do descanso semanal em viagens de longa distância ocorrerá

apenas **quando do retorno do motorista à empresa ou ao seu domicílio** (exceto se o empregador oferecer condições adequadas a isso durante a viagem) foi mantida pela Lei 13.103/15.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Descanso semanal	<p>Acrescenta o art. 235-E, § 1º, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Altera o art. 235-D, <i>caput</i>, da CLT:</p> <p>Art. 235-D - Nas viagens de longa distância com <b>duração superior a 7 (sete) dias</b>, o repouso semanal será de <b>24 (vinte e quatro) horas</b> por semana ou fração trabalhada, <b>sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas</b>, 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.</p>

Uma novidade decorrente na Lei 13.103/15, não prevista na Lei 12.619/12, é a **autorização de cumulação de descansos semanais em viagens de longa distância**. De acordo com a Lei 13.103/15, é possível cumular tais descansos, até o limite de 3 (três) descansos consecutivos.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
Cumulatividade de descansos semanais	=	Acrescenta o § 2º ao art. 235-D da CLT: § 2º - A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o <i>caput</i> fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

A possibilidade de **fracionamento do descanso semanal em viagens de longa distância** também foi mantida em ambos os diplomas legais. A Lei 13.103/15, no entanto, inovou ao estabelecer que os dois períodos de fracionamento desse descanso deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
Fracionamento do descanso semanal	Acrescenta o art. 235-E, § 3º, à CLT:  <del>§ 3 - 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.</del>	Acrescenta o § 1º ao art. 235-D da CLT:  § 1º - É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, <b>que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.</b>

A disciplina relativa à **permanência do trabalhador no veículo parado nas viagens de longa distância com duração superior a 7 dias** foi alterada pela sucessão dos diplomas legais em exame.

A Lei 12.619/12 previa a dispensa do serviço ao motorista que ficasse com o veículo parado após o cumprimento *da jornada normal* (salvo se houvesse *exigência* para que permanecesse junto com o veículo, hipótese em que estaria configurado o tempo de espera).

A Lei 13.103/15, por sua vez, previu que a dispensa do serviço ao motorista que ficar com o veículo parado após o cumprimento *da jornada normal ou das horas extras* (salvo se houver *autorização* para permanecer no veículo, hipótese que configura o tempo de espera).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
Veículo parado	<p>Acrescenta o art. 235-E, §§ 4º e 5º, à CLT:</p> <p><del>§ 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 <b>excedente à jornada</b> será considerado de espera.</del></p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Acrescenta o § 3º ao art. 235-D da CLT:</p> <p>§ 3º - O motorista <b>empregado, em viagem de longa distância</b>, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal <b>ou das horas extraordinárias</b> fica dispensado do serviço, exceto se for <b>expressamente autorizada</b> a sua permanência junto ao veículo <b>pelo empregador</b>, hipótese em que o tempo será considerado de espera.</p>

A previsão de que **o tempo de permanência do empregado no veículo durante os períodos de repouso não integra a jornada e nem enseja remuneração nas viagens de longa distância**, contida na Lei 12.619/12, foi mantida pela Lei 13.103/15:

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15

<b>Duração da viagem abrangida pela lei</b>	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
<b>Repouso no veículo</b>	<p>Acrescenta o art. 235-E, § 10, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	<p>Acrescenta o § 4º ao art. 235-D da CLT:</p> <p>§ 4º - Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista <b>empregado</b> ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo <b>usufruindo dos intervalos de repouso</b>.</p>

A disciplina relativa ao **revezamento de motoristas que trabalham em dupla no mesmo veículo em viagens de longa distância** foi bastante alterada pela Lei 13.103/15.

Segundo a Lei 12.619/12, o tempo de repouso (usufruído pelo motorista no veículo em movimento) que excedesse a jornada normal caracterizaria **tempo de reserva** e seria remunerado à base de 30% da hora normal. Tal previsão constava do § 6º do art. 235-E da CLT.

A Lei 13.103/15 alterou a redação do § 6º do art. 235-E da CLT (destinando-o a outra matéria) e, ao fazê-lo, não reproduziu a previsão de caracterização do tempo de reserva. Além disso, ao tratar do revezamento de motoristas que permanecem no mesmo veículo, nada dispôs sobre a configuração do tempo de reserva. Houve, portanto, clara revogação desse instituto.

Quanto à **fruição de repousos** por motoristas que se revezam no mesmo veículo, igualmente houve modificação do regime legal.

A Lei 12.619/12 limitava-se a estender, ao motorista que trabalha em revezamento, a fruição de repouso diário mínimo de 6h consecutivas em alojamento externo ou em cabine leito (mas, neste caso, desde que o veículo estivesse estacionado). Tal disposição era mais benéfica ao trabalhador, pois previa um tempo mínimo de descanso *diário* fora do veículo ou com este estacionado.

A Lei 13.103/15, por sua vez, inovou ao estabelecer que o repouso pode ser feito com o veículo em movimento, disposição que não constava do diploma anterior. Além disso, ao assegurar a fruição de descanso mínimo de 6h consecutivas em alojamento externo ou em cabine leito (mas com o veículo estacionado), reduziu a periodicidade dessa garantia: afastou a previsão de que tal repouso seria diário e previu sua fruição pode ocorrer a cada 72 horas.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
Revezamento de motoristas e tempo de reserva	<p>Acrescenta o art. 235-E, § 6º, à CLT:</p> <p><del>§ 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.</del></p>	-
Revezamento de motoristas e fruição do descanso	<p>Acrescenta o art. 235-E, § 7º, à CLT:</p> <p><del>§ 7º - É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento <b>repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.</b></del></p>	<p>Acrescenta o § 5º ao art. 235-D da CLT:</p> <p><b>§ 5º - Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.</b></p>

A autorização para **elastecimento da jornada em casos excepcionais nas viagens de longa distância**, constante da Lei 12.619/12, foi mantida pela Lei 13.103/15.

O novo diploma, contudo, parece ter ampliado a possibilidade do mencionado elastecimento. Enquanto a Lei 12.619/12 referia-se a *caso de força maior*, a Lei 13.103/15 fugiu do conceito legal de força maior ao referir-se a *situações excepcionais*. Ainda, enquanto a Lei 12.619/12 exigia

comprovação da circunstância ocorrida, a Lei 13.103/15 exige mero *registro*.

A Lei 13.103/15, no entanto, impôs uma condição para o elastecimento da jornada (não prevista no diploma anterior): a exigência de que tal elastecimento não comprometa a segurança rodoviária.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
Elastecimento da jornada em casos excepcionais	Acrescenta o art. 235-E, § 9º, à CLT:  <del>§ 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.</del>	Acrescenta o § 6º ao art. 235-D da CLT:  § 6º - Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se 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.

Quanto ao **acompanhamento do veículo transportado por qualquer meio em que seja embarcado em viagens de longa distância**, a regra decorrente da Lei 12.619/12 foi alterada pela Lei 13.103/15.

A Lei 12.619/12 estabelecia que, se porventura o motorista tivesse que acompanhar o veículo (e este fosse transportado em qualquer meio no qual seguisse embarcado), e desde que a embarcação tivesse alojamento para a fruição do intervalo interjornadas de 11h, o tempo de acompanhamento não seria considerado como integrante da jornada, exceto o tempo excedente à jornada (que seria considerado como tempo de espera).

A Lei 13.103/15, por sua vez, dispôs que, na hipótese descrita – e desde que o veículo tenha cabine leito ou a embarcação possua alojamento adequado para fruição do intervalo interjornadas de 11h – o tempo de acompanhamento será considerado como tempo de descanso. Afastou, assim, a configuração do tempo de espera nas ocasiões em que o motorista empregado apenas acompanha o veículo embarcado em outro meio de locomoção.



ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
Duração da viagem abrangida pela lei	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
Necessidade de acompanhar o veículo	Acrescenta o art. 235-E, § 11, à CLT:  <del>§ 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.</del>	Acrescenta o § 7º ao art. 235-D da CLT:  § 7º - 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 previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

A possibilidade de **adoção de regras especiais conforme a especificidade da operação de transporte em viagens de longa distância** foi mantida pela Lei 13.103/15.

Contudo, se a Lei 12.619/12 era demasiadamente genérica ao afirmar a possibilidade de adoção de regras especiais, a Lei 13.103/15 foi mais específica, pois discriminou as atividades para as quais poderão ser adotadas tais regras: transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro.

Além disso, a Lei 13.103/15 dispôs que as regras especiais devem ser estabelecidas em instrumentos coletivos, previsão inexistente na Lei 12.619/12.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15

<b>Duração da viagem abrangida pela lei</b>	Qualquer viagem de longa distância que imponha afastamento do empregado por mais de 24h	Viagens de longa distância com duração superior a 7 dias
<b>Adoção de regras especiais</b>	<p>Acrescenta o art. 235-E, <i>caput</i>, à CLT:</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Acrescenta o § 8º ao art. 235-D da CLT:</p> <p>§ 8º - Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.</p>

### 3.15. Transporte de passageiros

Como já mencionado anteriormente, a Lei 12.619/12 havia tratado das viagens de longa distância em dois dispositivos diferentes, inseridos na CLT: o art. 235-D e o art. 235-E.

Ambos os dispositivos foram inteiramente modificados pela Lei 13.103/15. O art. 235-D teve sua redação alterada, mas continuou tratando das viagens de longa distância. Já o art. 235-E da CLT (que, em sua redação original, tratava do *transporte de cargas em longa distância*), teve seu objeto totalmente alterado e passou a disciplinar o **transporte de passageiros** (tema que não foi abordado com tanta especificidade no diploma anterior). A Lei 13.103/15 revogou todos os parágrafos do art. 235-E (inseridos pela Lei 12.619/12 e dedicados ao transporte de cargas em longa distância) e, a par disso, incluiu os incisos I, II e III ao art. 235-E da CLT (para tratar do transporte de passageiros).

Ao estabelecer a nova disciplina ao transporte de passageiros, a Lei 13.103/15 não esclareceu se as novas regras versam sobre qualquer transporte de passageiros ou se tratam apenas daquele ocorrido em viagens de longa distância.

No transporte de passageiros, de acordo com a Lei 13.103/15, a **parada obrigatória do veículo**, estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro, pode ser fracionada em períodos de, no mínimo, 5 (cinco) minutos. Além disso, o **intervalo intrajornada** mínimo de 1 (uma) hora pode ser fracionado em dois períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória do veículo, salvo na hipótese do motorista enquadrado no art. 71, § 5º, da CLT. Finalmente, o descanso pode ser feito com o **veículo em movimento**, desde que, a cada 72h, haja repouso em alojamento externo ou em poltrona leito (com o veículo estacionado).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<b>Matéria abordada pelo preceito</b>	Acrescenta o art. 235-E na CLT: <del>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.</del>	Altera o art. 235-E, <i>caput</i> , da CLT:  Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:
<b>Fracionamento do tempo de parada obrigatória do veículo</b>	-	Acrescenta o inciso I ao art. 235-E da CLT:  I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;
<b>Intervalo para refeição</b>	=	Acrescenta o inciso II ao art. 235-E da CLT:  II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) 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 enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação;

<p>Descanso com veículo em movimento</p>	<p>-</p>	<p>Acrescenta o inciso III ao art. 235-E da CLT:</p> <p>III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, <b>o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.</b></p>
--	----------	--

### 3.16. Remuneração por comissionamento

Como penúltimo tema desse breve estudo comparativo, é importante destacar que houve alteração na previsão relativa ao **modo de fixação da remuneração** do motorista profissional empregado.

A Lei 12.619/12 **proibiu** a fixação de remuneração em razão da distância percorrida, do tempo da viagem ou da quantidade de produtos transportados, se essa forma de pagamento viesse a comprometer a segurança ou violar suas próprias disposições. A Lei 13.103/15 **permitiu** o estabelecimento de remuneração em decorrência dessas variantes, mas desde que não haja comprometimento da segurança e sejam observadas as normas do mencionado diploma.

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
TEMA	LEI 12.619/12 DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12	LEI 13.103/15 DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15
<p>Modo de fixação da remuneração</p>	<p>Acrescenta o art. 235-G à CLT:</p> <p>Art. 235-G - É <b>proibida</b> 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, <b>se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.</b></p>	<p>Altera o art. 235-G da CLT:</p> <p>Art. 235-G - É <b>permitida</b> 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, <b>desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.</b></p>

### 3.17. Negociação coletiva

Finalmente, para encerrar a comparação ora apresentada, identifica-se na sucessão dos diplomas legais a revogação de dispositivo que autorizava **negociação coletiva sobre as condições de labor** dos motoristas profissionais empregados.

A Lei 12.619/12 previa a possibilidade de Convenções ou Acordos Coletivos estabelecerem condições específicas de trabalho para o motorista profissional empregado, desde que não fossem prejudiciais à saúde ou à segurança do trabalhador. Permitia-se, com isso, que todas as particularidades inerentes a cada tipo de atividade a que se submete o motorista empregado (e que não podem ser inteiramente disciplinadas pelo legislador) fossem tratadas em negociação coletiva. Tal previsão havia sido inserida no art. 235-H da CLT.

A Lei 13.103/15, no entanto, revogou expressamente o disposto no art. 235-H da CLT e silenciou sobre a possibilidade de haver negociação coletiva dispendo sobre condições específicas de trabalho do motorista empregado.

Embora tenha havido tal revogação, não parece que ela tenha acarretado proibição de negociações coletivas com esse objetivo. É que, apesar de o art. 235-H da CLT ter sido revogado, remanesce a disposição contida no art. 7º, XXVI, da CF/88 (que reconhece convenções e acordos coletivos de trabalho). Com fundamento em tal dispositivo constitucional – e desde que não sejam feridas as normas que estabelecem proteção legal mínima ao motorista profissional empregado – suas condições de trabalho poderão ser objeto de negociação coletiva, de modo a adaptá-las a certas especificidades de labor (em função, *v.g.*, do tempo de duração da viagem ou natureza da carga transportada).

ALTERAÇÕES FEITAS NA CLT		
	<b>LEI 12.619/12</b>	<b>LEI 13.103/15</b>
<b>TEMA</b>	<b>DOU 02/05/12 - vigência em 16/06/12</b>	<b>DOU 03/03/15 - vigência em 17/04/15</b>

<p><b>Negociação coletiva sobre condições específicas de trabalho</b></p>	<p>Acrescenta o art. 235-H à CLT:</p> <p><del>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.</del></p>	<p>Revoga expressamente o art. 235-H da CLT:</p> <p>Art. 235-H. (Revogado).’ (NR)</p>
---	--	---

Encerra-se, enfim, esse estudo comparativo, na esperança de que venha a auxiliar a aplicação das normas estampadas nas Leis 12.619/12 e 13.103/15, conforme seus respectivos períodos de vigência, aos casos concretos que certamente chegarão às bancas de advocacia e à Justiça do Trabalho.