

# TRABALHO RODOVIÁRIO: REFLEXÕES SOBRE A REFORMA LEGAL DE 2015

Augusto César Leite de Carvalho\*

## 1 – OS VALORES SOCIAIS QUE INSPIRAM A LEI DOS TRABALHADORES RODOVIÁRIOS

A primeira impressão que as reformas de 2015 causam, naquele a quem compete interpretá-las e dar-lhes eficácia, é a de se tratar de um texto de lei com detalhamento que parece fazer muito mais complexa a gestão do trabalho rodoviário e também mais complexa a solução de conflitos daí decorrentes. Parece, porém, haver um fio condutor nesse ganho de complexidade: um esforço ingente para identificar todas as naturais intercorrências ou as possíveis anormalidades na rotina do trabalho rodoviário e não permitir que elas gerem direito para o motorista, ou ônus para o empresário empregador.

Se fosse possível identificar o fio condutor da lei anterior, a Lei nº 12.619, de 2012, parece-nos razoável afirmar que nela se revelava a intenção, por parte do legislador, de atender a uma demanda de toda a sociedade por maior segurança nas estradas e à necessidade, também por isso, de assegurar uma condição de trabalho mais justa e adequada para os trabalhadores rodoviários. O mesmo não sucedeu com a citada lei de 2015.

É possível ilustrar o que causa tal impressão.

O retrocesso na proteção da saúde e segurança de motoristas, estradas e seus usuários é sentido, por exemplo, quando se percebe que os motoristas agora podem ser remunerados em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da quantidade de produtos transportados (art. 235-G da CLT, alterado pela Lei nº 13.103/2015), ao contrário do que expressamente previa a Lei nº 12.619, de 2012<sup>1</sup>. Ou seja, os rodoviários voltam à contingência de

---

\* *Ministro do Tribunal Superior do Trabalho; mestre em Direito Constitucional pela Universidade Federal do Ceará; doutor em Direito das Relações Sociais pela Universidad de Castilla la Mancha, com revalidação no Brasil pela Universidade Federal de Pernambuco; professor universitário.*

1 Art. 235-G em redação anterior, dada pela Lei nº 12.619/2012: “É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação”.

imprimir maior velocidade e de transportar cargas mais pesadas para auferir maior remuneração e, certamente, não deixarão de fazê-lo para preservar a pavimentação e a segurança das rodovias.

A Lei nº 12.619, de 2012, não havia alterado a jornada do motorista, que continuava sendo de oito horas, com intervalo entre jornadas de 11 horas e 35 horas de descanso semanal<sup>2</sup>. Mas a carga horária dos motoristas foi elasticada pela Lei nº 13.103/2015 até um limite incomum a outras categorias profissionais, como se não houvesse esgotamento fisiológico na condução de veículos em estradas brasileiras e o tempo maior ou excessivo de viagem não fosse um fator de estímulo ou induzimento a acidentes de trânsito. Pode-se prorrogar tal jornada por mais duas horas além da oitava hora diária, ou por mais quatro horas se essa prorrogação for ajustada mediante negociação coletiva de trabalho. Ao fim de julho de 2015, sobreveio a Lei nº 13.154/2015 para estender essa regra a motoristas em construção civil e em veículos que se usam no meio rural.

O § 13 do art. 235-C, trazido com a Lei nº 13.013/2015, esclarece que “salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos” – a pretexto de assegurar-se autonomia ao trabalhador rodoviário, permite-se ao empregador alterar constantemente os horários de trabalho, o que exigirá dos órgãos de controle rodoviário ou de jurisdição um maior descortino para distinguir, frente a casos concretos, o que é consentâneo com as oscilações naturais do trabalho rodoviário do que se pode apresentar pontualmente abusivo.

Além de eliminar a exigência de negociação coletiva para a compensação de jornadas, contida no art. 235-C, § 6º, da CLT<sup>3</sup> ao tempo em que vigia a Lei nº 12.619/2012, a Lei nº 13.103, de 2015, inseriu ainda alguns preceitos ambíguos na CLT, como fez ao acrescentar ao art. 235-D, que regula o repouso semanal dos motoristas, o § 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”. É certo que as normas coletivas, sempre muito bem-vindas na inovação

---

2 Nesse sentido: JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Joberto de Quadros Pessoa. A jornada de trabalho, o intervalo para refeição e descanso e o controle de ponto do motorista profissional. In: GRANCONATO, Márcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (Coord.). *Contrato de trabalho no setor de transporte*. São Paulo: LTr, 2014. p. 170.

3 *Verbis*: “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”.

de regras necessárias à definição de rotinas imperceptíveis aos olhos do legislador ordinário, não poderão, contudo, reduzir ou suprimir direitos trabalhistas absolutamente indisponíveis, sob pena de terem as suas cláusulas questionadas e virtualmente anuladas mediante ação judicial.

## 2 – O TEMPO DE TRABALHO NAS ESTRADAS. JORNADA *LEGAL* DE ATÉ 12 HORAS E VIGÊNCIA EFÊMERA DO *TEMPO DE RESERVA*

Ao fim e ao cabo, o texto da CLT, por obra das leis de 2015, teve acrescido, entre outros, o art. 235-C, com o seguinte teor<sup>4</sup>:

“Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, 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.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

(...)

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.

(...)

---

4 O texto acima transcrito é o alterado pelas Leis ns. 13.103 e 13.154, de 2015. A Lei nº 12.619 tinha regra mais protetiva: “Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. § 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias. § 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. § 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas. § 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. § 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. § 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação. Art. 235-D da CLT – 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: I – intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção; II – intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I”.

## DOCTRINA

§ 16 Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.

§ 17. O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados a puxar 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.”

Seguindo jurisprudência normalmente alusiva a outras categorias com trabalho menos penoso, o art. 235-F da CLT autoriza, também para o motorista profissional, o regime 12 x 36 (12 horas de trabalho por 36 horas de descanso), desde que esse regime de trabalho seja permitido em convenção ou acordo coletivo. Transfere-se para o sindicato que representa os trabalhadores rodoviários a responsabilidade de aceitar, ou não, cláusula normativa que consagre esse regime.

Por sua vez, o art. 235-D da CLT, em seu § 4º, exclui da jornada de trabalho, a nosso ver com propriedade, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso. Mas dois de seus parágrafos, tratando embora do repouso semanal, estabelecem critérios que podem, em tese, suscitar dúvida acerca de não estar mesmo o motorista, como sugere a lei, à disposição do empregador. Veja-se o que prescrevem:

“§ 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.

(...)

§ 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.”

Não há novidade, propriamente, quando a lei evita a inclusão na jornada do motorista do tempo de viagem em que inexistente trabalho, mas, sim, o uso do veículo ou de alojamentos como locais de repouso. Fundada no postulado da razoabilidade, a jurisprudência sempre consentiu que fosse assim, não obstante

o descanso, longe de casa e da família, não se desse por escolha do empregado. O que parece inovador, em verdade, é o aspecto de estabelecer-se em lei que a contingência de o motorista dever permanecer no veículo em movimento, quando outro motorista o conduz ou é o veículo rebocado, não revela tempo à disposição do empregador, mas, sim, tempo de descanso. Dir-se-ia de descanso compulsório, e não remunerado.

Enquanto vigeu a Lei nº 12.619/2012, a solução legal encontrada para a hipótese de o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo era, conforme se lia no então art. 235-E, § 6º, da CLT<sup>5</sup> (derrogado pela Lei nº 13.013/2015), considerar *tempo de reserva* o interregno em que o motorista, após cumprir sua jornada, permanecia em repouso com o veículo em movimento (dirigido por seu colega), ali se prescrevendo que esse tempo excedente, tempo de reserva, seria remunerado na proporção de 30% da hora normal.

Na ocasião, e ainda crédulo na subsistência da proposta normativa, escrevemos em comentário ao mencionado dispositivo: “O motorista descansa durante o tempo de reserva, embora usufrua esse repouso no interior de veículo em movimento, a confiar na boa condução de seu colega de turno e na tranquilidade da rodovia cujas eventuais imperfeições embalarão o seu sono. A simbiose entre descanso e apreensão parece autorizar a solução encontrada pelo legislador, que prescreve a remuneração desse tempo na proporção de 30% do salário correspondente à hora de trabalho”.

### 3 – INTERVALO INTRAJORNADA DO MOTORISTA RODOVIÁRIO

A Lei nº 13.103/2015 retirou, como já visto, qualquer contrapartida para a obrigação de o motorista permanecer no veículo, em movimento, enquanto relaxa sua estrutura osteomuscular sem relaxar, necessariamente, seu estado de espírito, seu estado neurológico, a tensão de não descansar em local e em circunstância de sua preferência.

Quanto ao intervalo intrajornada, normalmente destinado ao relaxamento de músculos e a refeições, a Lei nº 13.103, de 2015, mantém a regra da CLT segundo a qual se deve assegurar ao motorista profissional, que seja empregado e tenha jornada de mais de seis horas, intervalo mínimo de uma hora para re-

---

5 Antigo art. 235-E, § 6º, da CLT, com a redação que lhe dava a Lei nº 12.619/2012: “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”.

## DOCTRINA

feição. Mas prevê, em adendo, que pode esse intervalo coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), qual seja o intervalo previsto no art. 67-C do CTB<sup>6</sup>:

“Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.”

Especificamente quanto aos motoristas profissionais que transportam passageiros, a Lei nº 13.103, de 2015, adicionou à CLT o art. 235-E, a prescrever:

“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;

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;

III – nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo

---

6 Também alterado pela Lei nº 13.103/2015.

ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.”

O Código de Trânsito Brasileiro foi igualmente modificado<sup>7</sup> para proibir agora ao motorista profissional a condução ininterrupta por mais de cinco horas e meia quando atua ele em transporte rodoviário coletivo de passageiros ou em transporte rodoviário de cargas. Mas a periodicidade dessa interrupção de jornada na hipótese de transporte de cargas pode ser diferente daquela que se deve observar quando o transporte é de passageiros.

É que em seu § 1º, o novo art. 67-C do CTB autoriza seja esse intervalo de 30 minutos, tratando-se de transporte de carga, inserido e eventualmente fracionado em meio a fragmentos de seis horas da jornada, desde que não sejam ultrapassadas cinco horas e meia contínuas de condução. Em seu § 1º-A, já agora acerca do transporte de passageiros e conforme redação *supra*, o intervalo de 30 minutos deve inserir-se e pode ser fracionado em meio a quatro horas na condução desse tipo de transporte. O inciso I do art. 235-E da CLT estabelece, ainda quanto ao transporte de passageiros, que as frações de tal intervalo não podem durar menos de cinco minutos.

Mencionado intervalo, imposto pela legislação de trânsito, pode coincidir com o intervalo de no mínimo uma hora para refeição assegurado, pela CLT, aos motoristas que cumprem jornada (integral) de mais de quatro horas. Ademais, esse intervalo regido pela CLT pode ser igualmente dividido em dois intervalos menores e ser gozado no curso da viagem, com o veículo em movimento, quando outro motorista estiver a conduzi-lo, em sistema de revezamento com o motorista que descansa.

Quanto ao transporte coletivo de passageiros, a nova lei autoriza uma flexibilização ainda maior do direito ao intervalo intrajornada de motoristas e empregados a ele relacionados, sem distinguir transporte urbano ou interurbano<sup>8</sup>. Basta ler, com a boa vontade de quem pretende vencer as agruras de um

---

7 O art. 67-A, § 1º, da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), ao tempo em que vigia a Lei nº 12.619/2012, previa: “Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução”. Como se anotará em seguida, esse tempo de intervalo, sob a regência da Lei nº 13.103/2015, passou a ser exigido para frações maiores da jornada quando se tratar de transporte de cargas.

8 Paulo Douglas Almeida de Moraes anotava, a propósito do texto oriundo da Lei nº 12.619/2012 (que adotava a mesma expressão ambígua “transporte coletivo de passageiros”), que aquela modalidade de fracionamento do intervalo se mostrava incompatível com as peculiaridades do transporte coletivo urbano “o qual exige micropausas a cada volta do ônibus, sejam elas durante a primeira hora ou mesmo ao longo da última hora de trabalho”. Mais adiante, o autor questiona: “Diversamente do que ocorre

texto legal que regula a matéria com deliberada complexidade, o que prescreve agora o § 5º do art. 71 da CLT<sup>9</sup> para se perceber que é possível, em se tratando de transporte coletivo de passageiros que exija labor para além da sexta hora diária, que não apenas se fragmente o intervalo mínimo de uma hora, mas que igualmente seja ele reduzido, desde que assim se proceda mediante negociação coletiva.

Em suma, remete-se à autonomia privada a relativização de direito substancialmente relacionado à saúde e à segurança do trabalhador rodoviário e dos usuários das ruas, estradas e do transporte coletivo. Um indício de quão grande é a responsabilidade atribuída aos sindicatos pode ser aferida pela necessidade que a lei percebeu de introduzir, entre os direitos do motorista profissional, o de “contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam”<sup>10</sup>.

---

no transporte coletivo urbano, no qual os condutores param, obrigatória e repetidamente, por alguns minutos a cada volta no percurso, o transporte interurbano de passageiros demanda horas de direção entre uma parada e outra, exigindo paradas mais longas, necessárias para permitir que os passageiros façam suas refeições e necessidades fisiológicas. Neste contexto, indaga-se: onde está o fundamento para fracionar o intervalo do motorista do transporte interurbano? Como se vê, o legislador reformador transitou além dos limites impostos pela Constituição ao flexibilizar norma de ordem pública garantidora do direito fundamental à saúde do trabalhador sem ao menos prever, como fazia o c. TST, contrapartidas e condições que, mesmo na exceção, pudessem resguardar a saúde dos trabalhadores” (MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre a nova regulamentação da profissão do motorista (Lei nº 12.619/2012)”. In: *O mundo do trabalho e as novidades normativas na perspectiva da magistratura e do Ministério Público*: homenagem ao Ministro Arnaldo Süssekind. São Paulo: LTr, 2014. p. 125).

- 9 Art. 71, § 5º, da CLT: “O intervalo expresso no *caput* poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, 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”. Sob a vigência da Lei nº 12.619, de 2012, o § 5º do art. 71 da CLT tinha a seguinte redação: “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”.
- 10 Sobre a situação alarmante de estresse, dores crônicas, depressão, neurose, dor de cabeça, lesão corporal ou constrangimento, ver: MOURA, Daniel Dias de. Intervalo intrajornada dos motoristas e cobradores previsto na Lei nº 13.103/2015: o limite da negociação coletiva. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional*. São Paulo: LTr, 2015. p. 194.



#### 4 – INTERVALO ENTRE JORNADAS DE 11 HORAS

É da tradição do direito do trabalho, no Brasil, assegurar intervalo de pelo menos 11 horas entre as jornadas de trabalho (art. 66 da CLT), a fim de o empregado atender, em tempo minimamente necessário, à demanda fisiológica de alimentação, higiene, atividade sexual e, sobretudo, de sono – talvez algum sonho, dos filhos, um beijo roubado, talvez um caso de amor, quiçá um amor ao acaso. A imprescindibilidade de tal intervalo evidentemente se revela maior em relação a trabalho que exige atenção contínua: a de conduzir ônibus com passageiros, caminhões e cegonhas em nossas estradas.

Se adicionado esse intervalo de 11 horas aos intervalos intrajornadas, o que sobra das 24 horas de cada dia não parece condizente com uma jornada de 10 ou até 12 horas, o que demonstra a difícil relação entre a lei regente do trabalho em rodovias e as noções elementares da matemática. Mormente se é certo que em algum dia o empregado se desloca de casa para o trabalho, ou volta para casa, a precisar de uma ou mais algumas horas. Ao legislador coube, então, estabelecer uma escala de interesses que afastasse o desatino de oferecer à sociedade uma regra jurídica incompatível com os dados sensíveis da realidade. E o fez, sem disfarçar a opção de sacrificar direitos historicamente conquistados pelos trabalhadores sempre que o seu exercício se mostrasse inconveniente à realização, sem tantas peias, da atividade empresarial.

A propósito, a Lei nº 13.103, de 2015, acrescentou ao art. 235-C da CLT o § 3º, este a autorizar o empregador a fracionar o intervalo entre jornadas de 11 horas e a incluir, no seu cômputo, o tempo de parada obrigatória previsto no Código de Trânsito Brasileiro (30 minutos a cada quatro horas), desde que sejam garantidas oito horas de repouso ininterrupto e as três horas faltantes sejam repousadas em meio às 16 horas seguintes.

O art. 235-C, § 4º, da CLT estabelece, contudo, regra que parece consentânea com a rotina do trabalho em rodovias: “Nas viagens de longa distância, 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, 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”.

## 5 – O TEMPO DE ESPERA

Alteração mais significativa trazida pela Lei nº 12.619/2012<sup>11</sup>, e mantida pela Lei nº 13.103/2015, foi a inovação do *tempo de espera*, que agora passa a ser conceituado e regido pelos §§ 1º e 8º a 12 do art. 235-C da CLT, os quais ganharam nova redação:

“§ 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.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

§ 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, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 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.”

As mudanças que sobrevieram com a Lei nº 13.103/2015, afora outras que dizem respeito aos intervalos intrajornadas e interjornadas, podem ser, em síntese, assim referidas:

---

11 Na redação dada pela Lei nº 12.619/2012, agora revogada, os parágrafos do art. 235-C que regulavam o tempo de espera tinham o seguinte teor: “§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias. § 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)”.

## DOCTRINA

– a nova redação do § 8º do art. 235-C impede que o intérprete do direito do trabalho cogite de incluir o tempo de espera na jornada de trabalho do motorista ou do ajudante;

– o tempo de espera, se superior a duas horas, converte-se, a partir daí, em tempo de intervalo intrajornada ou de repouso semanal, mas continua sendo indenizado na proporção de 30% do salário-hora (sem prejuízo da remuneração do repouso semanal)<sup>12</sup>;

– as manobras que o motorista faz no veículo, desde que necessárias à movimentação da carga ou à sua fiscalização, não convertem o tempo de espera ou de repouso em tempo de jornada, mas o repouso semanal estará desfigurado se não houver ao menos oito horas ininterruptas de descanso;

– caso o empregador autorize a permanência do empregado junto ao veículo após o cumprimento da jornada normal, em viagens de longa distância, o tempo em que o motorista assim permanecer deverá ser considerado tempo de espera.

Embora seja prematura a afirmação de que careceria de validade ou eficácia a regulação do tempo de espera, causam real estranheza as mudanças advindas com a Lei nº 13.103/2015. Quando menos, provocam questionamentos inclementes: seria compatível com a máxima efetividade do direito fundamental ao repouso semanal remunerado o usufruto desse repouso como tempo em espera? E se há o gravame de esse descanso semanal ser interrompido pela necessidade de executar manobras no veículo, instrumento de trabalho? Acerca das viagens de longa distância, é de se indagar acerca de haver enfim a realização de sobrejornada quando o motorista permanece junto ao veículo, não por “autorização” ou permissão do empregador, mas por imposição deste, após cumprir sua jornada normal.

Trata-se, ao que se nota, de tempo em que o motorista aguarda carga, descarga ou fiscalização de postos fiscais ou alfandegários além da sua jornada normal de oito horas, ou de jornada que terá alcançado 10 ou 12 horas, a prevalecer o que preceitua a Lei nº 13.103/2015. Em princípio, esse tempo seria extraordinário e deveria ser remunerado com o adicional mínimo de 50%, porque assim importaria o art. 7º, XVI, da Constituição.

---

12 Mauricio Godinho Delgado observa o propósito *flexibilizador* da Lei nº 13.103/2015, que teria reduzido a retribuição do tempo de espera. Segundo a Lei nº 12.619/2012, “as horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)”. Pela nova lei, “esse valor indenizatório despencou para modestos 30% do salário-hora normal!!!” (DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2016. p. 975).

## DOCTRINA

A jornada de trabalho, truísmo é dizer, não se esgota no tempo em que o empregado executa tarefas manuais, pois compreende também aquele em que o empregado permanece à disposição de seu empregador (acompanhando o carregamento ou descarregamento da carga que lhe foi confiada, por exemplo). Cabe esperar para saber se a jurisprudência endossará o critério legal ou resgatará, por entendê-lo destoante, o parâmetro constitucional.

### 6 – O DIREITO AO REGISTRO DO HORÁRIO DE TRABALHO

O art. 62, I, da CLT exclui da proteção legal, relativa à duração do trabalho, os “empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados”. Por muitos anos, os motoristas rodoviários foram, não raro, enquadrados nessa condição, dado que perambulavam por estradas desprovidas de meios de comunicação e em veículos carentes de dispositivos de localização à distância.

A experiência de dirigir em rodovias é, hoje e nesse aspecto, bem outra. Os aparelhos móveis de telefonia ou telemática permitem a localização remota de seu usuário e os sistemas de monitoramento dos veículos via satélite informam o lugar por que eles transitam e também a velocidade, a abertura de portas, o nível de combustível, além de permitirem, de longe, travar portas e bloquear a passagem do combustível para o motor se há ameaça de roubo<sup>13</sup>.

*Pari passu* ao desenvolvimento tecnológico, a jurisprudência trabalhista também evoluiu para entender que a submissão a controle de jornada, quando há tarefas a serem cumpridas, não é um estorvo, mas antes um direito do trabalhador, porquanto o inverso conduz à instituição de condições extenuantes e abusivas de labor, nas quais o empregador não controla diretamente a jornada, mas, sim, a quantidade de serviço e até o tempo máximo para a sua realização. Em verdade, há muitos meios de controlar indiretamente a jornada de trabalho e, por isso, motoristas e ajudantes têm o direito de ser controlados quanto ao tempo que dedicam ao transporte rodoviário.

Conforme enuncia o Ministro Cláudio Mascarenhas Brandão em aresto emblemático, “somente quando se revelar inteiramente impossível o controle

---

13 Ver publicidade disponível em: <<http://mundoestranho.abril.com.br/materia/como-funciona-o-rastreamento-de-caminhoes-via-satelite>>. Acesso em: 12 mar. 2016.

estará afastado o direito ao pagamento de horas extraordinárias, em razão da liberdade de dispor do seu próprio tempo”<sup>14</sup>. Em igual sentido:

“RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE. MOTORISTA DE CAMINHÃO. HORAS EXTRAORDINÁRIAS. ATIVIDADES EXTERNAS. EXISTÊNCIA DE MEIOS DE CONTROLE DE JORNADA. Para o enquadramento do empregado como trabalhador externo inserido nas disposições do art. 62, I, da CLT, é *conditio sine qua non* que ele

14 TST, 7ª Turma, ARR 28-32.2012.5.09.0014, DEJT 04.03.2016. Na mesma linha de entendimento:

“RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE CAMINHÃO. ATIVIDADE EXTERNA. RASTREADOR VIA SATÉLITE. POSSIBILIDADE DE CONTROLE DA JORNADA. A existência de rastreador via satélite para controle da carga se apresenta como possibilidade de o empregador poder acompanhar todo o trajeto do caminhão, bem como os horários de parada do motorista, situação se que se afigura como possibilidade de controle da jornada. Assim, restando demonstrada a existência de rastreamento via satélite do veículo com possibilidade de controle de jornada, não há que se falar em aplicação do art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho. Recurso de revista conhecido e provido.” (TST, RR-104400-19.2010.5.13.0005, Rel. Min. Renato de Lacerda Paiva, 2ª Turma, DEJT 12.06.2015)

“RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE CAMINHÃO. VEÍCULO EQUIPADO COM RASTREADOR VIA SATÉLITE. USO DE TELEFONE CELULAR. POSSIBILIDADE DE CONTROLE DA JORNADA. O fato de o empregado prestar serviços de forma externa, por si só, não enseja o seu enquadramento na exceção contida no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho. Relevante, para tanto, a existência de incompatibilidade entre a natureza da atividade exercida pelo empregado e a fixação do seu horário de trabalho – o que não ocorre no caso dos autos, uma vez que ficou registrado, pela Corte de origem, que o reclamante portava aparelho telefônico celular e que o caminhão da reclamada era equipado com rastreador via satélite. Imperioso, num tal contexto, concluir no sentido de que, ainda que não fosse efetivamente realizada, por opção do empregador, havia a possibilidade de fiscalização da jornada de trabalho cumprida pelo autor, razão pela qual não há falar em subsunção do caso concreto ao disposto no inciso I do art. 62 da Consolidação das Leis do Trabalho. Recurso de revista conhecido e provido.” (TST, RR-1488-62.2012.5.06.0103, Rel. Min. Lelio Bentes Corrêa, 1ª Turma, DEJT 29.05.2015)

“HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. MOTORISTA. Demonstrada no caso concreto a possibilidade de controle de jornada mediante sistema de rastreamento por satélite, não se verifica a incompatibilidade a que alude o art. 62, I, da CLT. Destaque-se o entendimento no âmbito deste Tribunal no sentido de que o rastreamento via satélite viabiliza o controle da jornada de trabalho do empregado motorista, porquanto se realiza por meio de aparelho que capta sinais de GPS e permite a transmissão de dados como a localização exata do veículo, tempo no qual ficou parado, bem como a velocidade em que trafega. Há precedentes. Recurso de revista não conhecido.” (RR-133300-87.2010.5.21.0005, Rel. Min. Augusto César Leite de Carvalho, 6ª Turma, DEJT 08.05.2015)

“AGRAVO DE INSTRUMENTO DA RECLAMADA. HORAS EXTRAS. TRABALHADOR EXTERNO. MOTORISTA. CARRETEIRO. RASTREAMENTO DO VEÍCULO. A mera prestação de serviços de forma externa pelo empregado não enseja seu enquadramento na previsão do art. 62, inciso I, da CLT, pois somente a incompatibilidade entre a natureza da atividade exercida e a fixação e fiscalização do horário de trabalho é que determina o enquadramento. No caso, o controle da jornada do reclamante era possível. Extraí-se do acórdão regional que o caminhão por ele conduzido possuía sistema de rastreamento via satélite. Precedentes. Uma vez comprovada a possibilidade concreta de fiscalização da jornada do empregado, não subsiste a previsão abstrata em norma coletiva que isenta a empresa de proceder ao controle de horário. Precedentes. Agravo de instrumento a que se nega provimento.” (TST, ARR-2381-64.2011.5.15.0062, Relª Minª Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, 8ª Turma, DEJT 29.05.2015)

## DOCTRINA

exerça atividades fora do estabelecimento comercial da empresa e não exista nenhum controle de horário, direto ou indireto. Anote-se que não é a ausência de controle de jornada que caracteriza a exceção do art. 62, I, da CLT, mas a impossibilidade desse controle, hipótese que não ocorreu no caso vertente, ao contrário, a Corte regional consignou expressamente que o empregador dispunha de equipamentos de rastreamento via satélite por intermédio da empresa gerenciadora do sistema aptos a informar a precisa localização do empregado e que, além disso, havia tacógrafo, de modo que a utilização de tais instrumentos em conjunto permitiria o controle da jornada do autor. Conclui-se, portanto, que o empregador tinha meios de controlar a jornada de trabalho do reclamante, circunstância que impossibilita seu enquadramento na exceção prevista no mencionado dispositivo de lei. Logo, afigura-se devido o pagamento das horas extraordinárias. Recurso de revista conhecido e provido.” (TST, 7ª Turma, RR 757-80.2010.5.09.0094, Rel. Min. Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, DEJT 27.11.2015)

O art. 2º, V, b, da Lei nº 13.105/2015 positivou enfim a construção jurisprudencial que se fazia sobranceira, ao abranger entre os direitos dos motoristas profissionais o de “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”.

Por sua vez, o art. 235-C, § 14, da CLT, introduzido pela Lei nº 13.103/2015, prescreve que “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”, arrematando os dois parágrafos seguintes que esses dados podem ser enviados a distância, a critério do empregador, e servem ao controle de jornada dos ajudantes, por igual.

De tudo se conclui ser do empregador, com a necessária contribuição operacional atribuída ao empregado, o ônus de pré-constituir a prova da jornada de trabalho efetivamente cumprida por motoristas e ajudantes. Nesse aspecto, resulta evidente que o legislador consagrou, em definitivo, regra de distribuição da carga probatória que converge com a orientação jurisprudencial já antes consolidada, o que é deveras auspicioso e condizente com a responsabilidade da atividade legislativa.

## 7 – O CONTROLE TOXICOLÓGICO. UM PALIATIVO PARADOXALMENTE INDISPENSÁVEL

Também sob as graças da Lei nº 13.103/2015, incrementou-se o controle toxicológico dos motoristas profissionais ao incluir-se, entre os seus deveres, o de “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”. A nova regra está no art. 235-B, VII, da CLT, precedida de parágrafo único em que se diz ser infração disciplinar do motorista recusar-se à realização dos testes e programas assim previstos.

Em rigor, o citado dispositivo guarda coerência com o art. 168, § 6º, da CLT que insere, entre as medidas preventivas de medicina do trabalho, a exigência de exames toxicológicos previamente à admissão e por ocasião do desligamento, permitido ao motorista fazer a contraprova em caso de resultado positivo. Acresce o parágrafo seguinte que o exame toxicológico obrigatório é aquele com janela de detecção mínima de 90 dias “específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção”. Também esses dispositivos foram enxertados na CLT pela Lei nº 13.105/2015 e mereceram análise pertinente da doutrina:

“É inegável que a adoção de programa de prevenção a drogas e álcool é iniciativa legítima dentro dos limites do poder empregatício, evidentemente devendo ser articulada conjuntamente com as demais políticas de saúde e segurança no trabalho. Ocorre que a matéria mais complexa diz respeito à coleta de sangue para o exame de álcool e drogas. A finalidade da norma e a eventual colisão entre o direito à intimidade do empregado e o direito do empresário transcendem a contratualidade laboral, pois envolvem fatores e regulação de ordem pública, respeito à legislação de trânsito, responsabilidade civil do empregado e do empregador, segurança de bens e da incolumidade física de pessoas, sejam transportadas, sejam demais usuárias das vias.”<sup>15</sup>

---

15 PASSOS, Edésio *et alii*. Normatização do ato de dirigir por trabalhador subordinado. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional*. São Paulo: LTr, 2015. p. 50.

## DOCTRINA

O tipo de exame toxicológico, previsto assim na lei, é aquele que se denomina de *larga janela*, porque permite detectar, normalmente com uma amostra de fio de cabelo, o uso de drogas nos últimos 90 dias (os exames de urina indicam a intoxicação nos últimos três dias e os de saliva, o uso apenas nas últimas 12 horas), bem assim a quantidade de substâncias psicoativas, caso utilizada. É o que esclarece Rodolfo Rizzotto<sup>16</sup>, coordenador do sítio virtual SOS Estradas, este a informar as razões empíricas pelas quais foi tal a opção do legislador:

“Durante os debates que tinham como intuito inicial aprimorar a Lei nº 12.619/12, a chamada *Lei do Descanso do Motorista Profissional*, surgiu uma luz no fim do túnel: os exames toxicológicos de larga janela de detecção. Popularmente conhecidos como ‘teste de cabelo’, permitem com apenas uma pequena coleta de cabelo identificar o uso de drogas nos últimos três meses.

Ao analisarmos o caso de uma das maiores transportadoras do mundo, a *JB Hunt* dos EUA, vimos que ela aplicou 65 mil testes de cabelo com seus motoristas nos últimos cinco anos. Ficamos surpresos com os resultados obtidos, que praticamente zeraram os casos de acidentes com motoristas sob efeito de drogas. (...)

Nos EUA os motoristas são obrigados a fazer exames regulares de urina, entretanto, como detectam o uso apenas alguns dias antes da coleta, é comum os motoristas deixarem de usar por uma semana para que o uso de drogas não seja detectado. No caso do teste de cabelo, só tem um jeito: parar de usar.”<sup>17</sup>

Logo, não há dúvida de que os exames de larga janela abrem-nos um horizonte em que os motoristas são obrigados a não usar drogas – “rebites” ou anfetaminas, cocaína, etc. – para suportar, sem baixar o nível aparente de atenção e vigília, as condições de trabalho que lhes são oferecidas nas rodovias brasileiras e se revelam condições de risco para a integridade deles próprios e das tantas pessoas que por essas rodovias igualmente trafegam, bem assim dos quem transitam ou moram em suas margens.

Mas é preciso ponderar que os motoristas profissionais, porque o são, não estariam naturalmente vocacionados ao consumo de drogas. A mídia tem noticiado o óbvio: a causa de consumirem substâncias psicoativas é a neces-

---

16 *Apud* PASSOS, Edésio *et alii*, *op. cit.*, p. 52.

17 Disponível em: <<http://estradas.com.br/sos-estradas-lanca-estudo-sobre-o-uso-de-drogas-por-motoristas-profissionais/>>. Acesso em: 12 mar. 2016.



## DOCTRINA

cidade de se manterem acordados por longas jornadas quando os seus corpos pedem sono, descanso ou atividade dispersiva que os façam viver ou repousar sem os olhos fitos na imagem inconstante do para-brisa, ou na paisagem que se repete em seu retrovisor.

Causa amargura ou desalento supor que as longas jornadas agora autorizadas por lei, entremeadas por manobras e deslocamentos que facilmente se transmudam em tempos de espera ou intervalos, provocarão ainda mais acidentes, mutilações e mortes sem a contribuição das substâncias psicoativas.

A *causa eficiente*, ou razão primária, da insegurança nas rodovias é a condição de trabalho cuja penosidade acaba de sofrer incremento, paradoxalmente, pela Lei nº 13.103/2015. Mas essa primeira causa, matriz de todas as outras, parece relevada por meio de tática diversionista que ataca apenas o seu primeiro efeito (o uso de anfetaminas e outras drogas é somente a primeira consequência das condições desumanas de trabalho), como se a intoxicação dos motoristas, *causa final* de tantos acidentes, pudesse descolar-se de seus reais motivos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. São Paulo: LTr, 2016.

JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Joberto de Quadros Pessoa. A jornada de trabalho, o intervalo para refeição e descanso e o controle de ponto do motorista profissional. In: GRANCONATO, Márcio Mendes; NAHAS, Thereza Christina (Coord.). *Contrato de trabalho no setor de transporte*. São Paulo: LTr, 2014.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre a nova regulamentação da profissão do motorista (Lei nº 12.619/2012). In: *O mundo do trabalho e as novidades normativas na perspectiva da magistratura e do Ministério Público: homenagem ao Ministro Arnaldo Süssekind*. São Paulo: LTr, 2014.

MOURA, Daniel Dias de. Intervalo intrajornada dos motoristas e cobradores previsto na Lei nº 13.103/2015: o limite da negociação coletiva. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional*. São Paulo: LTr, 2015.

PASSOS, Edésio *et alii*. Normatização do ato de dirigir por trabalhador subordinado. In: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard (Org.). *Motorista profissional*. São Paulo: LTr, 2015.