

A JORNADA DO MOTORISTA PROFISSIONAL DIANTE DA LEI 13103

Célio Pereira Oliveira Neto

INTRODUÇÃO

Sancionada pela Presidente da República em 2 de março de 2015, a Lei 13103 rege as relações dos motoristas profissionais nas atividades de transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Em apertada síntese, revoga parte da Lei 12619, inclui novas disposições na lei que trata do Transportador Autônomo de Carga (Lei 11442), assim como regulamenta dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro.

A Lei 12619 se aplicava somente aos motoristas profissionais que atuavam nas atividades de transporte de passageiros ou de cargas, somente quando mantivessem vínculo de emprego, ao passo que a Lei 13.103 não exige a relação de emprego, estendendo benefícios aos autônomos quanto à formação profissional, além de atendimento profilático, terapêutico, reabilitador principalmente quanto à doenças profissionais, bem como proteção do Estado contra ações criminosas

e atendimento especializado de medicina ocupacional.

Para os efeitos do presente artigo, considerada a temática única e coletiva escolhida pela Revista do TRT9, nos limitaremos a abordar a questão da jornada de trabalho frente à Lei 13103.¹

1. Horários

Nos termos do § 13º do artigo 235-C da CLT, quando não prevista em contrato, não há jornada de trabalho fixa para o motorista de carga e transporte de passageiros. Ou seja, na literalidade da lei, o motorista empregado, cujo contrato não contemple a jornada, não tem horário fixo de trabalho, seja quanto ao

1 Para os interessados, tivemos a oportunidade de abordar todo o conteúdo da Lei 13103, traçando comparativo com a Lei 12619, em artigo denominado *Comentários sobre a Lei n. 13.103 – Motorista Profissional*, publicado na revista LTr 79-05/548 a 79-05/558, no mês de maio de 2015.



Célio Pereira Oliveira Neto

Advogado, Doutorando, Mestre e Especialista em Direito do Trabalho pela PUC/SP – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; Professor nos cursos de Pós-Graduação da Ematra IX – Escola da Magistratura do Trabalho da Nona Região, PUC/PR – Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Universidade Positivo.

início, seja quanto aos intervalos, seja quanto ao final da jornada, sendo considerado como de trabalho efetivo, consoante §1º do artigo 235-C², o período em que o empregado estiver à disposição do empregador, excluídos intervalos para refeição, repouso e descanso, além do tempo de espera.

Seguidos os termos da Lei 13103, pode-se dizer que a jornada de trabalho do motorista fica ao inteiro arbítrio do empregador, ao menos no que tange aos horários de início, intervalo e término – limitado às jornadas máximas legais que também foram alteradas.

Tal disposição, todavia, deve ser lida em conjunto com o artigo 7º, inciso XIV da CF/88, haja vista que a diuturna variação de horários entre os períodos da manhã, tarde e noite pode representar labor em turnos ininterruptos de revezamento, tornando a jornada de 6h, salvo se houver negociação coletiva de trabalho disciplinando de modo diverso.

2. Jornada 12x36

Na mesma linha da Súmula 444 do TST, a Lei 12619, por meio do art. 235-F, já previa o cumprimento da jornada 12x36, desde que em razão da especificidade do transporte, da sazonalidade ou outra característica que a justificasse. Todavia, de modo diverso à matéria sumulada, a nova redação do artigo em referência, dada pela Lei 13103, não mais exige a existência de razão que justifique a jornada 12x36, bastando que seja fixada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho,

2 Mesma redação do anterior artigo 235-C, §2º da CLT – dado pela Lei 12619.

prestigiando-se, assim o ajuste coletivo. Não se olvide, todavia, do teor da Súmula 444 do TST, que enuncia o pagamento em dobro pelo trabalho em feriados, no regime de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso.

3. Prorrogação da jornada

A Lei 13103, nos termos da nova redação do artigo 235-C da CLT, permite, **mediante competente ajuste coletivo, a prorrogação da jornada diária dos motoristas profissionais podendo-se chegar a 4h extraordinárias**. Contudo, tal não representa fixação de jornada ordinária de 12h, mas sim guarida para prorrogação extraordinária. A lei é clara, ao **admitir** a prorrogação da jornada de trabalho por até 4h.

No entanto, a prorrogação não deve ser tomada como algo ordinário. Com efeito, o legislador não disse que a jornada seria de 12h, mas sim admitiu a prorrogação. Validada está a prorrogação da jornada até 12h, mediante instrumento coletivo, quando necessário, dentro dos limites do razoável, não representando um salvo conduto para o cumprimento diário de jornada de 12 (doze) horas de trabalho.

4. Intervalo intrajornada

Por força da nova redação do artigo 71, §5º da CLT³, dada pela Lei 130103, poderá

3 § 5o 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

ocorrer não só o fracionamento do intervalo previsto no § 1º do artigo 71 da CLT (15min), mas também o fracionamento e a **redução do intervalo intrajornada de 1h previsto no caput do artigo 71 da CLT**, desde que cumulativamente sejam preenchidos os seguintes requisitos: d1) ocorra via negociação coletiva; d2) a natureza do serviço e as condições de trabalho justifiquem; d3) se limite a motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros; d4) seja mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final da jornada, quando do fracionamento; d5) se concedido intervalo intrajornada fracionado entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, este (intervalo) não será considerado para efeito de cálculo da jornada diária, mas somente como intervalo.

Duas são as novidades. A primeira, e maior, é a possibilidade de redução do intervalo intrajornada, o que provocará modulação ou ao menos enfrentamento do tema pela mais alta corte trabalhista, haja vista o teor da Súmula 437 do TST.

A segunda diz respeito aos intervalos concedidos ao final da jornada, tendo sido retirada a expressão “não descontados da jornada”. Portanto, se concedido intervalo fracionado entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada,

.....
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.

este (intervalo) não será considerado para efeito de cálculo da jornada diária, mas somente como intervalo. Na prática, significa que o motorista poderá trabalhar o equivalente a esse tempo a mais, se comparado com a Lei 12619, respeitada a jornada legal.

5. Intervalo interjornadas

Nos termos do § 3º do artigo 235-C da CLT, com a redação da Lei 13103, flexibiliza-se mais o gozo do intervalo de 11h entre uma jornada e outra, permitindo-se o gozo fracionado, de modo que **o empregado deverá gozar minimamente de 8h ininterruptas de descanso** no primeiro período, usufruindo do tempo remanescente nas 16h seguintes, considerado o fim do primeiro período de descanso. Permite-se também o fracionamento e gozo simultâneo com a parada obrigatória de descanso de que trata a Lei 9503/97 em seu artigo 67-A, § 3º.

6. Tempo de espera

6.1. Mudança significativa

A lei anterior havia criado instituto jurídico denominado “tempo de espera”. Há mudança significativa no instituto, que **não será mais computado como jornada de trabalho e nem como hora extra**, assim como não mais sujeito à paga da hora normal mais adicional de 30%, **mas somente ao adicional de 30%**. Com efeito, a Lei 12619 dizia que o tempo de espera não seria considerado como extraordinário, devendo ser indenizado à razão do pagamento do salário normal acrescido do adicional de 30%, ao passo que a Lei 13103 mantém a indenização de 30%, porém a limita –

na literalidade da sua redação - à paga somente do adicional (§ 9º - *as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal*), e ainda disciplina que o tempo de espera não será considerado como jornada de trabalho, portanto, não sujeito ao cômputo na jornada diária ou semanal de trabalho.

6.2. Contradição

Durante o tempo de espera (remunerado como tal), o motorista deverá movimentar o veículo, porém, tal tempo não será considerado como jornada, e sim como parte de gozo do seu intervalo. Possibilitou-se, pois, o cômputo, nos termos do §11, das horas de espera como intervalo intrajornada ou parte do intervalo interjornadas, desde que o tempo de espera seja superior a 2h ininterruptas, seja exigida a permanência do motorista junto ao veículo, e o local ofereça condições adequadas para o descanso, sem prejuízo da paga do adicional de horas de espera.

Significa dizer, ao mesmo tempo que tais horas são computadas como tempo de espera e pagas com o adicional correspondente (somente adicional), também podem ser consideradas como tempo de gozo dos intervalos intra e interjornadas – o que soa contraditório - afinal ou o empregado está livre para gozar dos intervalos (especialmente interjornadas) como lhe aprouver, ou está trabalhando ainda que em tempo de espera.

Ainda mais contraditória é a disposição do §12, que dispõe que *“durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar*

movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.” Significa dizer, durante o tempo de espera (remunerado como tal), o motorista deverá movimentar o veículo, porém, tal tempo não será considerado como jornada, e sim como parte de gozo do seu intervalo, embora garantido o gozo do intervalo mínimo de 8h entre uma jornada e outra de trabalho.

A fim de evitar que o empregado passasse todo o dia em espera, sem ao menos auferir a remuneração ordinária do trabalho diário, inseriu-se a disposição do §10 (*em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário*).

7.- Transporte de passageiros

No transporte coletivo de passageiros, sem prejuízo do já exposto, permitiu-se também o fracionamento do intervalo de condução previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 minutos, o que parece dar guarida para que os intervalos obrigatórios decorrentes de direção ininterrupta possam ser usufruídos de modo parcelado, de no mínimo 5 (cinco) minutos em locais como rodoviárias para embarque de passageiros e pontos de parada (no que toca ao motorista interestadual de passageiros), e também de modo fracionado para o motorista de coletivo urbano, que poderá gozar de no mínimo 5 (cinco) minutos no ponto final, considerando tal tempo como parte da

parada obrigatória de que trata a Lei 9503/97.

Quando o empregador adotar dois motoristas em coletivo de passageiros, na mesma viagem, o empregado poderá gozar do descanso com o veículo em movimento, respeitados os horários de trabalho, assegurado após 72h o repouso em alojamento externo ou na cabine do leito se a poltrona corresponder ao serviço de leito, desde que o veículo esteja estacionado.

É importante observar que as normas desta seção devem ser aplicadas juntamente com as demais, de sorte que as regras dos motoristas profissionais de transporte de passageiros vão muito além das mencionadas no artigo 235-E da CLT.

8. Viagens de longa distância

8.1. Nova figura

Quanto às viagens de longa distância, permanece o conceito de viagem de longa distância para as superiores a 24h, consideradas como tais as que o motorista permanece 24h fora da base, matriz, filial, ou residência. Criase, no entanto, **regulamentação especial para as viagens de longa distância com duração superior a 7 dias**, permitindo o fracionamento do intervalo do repouso semanal em dois períodos, sendo um de no mínimo 30h ininterruptas, a ser gozado em continuidade a um período de repouso diário, usufruído quando do retorno da viagem.⁴

4 Embora a redação mencione em continuidade ao período de repouso diário, este já se encontra incluso no cálculo do repouso devendo-se tomar as 30h mínimas

8.2.- Cumulatividade de descansos

Autoriza-se a **cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância, superiores a 7 (sete) dias, limitado ao número de 3 (três) descansos consecutivos**. Quer parecer que a cumulação de três descansos semanais pode ser pernicioso para a saúde do trabalhador, e inclusive para a coletividade na medida em que se admite a presença de motoristas muitas vezes exaustos nas estradas brasileiras, o que aumenta os riscos para a sociedade em geral. Ademais, há de se seguir os preceitos constitucionais que garantem a saúde e segurança do trabalhador (art. 7º, XXII c/c art. 200, VIII, CF) – sendo dever do empregador adotar medidas que diminuam os riscos, nos termos do artigo art. 157 da CLT.

8.3. Intervalo interjornadas

Enquanto a Lei 12619 previa que o gozo do intervalo interjornadas deveria ser usufruído com o veículo estacionado, em cabine leito ou alojamento, só autorizando o gozo quando em revezamento de dupla de motoristas, remunerando o tempo adicional ao legal somente com a paga do adicional de 30%, a redação da Lei 13103 prevê que o intervalo poderá ser usufruído no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário, ou em local que ofereça condições adequadas. A leitura que se faz é que, se oferecer condições adequadas para o descanso do motorista,

como sendo 11h do intervalo interjornadas mais (no mínimo) 19h de repouso.

está autorizado o gozo do descanso do intervalo interjornadas na cabine de veículo em movimento, ou mesmo em outras condições não previstas em lei, tornando-se as hipóteses ali relacionadas meramente exemplificativas.

8.4. Dispensa do serviço

Em conformidade com a redação dada pela Lei 13103 ao artigo 235-D, §3º, o motorista fica dispensado do serviço, se ficar com o veículo parado, quando em viagem de longa distância superior a 7 (sete) dias, após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias, salvo se o empregador exigir a sua permanência junto ao veículo, hipótese em que será considerado tempo de espera.

8.5. Extinção do tempo de reserva

Revogado o tempo de reserva de que tratava a Lei 12619, para os casos em que o empregador adotasse revezamento de motorista em dupla no mesmo veículo, considerando como tal o tempo que o motorista estivesse em repouso no interior do veículo quando excedendo a jornada normal, o que ensejava a remuneração do tempo de reserva à razão de 30% do valor da hora normal.

Com a redação dada pela Lei 13103 ao artigo 235-D, §5º da CLT, nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser usufruído com o veículo em movimento, assegurado descanso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo, ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72h.

8.6. Pagamento/ Compensação

A Lei 13103, que alterou o artigo 235-C, §5º da CLT, determina o pagamento das horas extras ou a compensação na forma do artigo 59, § 2º da CLT, ou seja mediante banco de horas. E ainda, é expressa ao determinar a aplicação do adicional previsto em sede de acordo ou convenção coletiva – disposição esta última sem qualquer efeito, na medida em que as partes podem negociar direitos além dos previstos na Constituição, porém não aquém, por força da aplicação do Princípio da Progressividade e Não Retrocesso de Direitos Sociais, inserido no caput do artigo 7º da Constituição Federal.

9. Ajudante empregado

Quanto à jornada, ao ajudante empregado se aplicam todas as disposições relativas ao artigo 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 13103, nas operações em que acompanhe o motorista; de modo que, em resumo: a) a jornada de trabalho pode ser prorrogada em até 4h, mediante negociação coletiva; b) o tempo de espera não se considera na jornada de trabalho; c) intervalo de 1h, que pode ser fracionado ou reduzido, nos termos do §5º do artigo 71 da CLT – específico à atividade de transporte coletivo de passageiros; d) possibilidade de fracionamento do intervalo interjornadas, garantido o mínimo de 8h ininterruptas no primeiro período; e) nas viagens de longa distância, o repouso poderá ocorrer no veículo, alojamento do empregador, do contratante, do transporte, do embarcador ou do destinatário, ou outro local que ofereça condições adequadas; f) as horas extras poderão ser pagas ou compensadas na forma de banco

de horas, observada a regra do art. 59, §2º da CLT; g) a hora noturna é remunerada conforme regra legal (artigo 73 da CLT); h) aplica-se toda a regulamentação do tempo de espera; i) inexistindo previsão contratual, não há horário fixo de jornada ou intervalos.

10. Proibição de premiação

A questão da premiação se atrela diretamente à jornada de trabalho, na medida em que o empregado ávido por melhor remuneração, tende a cumprir jornadas mais elásticas diante do bônus oferecido.

Nesse particular, o artigo 235-G da Lei 13103 se apresenta de modo diverso de seu antecessor. Com efeito, enquanto o artigo 235-G da Lei 12619 dizia ser proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, tempo de viagem, natureza e quantidade de produtos ofertados, mediante comissão ou outra vantagem, quando compromettesse a segurança rodoviária ou da coletividade ou ensejasse descumprimento da legislação – a nova redação diz ser permitida a remuneração, desde que se cumpram os preceitos de segurança da rodovia e da coletividade, e também das disposições previstas na Lei 13103.

Muda-se, pois, a forma de apresentação da lei, de modo a se atrair o uso da premiação mediante a permissão, observadas as condicionantes impostas – ao passo que na lei anterior usava-se a proibição, para excepcionalmente permitir desde que cumpridos os requisitos impostos. Pode parecer igual, mas não é. A semântica utilizada acaba por representar um estímulo ao uso da premiação, fato este combatido pela Lei 12619.

11. Cargas vivas, perecíveis e especiais

O transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais – seja em longa distância, seja em território estrangeiro – fica sujeito a regras a serem aplicadas de acordo com a especificidade da operação, devendo as condições de trabalho ser fixadas em convenção ou acordo coletivo de trabalho, de sorte a assegurar tanto as adequadas condições de viagem quanto a entrega no destino final.

12. Lei 11442/2007

12.1.- TAC Auxiliar

Quanto à Lei 11442/2007, foi criada nova figura jurídica, a do TAC Auxiliar - Transportador Autônomo de Carga Auxiliar, diante da faculdade do TAC ceder o seu veículo em regime de colaboração ao TAC Auxiliar, sem que tal cessão, ou que as relações entre estes impliquem em vínculo de emprego.

Não é o caso, nesse momento, de tecer maiores considerações, dado o escopo dado ao presente artigo, mas, por evidente se houver a presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego, o judiciário vez mais terá que enfrentar demandas a fim de dizer qual disposição legal será aplicável (artigos 2º e 3º da CLT, ou artigo 4º da Lei 11442), a exemplo do que já ocorre com frequência nas relações entre TAC e contratante, quando do preenchimento dos requisitos da relação de emprego.

12.2. Tempo de espera

A Lei 13103 impõe o prazo máximo de descarga de 5h, contadas da chegada do veículo ao destino, sob pena de multa a ser paga ao

TAC ou à ETC. A parte mais relevante para as relações do trabalho é que a contagem relativa ao tempo de espera se fará a partir da hora de chegada na procedência ou destino. Portanto, a descarga deverá ser imediata, quando não, em uma leitura estrita, será devido o pagamento do tempo de espera na forma do artigo 11 e parágrafos da Lei 11442. Há de se considerar, todavia, a hora de chegada no destino, que, por diversas oportunidades ocorrerá fora do expediente comercial, o que abrirá nova questão a ser judicialmente dirimida.

Disciplina também a obrigatoriedade do embarcador e do destinatário da carga fornecerem ao TAC comprovante do horário de chegada do caminhão nos respectivos estabelecimentos, sob pena de multa a ser aplicada pela ANTT, que não excederá 5% do valor da carga. Tal redação faz retornar à dúvida anterior, pois, fora do expediente comercial, não haverá alguém para fornecer o devido comprovante, o que, em uma visão analítica e voltada à realidade das relações, faz acreditar que o tempo de espera será contado desde a chegada na procedência ou destino, quando dentro do horário comercial, ou presente responsável para receber a carga.

13. Código de Trânsito Brasileiro

13.1. Direção ininterrupta

Enquanto a antiga redação do artigo 67-A vedava a condução do veículo por motorista profissional por mais de 4h ininterruptas, a Lei 13103 deu redação ao artigo 67-C, ampliando o tempo de direção ininterrupta de 4h para 5h30min.

O § 1ºA do artigo 67-C com a redação da Lei 13103 mantém a disposição do intervalo

de 30min a cada 4h na condução de veículo⁵, facultando também o fracionamento do tempo de intervalo e direção. Contudo, assim o é somente na condução de veículo rodoviário de passageiros. A condução de veículos de carga, disciplinada pelo § 1º do artigo 67-C prevê mais tempo de direção ininterrupta, mediante intervalo de 30min de descanso a cada 6h, sendo facultado o fracionamento do descanso e do tempo de direção, desde que não ultrapassadas 5h30min na condução do veículo.

O § 2º do artigo 67-A do CTB na vigência da lei pretérita previa que em situações excepcionais de justificada inobservância do tempo de direção máximo interrupto estabelecido - o tempo de condução ininterrupta do veículo, devidamente registrado, poderia ser prorrogado por até uma hora, desde que não comprometesse a segurança rodoviária, a fim de permitir que o condutor, o veículo e a carga chegassem a um lugar que oferecesse segurança e o atendimento demandados. Já a Lei 13103 trata do tema no § 2º do artigo 67-C, mantendo redação semelhante, porém, inserindo importante disposição de que “o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário”, com o que não há limitação expressa do tempo de direção, que poderá ser elástico pelo tempo necessário para que se chegue a um local seguro, desde que não comprometa a segurança rodoviária.

13.2. Intervalo interjornadas

A lei revogada previa intervalo interjornadas de 11h, que poderia ser

.....
5 § 1ºA do artigo 67-A

fracionada em 9h mais 2h. A atual autoriza o fracionamento, condicionado ao primeiro período ser de no mínimo 8h, permitindo o gozo no veículo, e podendo tal período coincidir com os intervalos de descanso (§ 1º- 30min a cada 6h na condução do veículo de transporte de carga, facultado o fracionamento quando não ultrapassadas 5,5h na condução, e § 1º - A – 30min a cada 4h na condução de veículo rodoviário de passageiros, facultado o seu fracionamento).

O § 6º do artigo 67-C do CTB, com a redação da Lei 130103, **proíbe qualquer viagem antes do gozo do intervalo interjornadas integral** (que pode ser gozado no veículo).

E ainda, a lei anterior fazia referência ao gozo do intervalo interjornadas fracionado no mesmo dia, ao passo que a atual observando a especificidade da atividade prevê o descanso dentro das 24h, isso porque por diversas oportunidades a jornada dos motoristas profissionais inicia em um dia e termina no outro (o que por vezes, sequer representa extrapolação da jornada diária).

13.3. Locais de repouso e descanso

A nova lei revogou expressamente o artigo 9º da Lei 12619, que tratava das condições sanitárias e de conforto nos locais de espera para repouso e descanso.

A Lei 13103, em ampliação à anterior, exemplifica, junto ao §2º, como locais de repouso e descanso os seguintes: I - estações rodoviárias; II - pontos de parada e de apoio; III - alojamentos, hotéis ou pousadas; IV - refeitórios das empresas ou de terceiros; V - postos de combustíveis.

O §3º do artigo em referência diz o

que se esperava de um regime onde a atividade econômica tem por regra a atuação privada (art. 173, CF/88) – que será de livre iniciativa a implantação dos locais de repouso e descanso.

O artigo 12 da Lei 13103 é importante na medida em que faz remissão à nova redação dos §§2º e 3º da CLT e também ao caput e §§1º e 3º do artigo 67-C do CTB, **de modo que o cumprimento das normas relativas ao tempo de parada obrigatória na condução para descanso e intervalos intra e interjornadas produzirão efeitos: a) a partir da data da publicação dos atos da União, ou conforme o caso Federação, com a relação dos trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais adequados para o descanso**, sendo que a primeira relação deverá ser divulgada 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação da Lei 13103, podendo a revisão ser ampliada, assim como os estabelecimentos existentes poderão requerer junto ao órgão competente o reconhecimento como ponto de parada e descanso (artigo 11 e §§); b) a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por ela acrescidas.

O que se extrai é que, em verdade as disposições relativas às paradas obrigatórias para descanso e intervalos intra e interjornadas só passarão a ter aplicabilidade a partir da publicação da relação dos trechos das vias, o que deverá ocorrer somente em 180 (cento e oitenta) dias da publicação da Lei 13103, e que, nesse interregno de 180 (cento e oitenta) dias a fiscalização será meramente informativa e educativa.

Independente de qualquer publicação, contudo, em 3 (três) anos contados da publicação da Lei 13103 todas as vias estarão albergadas pelos dispositivos legais em referência.

Insta observar que **essa carência diz respeito aos pontos de parada obrigatória prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro, e não ao cumprimento das normas trabalhistas**, tais como gozo dos intervalos intra e interjornadas.

14. Conclusão

Em termos de jornada, os maiores destaques quanto à Lei 13103, ficam por conta dos seguintes pontos:

a) inexistência de jornada fixa, quando não prevista no contrato – o que deve ser lido em conjunto com o artigo 7º, inciso XIV da CF/88;

b) não mais se exige a existência de razão que justifique a jornada 12x36, bastando que esta seja fixada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho;

c) **mediante competente ajuste coletivo, prorrogação da jornada dos motoristas profissionais podendo-se chegar a 4h extraordinárias**, o que não representa fixação de jornada ordinária de 12h, mas sim guardada para prorrogação extraordinária;

d) quanto ao intervalo intrajornada, poderá ocorrer não só o fracionamento do intervalo previsto no § 1º do artigo 71 da CLT (15min), mas também o fracionamento e a **redução do intervalo intrajornada de 1h previsto no caput do artigo 71 da CLT**, desde que cumulativamente sejam preenchidos os requisitos previstos no §5º do artigo 71 da CLT;

e) o intervalo interjornadas poderá ser gozado de modo fracionado, sendo que **o empregado deverá gozar minimamente de 8h ininterruptas de descanso** no primeiro período, usufruindo do tempo remanescente nas 16h

seguintes, considerado o fim do primeiro período de descanso;

f) o tempo de espera **não será mais computado como jornada de trabalho e nem como hora extra**, bem como não mais sujeito à paga da hora normal mais adicional de 30%, **mas somente ao adicional de 30%**;

g) no transporte coletivo de passageiros, sem prejuízo do já exposto, permite-se o fracionamento do intervalo de condução previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 minutos;

h) quanto às viagens de longa distância, cria-se **regulamentação especial para as viagens de longa distância com duração superior a 7 dias**, dentre as principais: h1) fracionamento do intervalo do repouso semanal em dois períodos, sendo um de no mínimo 30h ininterruptas, a ser gozado em continuidade a um período de repouso diário, usufruído quando do retorno da viagem; h2) **cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância, superiores a 7 (sete) dias, limitado ao número de 3 (três) descansos consecutivos**;

i) ao ajudante empregado se aplicam todas as disposições relativas ao artigo 235-C da CLT, nas operações em que acompanhe o motorista;

j) quanto ao código de trânsito brasileiro, em especial fica proibido o início de qualquer viagem antes **do gozo integral do intervalo interjornadas**.

Avalia-se cumprida a tarefa de breve análise sobre os termos da Lei 13103, no que tange à jornada do motorista profissional.