



LEI Nº 13.103/2015

MOTORISTA PROFISSIONAL

DO INTERVALO PARA REFEIÇÃO DOS MOTORISTAS

Rafael Edson Pugliese Ribeiro¹

A Lei 13.103, de 02.03.2015, dispôs sobre a profissão de Motorista (de carga e de passageiros) e instituiu várias disposições novas na CLT e no Código de Trânsito. Os empresários não têm muito que comemorar com esse novo regime legal.

A nova lei, conquanto atenda, em alguma medida, os interesses empresariais, acaba por lhes vincular consequências significativamente onerosas, não apenas trabalhistas, mas também operacionais. A aplicação da nova lei, por exemplo, eleva o tempo operacional das viagens. Por exemplo: uma viagem de São Paulo a Sergipe (cerca de 2.100 km), era feita em 3 dias (percurso de 700 km por dia). Com a nova Lei, o tempo de viagem aumentou para 4,5 dias (quatro dias e meio), por conta dos regimes de descanso. Outro exemplo: a nova Lei acabou definitivamente com a exclusão dos Motoristas das Normas que regem a duração da jornada, e com isso os motoristas passam a ter direito às horas extras, encerrando a exceção que lhes era oposta, do art. 62 da CLT. Mais um exemplo: foi criado o programa de controle do uso de drogas e bebidas alcoólicas às expensas das empresas, e a perda do direito de controlar o tempo de direção do motorista (o controle passou, estranhamente, para o controlado).

Mas a nova lei também promoveu alterações prejudiciais aos tra-
.....

¹ Desembargador do TRT/SP.

balhadores, como por exemplo: aumento de 4 para 5,5 horas o tempo de direção (para ter o intervalo de 30 minutos); redução de 11 para 8 horas o tempo de descanso entre duas jornadas (as outras 3 horas podem coincidir com o tempo de parada); aumento da jornada em 4 horas extras, e até acima disso; diminuição do descanso semanal remunerado, de 35 para 24 horas; tempo de espera é limitado a 2 horas; pagamento do tempo de espera é considerado indenização, sem gerar reflexos; pagamento do tempo de espera muda o conceito do tempo à disposição e reduz salário; o governo tem longos 5 anos de prazo para ampliar os pontos de paradas para descanso; redução do intervalo intrajornada; fracionamento do intervalo intrajornada (em porções de até 5 minutos); intervalo de descanso de direção não é considerado tempo de trabalho e, portanto, não é remunerado ($\frac{1}{2}$ hora a cada 4 horas, se de passageiros, ou a cada 5,5 horas, se de carga); como o tempo de espera (que é de até 2 horas) não é computado na jornada (art. 235-C, § 1º), e como a jornada de trabalho pode ser prorrogada por até 4 horas, isso significa que o empregado poderá permanecer trabalhando por até 16 horas; o tempo de descanso de direção passa a ser um dever do trabalhador (art. 67-C: “é vedado ao motorista”), e não seu direito; é fácil concluir que eventual descumprimento a esse dever será debitado ao empregado, não ao empresário, com incertezas jurídicas bem previsíveis; punição em caso de recusa ao exame toxicológico; motoristas assumem a responsabilidade pelo controle e registro dele mesmo (no seu tempo de condução).

A nova Lei 13.103, de 02.03.2015, também contraria os interesses das concessionárias de rodovias, por lhes impor a diminuição dos pedágios (porque essa nova lei lhes toma uma significativa parcela dos pedágios, correspondente ao eixo levantado dos caminhões), bem como por elevar a tolerância para o excesso de peso da carga, o que deverá aumentar as despesas de manutenção das pistas. As Concessionárias, num primeiro momento, vão perder dinheiro.

É previsível que o regime da nova lei assegurará o aumento dos acidentes nas estradas! Sim, porque a Nova Lei admite que os Motoristas sejam remunerados em função do tempo de viagem, e inclusive “*mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem*”, sendo fácil imaginar onde irá parar a difícil equação que compreende: tempo de viagem, tempo de parada, tempo de espera, tempo de intervalos, tudo a se conciliar com o respeito às leis de trânsito. Em busca de premiações, o sistema incentiva o desrespeito às suas próprias regras.

Era-me de rigor mencionar rapidamente alguns exemplos das con-

seqüências dessa Lei, para que não se conclua que os riscos jurídicos ficaram apenas no campo do intervalo para refeição, e que, no todo, impera a perfeição.

O problema do intervalo para repouso e alimentação do motorista não pode ser dissociado da realidade da sua jornada. E, segundo a nova Lei, o motorista pode “legalmente” permanecer 16 horas dentro de uma única jornada de trabalho! É algo embaraçoso até para se pensar, mas aqui está a comprovação: a jornada do Motorista é de 8 horas; a Lei admite expressamente a prorrogação por 2 horas e outras 2 horas, portanto já estamos em 12 horas; a mesma Lei contempla o “tempo de espera” em 2 horas, o que eleva o tempo de uma jornada para 14 horas; esse mesmo Motorista, para trabalhar 12 horas, teve de fazer 3 paradas de 30 minutos cada, totalizando mais 1,5 horas, elevando o total a 15,5 horas (numa única jornada!); mas esse motorista também teve o intervalo intrajornada (que seria de 1 hora, porém foi reduzido a 30 minutos), e de 15,5 horas chegamos facilmente a 16 horas!! E mais: uma jornada de 16 horas, perfeitamente legal, em que o intervalo para refeição pode ser fracionado em 6 prestações de 5 minutos...

É incompreensível que um mesmo objeto jurídico possa sofrer duas valorações distintas dentro de um mesmo regime legal. E a nova Lei não evitou essa falta. A nova lei confere ao motorista um intervalo de 30 minutos a cada 5,5 horas de direção (caso ele transporte carga), ou dos mesmos 30 minutos a cada 4 horas de direção (caso ele transporte pessoas). Ora essa. Do que, afinal se trata a regulamentação? Do tipo de carga ou do intervalo para repouso do trabalhador? Se se tratasse da regulamentação do descanso do motorista, pouco importaria o tipo de carga...

É fácil antever os problemas sociais e legais que surgirão com essa Lei ao contemplar a possibilidade de redução e/ou fracionamento do intervalo para refeição. A Lei passou a admitir não apenas a redução, mas também o fracionamento, e, além disso, a cumulação de um e outro, o que daria a definição para uma nova figura: o intervalo fracionado-reduzido! A Lei não diz quanto pode ser reduzido, mas dá uma indicação do quanto pode ser fracionado, mencionando fração de 5 minutos no art. 235-E, inciso I. Cinco minutos, para repouso e alimentação, não passa de uma ficção jurídica.

E como conciliar, com a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho, a realidade legislativa que criou uma jornada dita “especial” de até 12 horas, que consente com a redução do intervalo (digamos, para ½ hora), e que autoriza o fracionamento da ½ hora em micro intervalos de 5 minutos?

O TST tem pregado há muito tempo que o intervalo para refeição é norma de ordem pública, que protege a saúde do trabalhador, sendo insuscetível de redução até mesmo por norma coletiva, para que possa cumprir a sua dupla função: alimentação e repouso. Nem a norma coletiva - segundo sustenta o TST -, pode reduzir o intervalo para refeição, muito menos suprimir ou fracionar. É previsível que a possibilidade de redução e fracionamento do intervalo venha a ser decodificado na jurisprudência como uma fórmula de supressão do intervalo, uma versão velada de supressão, um eufemismo para a supressão. Daí a considerar uma violação à Constituição Federal (art. 7º, XXII: redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança) será um passo.

O TST cancelou o item II da OJ 342, que permitia a redução (não o fracionamento) do intervalo por norma coletiva, mas vinculava essa possibilidade à redução da jornada e proibição de horas extras.

II – Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo intrajornada, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

Já na nova redação da Súmula 437, o TST proclama que o intervalo para refeição é “infenso à negociação coletiva”.

II - É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), infenso à negociação coletiva.

Infenso à negociação coletiva, diz o TST, ou seja: adverso, contrário, insuscetível de negociação, o que não se pode negociar. Na regra geral

prevista na CLT sobre a redução do intervalo para refeição, isso somente pode ocorrer observando-se as seguintes exigências: a) celebração de convenção ou acordo coletivo de trabalho (que pressupõe aprovação em assembléia geral); b) que os empregados não estejam submetidos a regime de trabalho prorrogado; c) o estabelecimento empregador atenda às exigências concernentes à organização dos refeitórios e demais normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho; e d) estabelecimento de cláusula que especifique as condições de repouso e alimentação que serão garantidas aos empregados, vedada a indenização, a diluição ou a supressão total do período. Norma do Ministério do Trabalho e Emprego já vedava a diluição do intervalo, que significa, precisamente, a proibição ao fracionamento (Portaria nº 1.095/2010, MTE).

Constituiu-se, assim, uma combinação explosiva de fatores: a) uma norma do MTE admite a redução do intervalo por norma coletiva, e o TST afirma que isso é infenso à negociação coletiva; b) uma norma do MTE cria severas regras para que a redução ocorra, e ainda assim o TST não admite a redução; c) uma norma do MTE dispõe que o intervalo para refeição não pode ser fracionado ("diluído"), e agora vem uma lei e diz que pode, sem sequer ressaltar que essa redução não pode alcançar o Motorista em regime de horas extras!

A nova Lei está, assim, a desafiar os interesses patronais, os interesses dos trabalhadores, os interesses sociais, os valores jurídicos envolvidos, e, finalmente, desafiando a jurisprudência que terá muito trabalho na revisão dos seus precedentes e nova busca da estabilização das relações jurídicas trabalhistas.