

Célio Pereira Oliveira Neto (*)

"Gente que não tem dúvida não cria, não avança, não inova, só repete."
Mario Sergio Cortella citando Paulo Freire

Objetivo

Por meio do presente artigo apresentam-se breves comentários sobre a Lei n. 13.103, que trata do exercício da profissão de motorista, e foi sancionada pela Presidente da República em 2 de março de 2015 — traçando comparativo com a Lei n. 12.619. O objetivo é lançar as primeiras luzes sobre a nova lei, que não só revoga em parte a anterior, como também inclui disposições na lei do Transportador Autônomo de Carga (Lei n. 11.442, de 2007) criando a figura do TAC autônomo, assim como regulamenta dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro.

Introdução

A Lei n. 13.103 é fruto dos Projetos de Leis ns. 4.246/12 e 5.943/13, que tramitaram em conjunto no Congresso Nacional. Segundo o deputado Jerônimo Goergen (PP/RS), autor do PL n. 4.246/12, a lei anterior "se mostrou completamente desconectada da realidade das estradas brasileiras"⁽¹⁾, razão de terem sido feitos alguns ajustes, afirma ele. O texto final aprovado é um substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, relatado pelo deputado Jovair Arantes (PTB/GO).

Erroneamente intitulada pela imprensa de "Lei dos Caminhoneiros", em verdade, a Lei n. 13.103 rege as relações dos motoristas profissionais nas atividades de transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

A lei anterior (12.619) se aplicava aos motoristas profissionais que atuavam nas atividades de transporte de passageiros ou de cargas, desde que mediante vínculo empregatício. Com a Lei n. 13.103, há importantes modificações logo no início, não se

exigindo a relação de emprego, estendendo-se, com isso benefícios de formação profissional, atendimento profilático, terapêutico, reabilitador principalmente quanto a doenças profissionais, proteção do Estado contra ações criminosas e atendimento especializado de medicina ocupacional também aos autônomos. Mexe-se também na Lei n. 11.442/2007, conforme será tratado ao longo da presente exposição.

1. Autônomos e empregados

O parágrafo único do art. 1º da Lei n. 12.619 limitava a aplicação da lei pretérita aos motoristas empregados, ao passo que a atual retirou a exigência do vínculo, de modo a estender aos autônomos alguns dos direitos previstos. São eles:

a) direito a participar de programa de formação profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em cooperação com o poder público, nos termos do art. 2º, inciso I da Lei n. 13.103. Comparada com a lei pretérita afóra a extensão aos autônomos de que trata a lei, foi inserida disposição de preferência pelos cursos técnicos e especializados, normatizados pelo CONTRAN;

b) direito de receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão, nos termos do art. 2º, inciso III da Lei n. 13.103 — que segue a mesma redação do art. 2º, inciso IV da Lei n. 12.619 — o que reforça a responsabilidade do Estado no que tange à segurança pública, mormente em se tratando de assaltos ou mesmos incêndios provocados por marginais;

c) contar com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente no que tange às doenças do trabalho que mais os acometem, por meio do Sistema Único de Saúde. No mais, se comparada com a lei anterior, retirou-se a remissão ao levantamento oficial das doenças que mais acometem os motoristas e à observância do disposto no art. 162 da CLT, que trata das obrigações das empresas no que tange à medicina do trabalho;

d) ser atendido pelo SUS, em se tratando de dependente de substância psicoativa, podendo ser realizados convênios com entidades privadas. A disposição

(1) Célio Pereira Oliveira Neto é 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; Membro do Instituto Brasileiro de Direito Social Cesarino Júnior (IBDSCJ).

(1) Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/482529-PLANALTO-SAN-CIONA-INTEGRALMENTE-LEI-DOS-CAMINHONEIROS-MAS-PROTESTOS-CONTINUAM.html>>. Acesso em: 23 mar. 2015.

do art. 3º da Lei n. 13.103 não constava da lei anterior, nem mesmo para os empregados.

1.1 Proibição de premiação

O art. 235-G da Lei n. 13.103 se apresenta de modo diverso de seu antecessor. Com efeito, enquanto o art. 235-G da Lei n. 12.619 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 n. 13.103.

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. O resultado final pode até parecer igual, e até é similar, mas não idêntico, haja vista o incentivo que a fórmula atual representa se comparada à anterior.

Ademais, o preceito se aplica não somente aos empregados, mas também aos autônomos.

2. Motoristas empregados

2.1 Direitos

A exemplo da Lei n. 12.619, o empregado motorista possui os seguintes direitos enumerados:

a) não responder perante o empregador, por prejuízo patrimonial gerado por ação de terceiros, salvo na hipótese de comprovado dolo ou desídia no exercício das funções, consoante art. 2º, inciso V, alínea "a" da Lei n. 13.103 — que guarda a mesma redação do art. 2º, inciso III da Lei n. 12.619;

b) jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna, por meio de diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou outros sistemas e meios eletrônicos instalados a critério do empregador, a teor do art. 2º, inciso V, alínea b da Lei n. 13.103 — que tem a mesma redação do art. 2º, inciso V da Lei n. 12.619⁽²⁾;

c) seguro obrigatório destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral, custeado pelo empregador, no valor mínimo de 10 (dez) vezes o piso da categoria, a fim de cobrir riscos pessoais inerentes às suas atividades, consoante art. 2º, inciso V, alínea "c" da Lei n. 13.103.

(2) A única alteração redacional é a ausência de remissão ao artigo 74 da CLT, § 3º da CLT o que, na prática se faz desnecessário, haja vista que a Lei n. 13.103 já fala em papeleta ou ficha de trabalho externo.

No mais, faz-se remissão aos direitos relacionados no item antecedente, que são de todos os motoristas profissionais autônomos e empregados, que atuam no setor de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

2.2 Deveres

Permanecem os deveres do motorista profissional empregado de:

a) estar atento às condições de segurança do veículo, bem como conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e observância aos princípios de direção defensiva, eis que inalterados os incisos I e II do art. 235-B da CLT, cuja redação foi dada pela Lei n. 12.619;

b) zelar pela carga transportada e pelo veículo, e colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública, considerada a manutenção do disposto nos incisos IV e V do art. 235-B, consoante redação da Lei n. 12.619;

c) respeitar a legislação de trânsito, com destaque para as normas relativas ao tempo de direção e de descanso, conforme regra do inciso III do art. 235-B — consoante remissão na nova lei ao controle e registro na forma do art. 67-E da Lei n. 9.503/97, nos termos da redação dada pela Lei n. 13.103;

d) submeter-se a exames toxicológicos e programa de controle de uso de droga e bebida alcoólica, instituído pelo empregador. A lei anterior previa teste e participação em programa, sendo a Lei n. 13.103 expressa ao prever a submissão a exames toxicológicos.

2.3 Exames toxicológicos

O art. 168 da CLT recebeu a inclusão dos §§ 6º e 7º a fim de permitir a realização de exames toxicológicos quando da admissão e demissão de motoristas profissionais, admitida contraprova em caso de resultado positivo.

Nos termos da nova redação do art. 235-B da CLT, disciplinou-se a janela de detecção de 90 dias para exames toxicológicos, assim como periodicidade para controle do uso de droga e bebida alcoólica (instituído pelo empregador e com ampla ciência do empregado) ao menos uma vez a cada 2 anos e 6 meses, assim como a possibilidade de uso do exame de que trata a Lei n. 9.503, de 1997⁽³⁾, este desde que realizado nos últimos 60 dias. A recusa do empregado em par-

(3) Na forma do artigo 13 da Lei n. 13.103, que disciplinou a realização dos exames: Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 — Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo Decreto-lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I — em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II — em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III — em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997;

tipicar do programa ou se submeter ao teste importa infração disciplinar, passível de punição.

O exame periódico será exigido para a renovação e a habilitação das categorias C, D e E consoante prazos e redação dada pela Lei n. 13.103 aos §§ 2º e 3º do art. 148-A do CTB, e se admitirá recurso administrativo e contraprova consoante redação do § 4º do art. 148-A do CTB.

A reprovação no exame em tela, terá por consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado a resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias nos termos do § 5º do art. 148-A do CTB.

O resultado do exame somente poderá ser divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins diversos do que validar a habilitação, ou para efeito da admissão ou quando da demissão, conforme leitura que se extrai do § 6º do art. 148-A do CTB.

2.4 Jornada de trabalho

Em conformidade com a nova redação do § 13 do art. 235-C da CLT, se não expressamente fixados horários, *o motorista empregado não tem horário fixo de trabalho, seja quanto ao início, seja quanto aos intervalos, seja quanto ao final da jornada*, sendo considerado como de trabalho efetivo, consoante §1º do art. 235-C⁽⁴⁾, o período em que o empregado estiver à disposição do empregador, excluídos intervalos para refeição, repouso e descanso, além do tempo de espera que será mais adiante abordado.

Seguindo os termos da Lei n. 13.103, 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 art. 7º, inciso XIV da CF/1988, 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.

O empregado é ainda responsável até que o veículo seja entregue à empresa, pela guarda, preservação e veracidade das informações relativas à jornada de trabalho (conforme anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, registro instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, consoante

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 n. 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

(4) Mesma redação do anterior artigo 235-C, §2º da CLT — dado pela Lei n. 12.619.

redação do § 14 do artigo supramencionado), em que pese os dados relativos à jornada possam ser encaminhados por meio eletrônico a critério do empregador, facultada a posterior juntada do documento original.

A jornada noturna não merece maior consideração para efeito comparativo, já que mantida a redação anterior que remete à aplicação do art. 73 da CLT.

2.5 Jornada 12x36

Na mesma linha da Súmula n. 444 do TST, a Lei n. 12.619, 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.

Diferentemente da matéria sumulada, a nova redação do artigo em referência, por força da Lei n. 13.103, não mais exige a existência de razão que justifique a jornada especial, bastando que seja fixada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho. Com isso prestigia-se o ajuste coletivo, acreditando-se que nas negociações serão avaliadas as condições de trabalho e as especificidades da categoria que justifiquem o estabelecimento da jornada diferenciada.

É importante lembrar que a Súmula n. 444 do TST enuncia o pagamento em dobro pelo trabalho em feriados, no regime de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso.

2.6 Prorrogação da jornada

A Lei n. 12.619 previa que a jornada do motorista estava prevista na Constituição Federal, ou poderia ser negociada por acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Com a Lei n. 13.103, que alterou o art. 235-C da CLT, restou fixada jornada de 8h, admitindo-se prorrogação da jornada diária por até duas horas extraordinárias, ou mesmo — e aí a excepcionalidade da lei — a prorrogação da jornada de 8h por mais 4h de trabalho, desde que tal previsão seja ajustada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho. Ou seja, com a nova lei, mediante competente ajuste coletivo permite-se a prorrogação da jornada dos motoristas profissionais podendo-se chegar a 4h extraordinárias.

A lei é clara, ao admitir a prorrogação da jornada diária 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. Quer parecer, pois, que validada está a prorrogação da jornada até 12h, quando necessário, dentro dos limites do razoável, não representando um salvo conduto para o cumprimento diário de jornada de 12 (doze) horas de trabalho.

O assunto deverá gerar amplos debates quanto à possível inconstitucionalidade da lei ordinária fixar jornada de 12h. Há de se ter em mente, contudo, que a jornada não é de 12h, e sim poderá alcançar tal tempo. Logo, a hora extra deve continuar sendo trata-

da com o caráter de excepcionalidade, sob pena do extraordinário se tornar ordinário. Portanto, deve-se ficar atento, na medida em que a prática diária de jornadas de 12h pode prejudicar a saúde e segurança do trabalhador constitucionalmente assegurada, trazer maior insegurança nas estradas brasileiras, além de ser passível de gerar a aplicação de multa administrativa pelo órgão fiscalizador do trabalho.

2.7 Pagamento/Compensação

Quanto à contraprestação pecuniária, a Lei n. 13.103, que alterou o art. 235-C, § 5º da CLT, determina o pagamento das horas extras ou a compensação na forma do art. 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 art. 7º da Constituição Federal.

2.8 Intervalo intrajornada

A redação anterior do art. 71, § 5º da CLT, por força da Lei n. 12.619 era a seguinte:

§ 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.

A nova redação, advinda da Lei n. 13.103, possui o seguinte conteúdo:

§ 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 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.

Como se nota, a redação anterior do § 5º do art. 71 da CLT permitia somente o fracionamento dos intervalos de que tratam o caput e o § 1º do mesmo artigo.

Com a mudança promovida pela Lei n. 13.103 poderá ocorrer não só o fracionamento do intervalo previsto no § 1º (15min), mas também o fracionamento

e a redução do intervalo intrajornada de 1h previsto no caput do art. 71 da CLT, desde que cumulativamente sejam preenchidos os seguintes requisitos: a) ocorra ajuste via convenção ou acordo coletivo de trabalho; b) a natureza do serviço e as condições de trabalho justifiquem; c) 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; d) seja mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final da jornada, quando do fracionamento.

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 n. 437 do TST.

A segunda diz respeito aos intervalos concedidos ao final da jornada, tendo sido retirada a expressão “não descontados da jornada”. Acreditando-se que o legislador não omite e nem inclui palavras desnecessárias, deve-se avaliar qual o alcance da exclusão legal apontada. Pois bem, o escopo da lei parece ter sido de que os intervalos concedidos ao final fossem descontados do cômputo da jornada total. Em assim sendo, não se computa o período do intervalo, tal como se procede com o intervalo regularmente gozado. Significa dizer que, se concedido intervalo 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. Na prática, significa que o motorista poderá trabalhar esse tempo a mais, se comparado com a Lei n. 12.619, respeitada a jornada legal.

O § 2º do art. 235-C assegura o intervalo de 1h para refeição, podendo tal tempo coincidir com o tempo de parada obrigatória estabelecido na Lei n. 9.503/1997, e que constava da redação da Lei n. 12.619. Porém, exclui de tal aplicação o motorista enquadrado no § 5º do art. 71 da CLT. O que a partir daí se extrai é que a regra é o gozo do intervalo de 1h, que pode coincidir com o tempo de parada obrigatória.

A exceção é o gozo fracionado ou mesmo a redução do intervalo, nos termos do § 5º do art. 71 da CLT, ou seja, restrito aos motoristas, cobradores e outros empregados que atuam na fiscalização de campo e afins, na área de transporte coletivo de passageiros, quando a natureza do serviço e as condições especiais do trabalho justificam o fracionamento do intervalo, mediante instrumento coletivo, observadas as regras acima⁽⁵⁾. Exemplos clássicos: moto-

(5) O artigo 235-E trata do transporte de passageiros, repetindo a regra acima por meio de seu inciso II, dispõe que, para o motorista, o intervalo intrajornada mínimo é de 1h, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e, mesmo coincidir com o tempo de parada obrigatória, exceto quando se tratar de motorista profissional enquadrado no § 5º do artigo 71 da CLT. Ao que parece, o artigo 235-E demonstra preocupação em permitir o fracionamento do intervalo, inclusive coincidindo com o tempo de parada — deixando claro que não influencia na regra já estabelecida pela nova redação do § 5º do artigo 71 da CLT, que prevê não só o fracionamento, como inclusive a redução do intervalo intrajornada, nas condições ali estabelecidas.

rista interestadual de passageiros, motorista instrutor (que fiscaliza as atividades em campo), motoristas e cobradores de transporte coletivo rodoviário urbano.

2.9 Intervalo interjornadas

O § 3º do art. 235-C da CLT, com a redação da Lei n. 13.103 garante o gozo do intervalo de 11h entre uma jornada e outra, flexibilizando ao permitir o fracionamento e gozo simultâneo com a parada obrigatória de descanso de que trata a Lei n. 9.503/97 em seu art. 67-A, § 3º. Assim, 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. Não houve condicionamento para tal fracionamento, o que pode acabar por conduzir, na prática, para o habitual fracionamento do intervalo.

2.10 Tempo de espera

A lei anterior havia criado instituto jurídico denominado "tempo de espera" — instituto este mantido pela Lei n. 13.103, com alterações. Uma das mudanças de caráter ampliativo é que na Lei n. 13.103 foi relacionado o motorista profissional empregado como sujeito da norma em referência, ao passo que a lei anterior fazia referência expressa ao motorista profissional que realizava transporte rodoviário de cargas. Com isso, por evidente *ficam os motoristas de transporte coletivo de passageiros enquadrados na disposição em referência.*

A Lei n. 12.619 tratava como tempo de espera o período parado fora da base em tempo superior à jornada normal, quando exigida a permanência do motorista junto ao veículo. Já a Lei n. 13.103 mantém parte da redação anterior, considerando como tal as horas que o motorista aguarda carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário, ou o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, porém dispõe que será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista estiver à disposição do empregador, excluindo expressamente os intervalos, repouso, descanso e o tempo de espera, consoante nova redação do art. 235-C, §1º da CLT, dada pela nova lei.

O § 8º do art. 235-C da CLT, alterado, deixa mais uma vez claro que o tempo de espera não deve ser considerado na jornada de trabalho. *A mudança mais significativa, pois, no que se refere ao tempo de espera é que este não será mais computado como jornada de trabalho e nem como hora extra, bem como não mais sujeito a paga da hora normal mais adicional de 30%. Com efeito, a Lei n. 12.619 dizia que o tempo de espera não seria considerado como extraordinário, devendo ser indenizado a razão do pagamento do salário normal acrescido do adicional de 30%, ao passo que a Lei n. 13.103 mantém a indenização de 30%, porém a limita — ao menos na literalidade da sua redação — a 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.

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*). Porém, possibilitou-se 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 de certo modo contraditório sob uma leitura jurídica, 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.

2.11. Transporte de passageiros

O art. 235-E da CLT, com a redação da Lei n. 13.103 é específico para o transporte de passageiros, e disciplina nos termos do inciso I, o fracionamento do intervalo de condução do veículo, previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos. Aqui parece haver 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 n. 9.503/97.

Consoante inciso II do art. 235-E, há previsão de intervalo intrajornada mínimo de 1h, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e, mesmo coincidir

com o tempo de parada obrigatória, exceto quando se tratar de motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 da CLT. Ao que se nota, o art. 235-E demonstra preocupação em permitir o fracionamento do intervalo, inclusive coincidindo com o tempo de parada — deixando claro que não influencia na regra já estabelecida pela nova redação do § 5º do art. 71 da CLT, que prevê não só o fracionamento, como inclusive a redução do intervalo intrajornada, nas condições ali estabelecidas;

Nos termos do inciso III do art. 235-E, quando o empregador adotar dois motoristas 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.

No mais, foram revogados todos os parágrafos do art. 235-E constantes da Lei n. 12.619, até porque na lei anterior o artigo se destinava ao transporte rodoviário de cargas⁽⁶⁾, enquanto na atual refere-se ao transporte de passageiros.

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 art. 235-E da CLT.

2.12. Viagens de longa distância

O art. 235-D da CLT, com a redação da Lei n. 12.619 enquadrava na categoria de viagens de longa distância àquelas em que o motorista permanecia fora da base da empresa, matriz ou filial e da residência do empregado, por período superior a 24 (vinte e quatro horas). A Lei n. 13.103 mantém a redação anterior, por meio do art. 235-B, §4º da CLT. *Cria, todavia, regulamentação especial para as viagens de longa distância com duração superior a 7 dias.*

2.12.1 Repouso semanal e cumulação

O repouso semanal de 24h ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo interjornadas de 11h poderá ser gozado quando do retorno do motorista à base (matriz ou filial), ou ao seu domicílio, salvo quando a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do período de repouso. Significa dizer, quando de viagens de longa distância com duração superior a 7 dias, o motorista gozará do descanso semanal no retorno. Todavia, poderá, usufruir do descanso semanal e dos intervalos interjornadas fora da base ou seu domicílio, desde que existam condições adequadas para tanto — supõe-se nos alojamentos ou outro local disponibilizado para o descanso — nos termos do art. 235-D da CLT, com a redação da Lei n. 13.103.

Os parágrafos seguintes regulamentam o fracionamento e a cumulatividade dos descansos semanais em viagens de longa distância. Com efeito, nos termos do § 1º do art. 235-D, permite-se o fracionamento do intervalo do repouso semanal de que trata o *caput* 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. Embora a redação diga em continuidade ao período de repouso diário, este já se encontra incluso no cálculo do repouso devendo-se tomar as 30h mínimas como sendo 11h do intervalo interjornadas mais (no mínimo) 19h de repouso.

O § 2º *permite a cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância superiores a 7 (sete) dias, na forma do caput, 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 todos. 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 art. 157 da CLT.

Todavia, a questão deve ser sopesada com cautela, pois, a lei deve regular as relações em sociedade, e não transformá-las. Com efeito, ao que se sabe, o grande objetivo do motorista quando em viagem é retornar logo para casa, não fazendo sentido parar 35h, quando este tempo poderia ser utilizado para encurtar o retorno para a família⁽⁷⁾. Há de se sopesar, pois, a questão também com os olhares voltados para o valor constitucional da família, diretamente ligado ao princípio da dignidade da pessoa humana.

De toda sorte, sob o aspecto econômico, eventual doença causada pelo fator trabalho (ainda que respeitadas disposições legais) gerará ônus ao empregador em decorrência de oneração do FAP, eventual indenização se houver diminuição (ainda que parcial) da capacidade de trabalho do empregado, além da perda temporária da força de trabalho do empregado, e prejuízo à sociedade como um todo, sobrecarregando ainda mais o já exaurido cofre da Previdência Social — tudo isso em detrimento da concreção do direito constitucional do trabalhador de saúde e segurança no trabalho.

Portanto, as empresas devem evitar seguir tal disposição legal, a um pela tutela da saúde do trabalhador, pela qual são responsáveis quando no trabalho; a dois porque aumentam os riscos de acidente; a três porque tal condição pode suscitar a possibilidade de enquadramento da atividade como de risco, impondo-se até mesmo eventual responsabilidade objetiva

(6) A única exceção na lei anterior dizia respeito ao § 6º, que tratava do tempo de reserva, e se aplicava a ambos por força do § 12, todavia, foi expressamente revogado, excluindo-se o instituto "tempo de reserva".

(7) Nesse sentido, depoimento prestado em debate presencial com o advogado André Franco de Oliveira Passos, que prestou testemunho dos bastidores da Lei n. 12.619, na qualidade de combativo militante do direito sindical brasileiro, e membro presente nas discussões e elaboração da lei pretérita.

nos termos do art. 927 do Código Civil, afora eventual oneração do FAP.

2.12.2 Descanso

Há importante modificação no que tange ao gozo do intervalo interjornadas nas viagens de longa distância. Retirou-se a expressão "com o veículo estacionado", incluindo-se "ou em local que ofereça condições adequadas". E ainda, revogou-se expressamente a redação do § 6º do art. 235-E da lei anterior, que tratava do tempo de reserva — figura instituída pela própria Lei n. 12.619, que teve vida curta — e tinha por escopo regulamentar o gozo do intervalo interjornadas quando em viagens com o veículo em movimento, com revezamento de motoristas.

Com efeito, enquanto a Lei n. 12.619 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 n. 13.103 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, 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, assim como eliminando-se a figura do tempo de reserva criado pela Lei n. 12.619, e fruto de inúmeras críticas quanto à sua constitucionalidade.

2.12.3 Intervalos de repouso

Por força do § 4º do art. 235-D da CLT (Lei n. 13.103) — seguindo a mesma regra do art. 235-E, § 10 da lei anterior — não se considera jornada de trabalho, nem enseja o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista e/ou ajudante ficam espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso durante as viagens de longa distância, consideradas como tais as que o motorista permanece 24h fora da base, matriz, filial, ou sua residência.

Acresça-se ainda a disposição do § 7º do art. 235-D da Lei n. 13.103, que trata das viagens com duração superior a 7 (sete) dias, que disciplina que será considerado como de descanso o tempo que o motorista utiliza no acompanhamento do veículo transportado por qualquer meio onde siga embarcado, desde que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de 11h previsto no § 3º do art. 235-C, o que conduz à ideia de que considera-se também a possibilidade de gozo fracionado (sendo no mínimo 8h ininterruptas).

2.12.4 Tempo de espera

Consoante redação dada pela Lei n. 13.103 ao art. 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 — fazendo-se remissão às regras apresentadas no item 2.10 deste estudo.

2.12.5 Tempo de reserva

A Lei n. 12.619 criou a figura do tempo de reserva — consoante redação dada ao art. 235-E, § 6º da CLT — 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. Tal dispositivo, que instituiu o tempo de reserva — foi expressamente revogado⁽⁸⁾ pela nova lei.

Agora, com a redação dada pela Lei n. 13.103 ao art. 235-D, § 5º da CLT, nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo, ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72h.

2.12.6 Jornada

O art. 235-D, § 6º, de forma similar ao conteúdo da redação do § 9º do art. 235-E da Lei n. 12.619, mantém a possibilidade de prorrogação da jornada além dos limites estabelecidos na própria lei, se necessário para o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino, quando das viagens de longa distância superiores a 7 (sete) dias, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. As diferenças das disposições da lei antiga com a atual são de que a Lei n. 12.619 exigia a existência de força maior pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária, ao passo que a atual é mais branda prevendo a ocorrência de situação excepcional, mas eliminando a exigência da ocorrência de força maior.

2.12.7 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

(8) A Lei n. 13.103 revogou os §§ 1º a 12 do art. 235-E da CLT, cuja redação havia sido dada pela Lei n. 12.619.

ou acordo coletivo de trabalho, de sorte a assegurar tanto as adequadas condições de viagem quanto a entrega no destino final.

2.12.8 Ajudante empregado

Ao ajudante empregado se aplicam todas as disposições relativas ao art. 235-C da Lei n. 13.103, nas operações em que acompanhe o motorista, de modo que, em resumo: a) o tempo de espera não se considera na jornada de trabalho; b) intervalo de 1h, que pode ser fracionado ou reduzido, nos termos do § 5º do art. 71 da CLT — específico à atividade de transporte coletivo de passageiros; c) possibilidade de fracionamento do intervalo interjornadas, garantido o mínimo de 8h ininterruptas no primeiro período; d) 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; e) as horas extras poderão ser pagas ou compensadas na forma de banco de horas, observada a regra do art. 59, § 2º da CLT; f) a hora noturna é remunerada conforme regra legal (art. 73 da CLT); g) aplica-se toda a regulamentação do tempo de espera; g) inexistindo previsão contratual, não há horário fixo de jornada ou intervalos.

3. Código de Trânsito Brasileiro

A Lei n. 12.619 inseriu o Capítulo III-A no Código de Trânsito Brasileiro. A Lei n. 13.103, a seu turno, promoveu modificações.

3.1 Direção ininterrupta

A redação do art. 67-A do CTB deixa claro que o capítulo III-A aplica-se somente aos motoristas profissionais de transporte coletivo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas. Enquanto a antiga redação do art. 67-A vedava a condução do veículo por mais de 4h ininterruptas, a Lei n. 13.103 deu redação ao art. 67-C, no sentido de que é vedado dirigir por mais de 5,5 (cinco horas e meia) de forma ininterrupta veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. Como se nota, ampliou-se o tempo de direção ininterrupta de 4h para 5,5h quando se trata de motorista profissional atuando no transporte coletivo de passageiros ou de cargas.

O § 1º do art. 67-A do CTB, com a redação da Lei n. 12.619 determinava a observância de intervalo mínimo de 30min para descanso a cada 4h ininterruptas na condução de veículo relacionado no art. 105, inciso II do CTB (*transporte e de condução escolar, transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas*), facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4h contínuas na direção. O § 1º-A do art. 67-C com, a redação da Lei n. 13.103 mantém a disposição do intervalo de 30min a cada 4h na condução de

veículo, facultando também o fracionamento do tempo de intervalo e direção. Todavia, assim o é somente na condução de veículo rodoviário de passageiros. A condução de veículos de carga, disciplinada pelo § 1º do art. 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 5,5h na condução do veículo.

O § 2º do art. 67-A do CTB na vigência da lei pretérita previa que em situações excepcionais de justificada inobservância do tempo de direção máximo ininterrupto 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 n. 13.103 trata do tema no § 2º do art. 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 da prorrogação da jornada, que, em tese, poderá ser elástica pelo tempo necessário para que se chegue a um local seguro, desde que não comprometida a segurança.

O desrespeito às normas do art. 67-C e seus parágrafos, no que tange ao tempo de direção e intervalo para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros representará infração média⁽⁹⁾ sujeita à penalidade de multa e retenção do veículo para cumprimento do descanso aplicável. Já a repetição da infração nos 12 (doze) meses seguintes será convertida em infração grave — tudo nos termos da nova redação do art. 230, inciso XXIII, e §§ do CTB, dado pela Lei n. 13.103.

3.2 Intervalo interjornadas

O § 3º do art. 67-A do CTB, em sua redação anterior (Lei n. 12.619) guarda relação com a redação do art. 67-C da Lei n. 13.103, com a diferença de que a lei revogada previa intervalo interjornadas de 11h, que poderia ser fracionada em 9h mais 2h, e 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 que tratam o § 1º da lei em referência (§ 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).

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 gozo dentro das 24h, isso porque por diversas oportunidades a jornada dos motoristas

(9) Na redação anterior a infração era de natureza grave.

profissionais inicia em um dia e termina no outro (o que por vezes, sequer representa extrapolamento da jornada diária).

3.3 Tempo de direção

O § 4º do art. 67-A do CTB com a redação da lei pretérita considerava tempo de direção apenas o período efetivamente ao volante, respeitado o descanso de 30min a cada 4h laboradas. A Lei n. 13.103, em seu art. 67-C, § 4º segue a mesma linha, considerando como tempo de direção ou de condução somente o período em que o motorista estiver no volante, em curso entre a origem e o destino, nada mencionando a respeito do descanso, até porque a matéria já está nas disposições da Lei n. 13.103.

O § 5º do art. 67-C com a redação da nova lei inova ao entender como início de viagem a partida do veículo, tanto na saída quanto no retorno, considerando como continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. Porém, amplia a disposição anterior ao prever que tal pode ocorrer com ou sem carga, já que a lei anterior, no art. 67-A, § 6º, entendia que o início da viagem deveria considerar a partida do veículo após o carregamento.

3.4 Descanso antes do início da viagem

A lei pretérita, por meio da combinação dos §§ 5º e 7º do art. 67-A determinava que uma viagem superior a um dia somente poderia ser iniciada 24h após o gozo do intervalo interjornadas integral (24h+11h=35h), e nenhum transportador de cargas ou de passageiros, ou outros relacionados (§ 7º) permitiria ou ordenaria a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduzisse veículo sem a observância do intervalo de 35h.

Com a redação da Lei n. 13.103, a seu turno, nos termos da combinação dos §§ 6º e 7º do art. 67-C mantêm-se regra similar, porém, amplia-se o seu alcance e diminuem-se os tempos de descanso, *de modo a proibir qualquer viagem antes do gozo do intervalo, agora de 11h* (que pode ser gozado no veículo).

Utiliza ainda igual preceito à lei anterior para determinar que nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, ou outros relacionados (§ 7º) ordene a qualquer motorista, ainda que subcontratado, o início da viagem antes do gozo do intervalo de 11h — observando-se que, na lei nova foi excluída a expressão "permitirá", mantendo-se somente "ordenará", com o que o contratante poderá argumentar que não ordenou o início da viagem, olvidando do dever de fiscalização, assim como por força da nova redação do art. 67-E, fica o motorista sujeito à penalidades na hipótese de desrespeitar ao intervalo previsto no art. 67-C.

3.5 Controle da jornada pelo motorista

A exemplo da lei anterior, a Lei n. 13.103, por força do art. 67-E também impõe ao motorista a res-

ponsabilidade por controlar e registrar o tempo de condução ininterrupta máxima, a fim de observar o descanso obrigatório disciplinado no art. 67-C, sob pena da aplicação das penalidades previstas no CTB.

A nova lei acresce ainda os dispositivos dos §§ 2º a 4º, que tratam do controle do tempo de direção. Com efeito, disciplina que o tempo de direção será controlado por registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou por meio de diário de bordo, ou papeleta de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran (nos mesmos termos do art. 235-C, §14 da Lei n. 13.103), devendo os registros serem realizados de forma independente, sem a participação do condutor, assim como impondo ao condutor a responsabilidade pela guarda, preservação e exatidão das informações de velocidade e tempo de direção. Aqui, quando se trata de motorista empregado, a responsabilidade deve ir até a entrega do material ao empregador.

3.6 Locais de repouso e descanso

A nova lei revogou expressamente o art. 9º da Lei n. 12.619, que tratava das condições sanitárias e de conforto nos locais de espera para repouso e descanso.

O art. 9º da Lei n. 13.103 diz que *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*, e o §1º veda a cobrança ao motorista ou cobrador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de: transportador, embarcador ou consignatário de cargas; operador de terminais de cargas; aduanas; pontos marítimos, lacustres, fluviais e secos; terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

A nova lei, 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.

Já o § 4º do art. 9º deixa claro que a observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, por óbvio, não será de responsabilidade dos proprietários dos pontos relacionados exemplificativamente no §2º da lei⁽¹⁰⁾, salvo se os fornecedores do locais mantiverem contrato com os proprietários que obriguem à disponibilização de locais de espera e repouso. Claro que, se o local for de propriedade do empregador, a fiscalização quanto ao cumprimento das NRs se dará normalmente.

(10) Por lógica não fazendo referência a estações rodoviárias.

Os arts. 10 e 11 da Lei n. 13.103 tratam de política programática do Estado e prazos de concessão, respectivamente, no sentido de ampliar a disponibilidade dos espaços para repouso e descanso dos motoristas profissionais de carga e coletivo de passageiros.

O art. 12 da Lei n. 13.103 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 art. 67-C do CTB, de modo que o cumprimento das normas relativas ao tempo de parada obrigatória na condução para descanso e intervalo 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 n. 13.103, podendo a revisão ser ampliada, assim como os estabelecimentos existentes poderão requerer junto ao órgão competente o reconhecimento como ponto de parada e descanso (art. 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 intervalo 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 n. 13.103, 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 n. 13.103 todas as vias estarão albergadas pelos dispositivos legais em referência.

4. Lei n. 11.442 — TAC

Por força do art. 15 e seguintes da Lei n. 13.103, o Transportador Autônomo de Carga (TAC) passa a ser albergado em parte das disposições objeto da nova lei, além das mencionadas ao início do presente estudo, que tratam do trabalho autônomo.

4.1 Nova figura — TAC auxiliar

O primeiro ponto que chama a atenção é criação de nova figura jurídica, o Transportador Autônomo de Carga Auxiliar (TAC auxiliar). Pois bem, por força do § 3º do art. 4º da nova redação da Lei n. 11.442, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, denominado TAC Auxiliar, sem que tal cessão implique em vínculo de emprego. De igual modo, nos termos da nova redação do § 5º do art. 4º da Lei n. 11.442, as relações entre TAC e seu auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.

Não é o caso, nesse momento, de tecer maiores considerações, mas, por evidente se houver a presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego, o judiciário vez mais terá que enfrentar de-

mandas a fim de dizer qual disposição legal será aplicável (arts. 2º e 3º da CLT, ou art. 4º da Lei n. 11.442), a exemplo do que já ocorre com frequência nas relações entre TAC e contratante, quando do preenchimento dos requisitos da relação de emprego.

E ainda, com nítido caráter arrecadatório, o TAC Auxiliar deverá contribuir para a previdência social, de igual modo que os transportadores autônomos.

4.2 Outras disposições

De forma sintetizada, o art. 15 da Lei n. 13.103 traz ainda disciplina para Lei n. 11.442 quanto à forma de pagamento do TAC, tarifas da operação, correção de valores do frete, tempo de descarga e respectivo comprovante, além de sigilo de informações. Com efeito, o art. 5º-A da Lei n. 11.442 determina que o pagamento do frete do transporte ao TAC deve ser levado a efeito por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT a critério do prestador do serviço. O § 7º do art. 5º-A determina que as tarifas bancárias ou decorrentes do pagamento eletrônico, relativas ao frete, correrão por conta do responsável pelo pagamento.

No art. 11 da Lei n. 11.442 é imposto 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 — Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas no importe de R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração (§ 5º), sendo tal importância corrigida anualmente pelo INPC (§ 6º)⁽¹¹⁾, considerada a capacidade total do veículo (§ 7º).

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 (§ 8º). Da redação se extrai que a descarga deverá ser imediata, quando não, em uma leitura estrita, será devido o pagamento do tempo de espera na forma do art. 11 e parágrafos da Lei n. 11.442. 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 (§ 9º). 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,

(11) A redação anterior da Lei n. 11.442 previa o valor de R\$ 1,00 por tonelada ou fração, e não determinava a correção anual dos valores.

quando dentro do horário comercial, ou presente responsável para receber a carga.

Outrossim, a lei é expressa ao não permitir consulta a órgão de proteção ao consumidor para efeito de seleção e/ou contratação do TAC ou ETC.

5. Benefícios adicionais

5.1 Lei n. 7.408

Em resposta aos movimentos dos caminhoneiros que trancaram estradas Brasil afora durante parte do mês de fevereiro e início do mês de março, por força do art. 16 da Lei n. 13.103, a Lei n. 7.408 também é modificada com o escopo de estabelecer nova tolerância máxima da pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros⁽¹²⁾, assim como o art. 17 da Lei n. 13.103 determina que veículos de transporte de cargas que circulem vazios não pagarão taxa de pedágio sobre os eixos suspenso, e o art. 18 impõe ao embarcador a responsabilidade de indenizar o transportador por prejuízos decorrentes de infração por excesso de carga, desacordo com a nota fiscal, inclusas despesas com transbordo de carga.

Instituiu-se ainda o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional

(12) Mantidos 5% sobre os limites do peso bruto total, e aumentados de 5% para 10% os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas. E também há disposição determinando a não aplicação dos limites de peso bruto aos locais não abrangidos pelo artigo 2º do CTB (ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais), incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.

— PROCARGAS, tendo por nobre finalidade o desenvolvimento de programas de melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de carga, mormente no que tange à medicina ocupacional para o trabalhador.

5.2 Sanções

O art. 22 da Lei n. 13.103 converteu em sanção de advertência as seguintes penalidades: I) infrações disciplinadas pela Lei n. 12.619, nas partes em que alterou a CLT, limitadas até a data da publicação da Lei n. 13.103; II) penalidades decorrentes de violação por excesso de peso nos termos do inciso V do art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, limitadas a dois anos antes da entrada em vigor da Lei n. 13.103.

6. Conclusão

A Lei n. 13.103 modifica e chega a diminuir direitos instituídos pela Lei n. 12.619 em favor dos empregados. Ademais, possui uma complexidade que requererá prudência do aplicador do direito, e tempo para maturação dos entendimentos.

Importante destacar o papel sindical, na medida em que importantes matérias (talvez as essenciais) ficaram atreladas à negociação coletiva. Destaque para a possibilidade de redução do intervalo intrajornada, assim como de fixação da jornada 12x36 (doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso), e mesmo a prorrogação da jornada até o máximo de 4h extraordinárias.

Julga-se cumprido, pois, o objetivo do presente estudo, lançando-se os primeiros olhares sobre a nova lei, comparando-a com a anterior, nos termos apresentados.