

A NOVA LEI DO MOTORISTA PROFISSIONAL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

em vigor desde 17/04/2015

já atualizado pelo Decreto 4.833/2015

Diante da promulgação da nova Lei do Motorista Profissional (Lei 13.103/2015), valem seguintes anotações sobre as alterações do CTB, da Lei do TRC (10.442/2007) e da Lei da Balança (7.408/85), sendo que muitos de seus efeitos dependem de regulamentações, em fase de elaboração.

Aspectos gerais

1. Além de alterar a CLT e o CTB, a nova lei também alterou dispositivos da Lei 10.442/2007, regulamentadora do TRC, e Lei da Balança (7.408/85).
2. A lei trata dos motoristas de veículos automotores cuja condução requer formação profissional (atual habilitação de CNH "D" e "E") e que exerçam atividades de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, ainda que estas não sejam atividades preponderantes da empresa, contratante ou empregadora daqueles profissionais (art. 1º).

Vigência e início de efeitos da nova lei em 17/04/2015:

3. Em virtude da complexidade e variedade das matérias tratadas na nova lei, há diferentes regras relativas ao início dos efeitos da lei, publicada no DOU de 03.03.2015.
4. Assim, para situações em que não houve previsão específica, a Lei 13.103/15 passa a vigorar e gerar efeitos em 17/04/2015, ou seja, 45 dias após a sua publicação (art.1º, Lei de Introdução ao Direito Brasileiro), isso inclusive para a prevista revogação de artigos da Lei 12.619/2012 (art.21 da Lei 13.103), que, portanto, continuam vigentes até 17/04/15.

Comentário: De outro lado, há disposições da Lei cujos efeitos também dependerão de regulamentação, por dependerem de competências administrativas de autoridades envolvidas, conforme apontados neste texto.

Direitos:

5. No art. 2º da Lei 13.103/2015 são elencados os seguintes direitos dos motoristas profissionais (empregados ou não):

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no CTB (art. 145, IV), em cooperação com o poder público.

Comentário: Para este dispositivo ter eficácia, o CONTRAN terá de regulamentá-lo, considerando o seguinte problema, já existente na Lei 12.619: se o poder público apenas vai "cooperar", provável que o sistema SEST SENAT custeie este curso gratuito aos motoristas

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento em relação às enfermidades que mais os acometam.

Comentário: Tal como já constava na Lei 12.619, se a saúde já é direito do cidadão, então, a rigor, não há novidades, exceto o dever de se haver serviços especiais às doenças que mais acometem os motoristas profissionais

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos **ou privados à sua escolha - Novidade.**

Comentário: Dispositivo não revela quem custeará tal direito, quando trata de serviços privados de medicina ocupacional, de forma a ser inaplicável, até que seja regulamentado, ou tenha cumprimento determinado em ordem judicial, que defina como isso ocorrerá.

Tempo de direção:

Conceito de tempo de direção:

6. Apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino (novo art. 67-C, § 4º, CTB).

Conceito de início de viagem: **Novidade**

7. A partida do veículo na ida ou no retorno, **com ou sem** carga, considerando como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino (novo art. 67-C, § 5º, CTB).

Comentário: Ou seja, a lei agora esclarece que também configura viagem o percurso do veículo sem carga.

Novos limites de tempo de direção: **Novidade**

8. Passa a ser vedada a condução ininterrupta por mais de 5h30m, devendo haver intervalos obrigatórios de 30 min (que podem ser fracionados) dentro de cada 6 (horas) na condução do veículo (novo art. 67-C, caput e §1º, do CTB).

Efeitos: **Novidade**

9. De regra, os limites de tempo de direção devem ser observados somente a partir da publicação, pelo poder público, da relação dos trechos considerados atendidos por pontos de parada (art. 12 da Lei), o que tem de ocorrer até 04/08/2015 (art. 12, §ún.). E assim, nos primeiros 180 dias após a divulgação dos tais trechos atendidos por pontos de parada, a fiscalização, para efeitos do previsto na **CLT e no CTB**, terá de ser meramente informativa e educativa (art. 11, §1º).

Comentário: Ou seja, haverá revogação das regras da Lei 12.619/12 a partir de 17/04/15, mas novas disposições da CLT, relativas à jornada do motorista (e seus intervalos), e do CTB, relativas ao tempo de direção e descanso, não terão efeitos enquanto não houver as publicações das vias atendidas por pontos de parada, podendo gerar relevantes problemas, já que, em tal interregno, por exemplo, não existirão as regras de tempo de direção, ou tempo de espera de motoristas empregados.

10. E por fim, ultrapassados 3 anos da publicação da Lei (04/03/2018), seus efeitos valerão para todas as vias públicas, independente do reconhecimento de seus pontos de parada.

Situações Excepcionais:

11. Devidamente justificada e registrada a situação, o tempo de direção poderá ser excepcionalmente elevado **pele período necessário (Novidade)**, para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária (novo art. 67-C, §2º e art. 67-E, §4º do CTB, e art. 235-D, §6º, da CLT).

Comentário: Para tanto, se não houver regulamentação, mesmo após início da fiscalização de trânsito em vias atendidas por pontos de parada, uma dica será registrar a situação excepcional em papeleta ou diário de bordo, como: "sem ponto de parada segura, rodovia, kms..... a"

Responsabilidade do motorista:

12. O motorista profissional continua responsável por controlar e registrar o tempo de condução, com vistas à sua observância, sob pena das infrações previstas no CTB (novo art. 67-E caput e §1º, do CTB);

Controle do tempo de direção:

13. O tempo de direção será controlado mediante tacógrafo, anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran (novo art. 67-E, §2º, CTB).

Comentário: Como ainda não há norma do Contran regulamentando tal equipamento, deve ser usado diário, papeleta, ou ficha para o controle, conforme modelo da Resolução 405/2012, do CONTRAN, que, entretanto, aceita fiscalização baseada em tais documentos somente na impossibilidade de comprovação por meio do disco ou fita diagrama do tacógrafo, embora isso não esteja previsto em LEI

Descanso diário obrigatório:

Descanso diário obrigatório e seu fracionamento:

14. 11 horas de descanso dentro de cada 24 horas, podendo o descanso ser **fracionado (Novidade)**, observado, no primeiro período, mínimo de 8 horas ininterruptas, e nas demais horas o descanso pode coincidir com os 30 min. de pausa obrigatórios a cada 5 horas e 30 min. de condução (novo art. 67-C, §3º, CTB).

Deveres em relação ao descanso diário:

15. O condutor somente iniciará viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso, e ninguém ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado que conduza veículo sem tal descanso (novo art. 67-C, §6º e 7º, do CTB).

*Comentário: **Novidade** - Portanto, fica extinta qualquer responsabilização de outrem pela inobservância do descanso do motorista, que passa a ser **único** responsável pelo controle e registro de seu tempo de direção e descanso, exceto se houver prova de que este foi compelido a fazer viagem sem descanso obrigatório.*

Locais de descanso e repouso:

16. Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em: I. rodoviárias; II. pontos de parada e de apoio; III. alojamentos, hotéis ou pousadas; IV. refeitórios das empresas ou de terceiros; e V. postos de combustíveis (art. 9º, §2º, da Lei).

17. Em relação aos locais indicados nos incisos II, III, IV e V, a observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem contratos com os proprietários destes locais (art. 9º, §4º, da Lei).

Regime de exploração econômica: **Novidade**

18. Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso (art. 9º, §3º, da Lei), mas fica vedado a cobrar de motorista pela disponibilidade/manutenção de tais instalações de responsabilidade do transportador, embarcador ou consignatário de cargas, OTM, aduanas, portos marítimos, lacustres, fluviais e secos, terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários (art. 9º, §1º, da Lei).

19. A exploração econômica dos locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, caberá à ANTT, quanto às rodovias federais por ela concedidas, e ao DNIT quanto a demais rodovias federais (art. 6º, Decreto 8.433/2015), ao passo que a outorga de permissão de uso de bem público nas faixas de domínio cabe a órgão com jurisdição sobre a respectiva via.

Comentário: Ou seja, a cobrança é possível apenas para pontos de parada que não sirvam à espera para carga ou descarga, e sim para os descansos/paradas durante o trajeto, basicamente em rodovias.

Incentivos oficiais à exploração- **Novidade**

20. A Lei determina (art. 10) que o poder público adotará medidas, em até 5 anos a contar da vigência da Lei (17/04/2020), para ampliar a disponibilidade dos locais de repouso, especialmente por meio de: I - inclusão obrigatória de cláusulas específicas em futuros contratos, e renovações, de concessão de exploração de rodovias; II - revisão de atuais concessões de rodovias; III - identificação e o cadastramento de pontos; IV - permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias, para implementação de tais locais, e seu acesso; V - criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas (art. 10, parágrafo único da Lei).

Condições dos lugares de descanso e parada:

21. 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 do Ministério do Trabalho e Emprego, ao passo que os procedimentos para reconhecimento de tal enquadramento dar-se-ão perante o órgão com jurisdição respectivas vias (art. 6º, Decreto 8.433/2015)

Comentário: Tais normas devem preceder a avaliação e publicação das rodovias, e respectivos trechos, atendidos pelos pontos de parada e descanso.

Regulamentação dos trechos: **Novidade**

22. Como informado, as autoridades competentes pelas suas respectivas vias públicas publicarão os trechos que tiverem pontos de parada ou de locais de descanso adequados às normas regulamentadoras do MTE (art. 11 da Lei), sendo que:

a. Ao CONTRAN cabe regulamentar os padrões e modelos de sinalização dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas, a serem verificados/fiscalizados pelo órgão com jurisdição sobre a respectiva via.

b. A primeira relação dos trechos das vias públicas será publicada no prazo de até 180 dias a contar da data da publicação desta Lei (03/03/2015), ou seja, até 31/08/2015 será publicada.

c. As relações de trechos das vias deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente, esperando que isso se dê via listagem disponível na internet.

d. Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer o seu reconhecimento como ponto da parada e descanso.

Infrações ao Tempo de Direção e Descanso:

23. O desrespeito aos limites de tempo de direção e de descanso obrigatório implica infração **média (Novidade)**, com multa de valor correspondente a R\$ 85,12, com pontuação ao condutor (novo art.259, §4º, do CTB), mediante regular processo administrativo, mas haverá imediata retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável (novo art. 230,XXIII, do CTB).

24. Se o condutor tiver cometido infração igual nos últimos 12 meses, será convertida em grave, automaticamente, a infração média, com multa de valor correspondente a R\$ 127,69 (§1º).

25. Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo ficará condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa (§2º).

Documento obrigatório do veículo de carga novo - **Novidade:**

26. Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário,

deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino (novo art. 132, §2º, CTB)

Exames Toxicológicos - *Novidade:*

Objetivo do exame:

27. O exame busca aferir o consumo de substâncias psicoativas usadas nos últimos 90 dias que, comprovadamente, causem dependência ou comprometam a capacidade de direção, nos termos das normas do Contran, a serem expedidas (novo art. 148-A, §1º, do CTB).

Forma de realização do exame:

28. Exame será realizado, em regime de livre concorrência, por laboratórios a serem credenciados pelo DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos: I - fixar preços para os exames; II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e III - estabelecer regras de exclusividade territorial (§7º).

Obrigatoriedade do exame:

29. Para a habilitação e renovação de CNH das categorias C, D e E deverão submeter-se aos exames toxicológicos (novo art. 148-A, caput, do CTB) a partir de 01/06/2015 (art. 13, I, da Lei), com periodicidades que variarão conforme prazo de validade da CNH.

Direito de contraprova:

30. O CONTRAN regulamentará o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame acima (§4º).

Reprovação no exame:

31. A reprovação no exame implicará imediata suspensão do direito de dirigir por 3 meses, podendo cessar a suspensão em caso de resultado negativo em novo exame, vedada a aplicação de outras penalidades de trânsito (§5º).

Sigilo do exame:

32. O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para outros fins, com exceção às situações previstas em Lei.

Transportador autônomo de cargas Auxiliar - *Novidade:*

TAC – Auxiliar:

33. Instituída a figura do TAC Auxiliar como aquele que usa veículo, mediante cessão, de outro TAC, em regime de colaboração com este (art. 4º, § 3º, da Lei 10.442/2007), ou seja, sem vínculo de emprego (§5º).

Comentário: O dispositivo reconhece legalmente situação muito usual, em que o TAC regularmente inscrito na ANTT cede seu veículo a outro motorista profissional, mediante acerto particular entre eles, sendo que a ANTT já vem aceitando formas várias de tal cessão de veículo entre TAC's (Resolução ANTT 3056/09, art.4, I,e, II,g), e agora isso é objeto de lei.

Pagamento do frete a TAC:

34. O pagamento do frete a TAC tem de ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional (**Novidade** - ou seja, não só bancos, cooperativas de crédito e equiparadas), inclusive poupança, ou meio de pagamento regulamentado pela ANTT, **a critério do prestador do serviço (Novidade - §5º-A)**, ao passo que eventuais tarifas relativas ao meio de pagamento correrão à conta do responsável pelo pagamento (§7º).

Comentário: Não se vê possível, nem razoável, a implementação de tal regra. Considerando as diversas formas e sistemas que serão possíveis para o pagamento, inclusive que demandem integração de softwares, não será viável que o TAC defina a forma pela qual receberá o frete, se eventuais encargos serão por conta do contratante. Na prática, o TAC nem será contratado, se não aceitar alguma das formas pelas quais o contratante já tiver disponíveis, a seu custo, para o pagamento do frete.

O tempo para carga e descarga:

Limite de tempo para carga e descarga:

35. O prazo máximo para carga e descarga do veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino (novo art. 11, §5º, Lei 10.442/2007).

Remuneração pela demora - **Novidade**

36. Caso exceda ao tempo limite, será devido ao TAC ou à ETC a importância equivalente a **R\$ 1,38 por tonelada/hora ou fração**, considerada a capacidade total do veículo (§7º), a partir da hora de chegada (§8º), cabendo ao embarcador e ao destinatário fornecerem documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão, sob pena de multa de até 5% do valor da carga (§9º), sob competência da ANTT.

Comentário: Considerando que este dispositivo entra em vigor em 17/04/15, a rigor, a recomendação é que ETC adequem seus contratos atuais e novos ao novo padrão, ainda mais se subcontratarem seus fretes, pois nesta relação serão devedoras do pagamento, a ser garantido junto ao contratante, que deve arcar com a demora.

37. A remuneração acima será atualizada, anualmente, pelo INPC/IBGE (§6º).

Comentário: A atualização em questão há de ser feita todo 17/04, mas por segurança e controle, se não houver divulgação pela ANTT, recomendável que seja adotado reajuste (i) ao início de cada ano (01/janeiro) ou (ii) na data inicial de cada contrato, para os serviços a ele referentes

Banco de dados e contrato com o TAC e a ETC - **Novidade:**

38. Passa a ser legalmente vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC (novo art. 13-A da Lei 11.442/07).

Comentário: A partir de 17/04/15 esta regra independe de regulamentação para ser aplicada, mas certamente merecerá tratamento pela ANTT, ou mesmo pela CNSP/SUSEP, afinal é sabido que os bancos de proteção ao crédito interferem, e são usados, para efeito dos cadastros de TAC's e ETC's em gerenciamentos de riscos, exigidos por apólices de seguro de transporte. A recomendação, portanto, é que ETC se oponha a cláusulas contratuais pelas quais aceitem se sujeitar às pesquisas em referido banco de dados, inclusive oficiando clientes para não mais adotarem tais mecanismos, ou que apresentem consulta sobre sua legalidade junto à ANTT, com autorização a tanto. Embora seja forte mecanismo de mercado, o problema é que muitas vezes eventual problema no cadastro da ETC, ou de seus motoristas (empregados ou autônomos), só é apontado pela seguradora da carga, após o sinistro, como razão para não cobertura, e responsabilização da ETC, para pesados ressarcimentos

Peso de carga transportada - *Novidade:*

Tolerância na pesagem com excesso de peso:

39. Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga, a tolerância máxima de: I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total; II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo (novo art. 1º da Lei 7408/85).

Isenção de pedágios de eixos suspensos de veículos sem carga:

40. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos (art. 17 da Lei), em rodovias brasileiras, cabendo aos órgãos ou entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios dispor sobre as medidas para viabilizar referida isenção (art. 2º, §1º, Decreto 4.833/2015). No caso de vias rodoviárias federais concedidas, a regulamentação das tais medidas será publicada pela ANTT, em até 17/09/2015.

41. Já ao CONTRAN cabe regulamentar o uso de equipamentos e procedimentos para fiscalização se veículos de transporte de carga estão ou não vazios ao passarem pelas praças de pedágios (art. 5º, II, Dec. 4.833/15).

42. Entretanto, até a implementação de mencionadas medidas, por presunção, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, exceto se fiscalização competente constatar que veículo não está sem carga (art. 2º, §2º, Decreto 4.833/2015).

Comentário: Devido ao perigo da demora e perdas já em curso, é recomendável medida judicial, para ter assegurada a isenção em questão, em relação a praças em que estiver sendo o cobrado pedágio. Afinal, por ora, basta que o eixo esteja suspenso, para a isenção, exceto se fiscalização, feita por agente, constatar que veículo não está vazio. E durante este período, para eventual pedido de ressarcimento judicial, necessário manter provas (i) de que caminhão dispunha de equipamento para suspensão de eixo, (ii) de pedágios pagos com veículos vazios, por documentos, tais como extratos/cupons e pagamentos dos pedágios a serem restituídos, com (iii) conhecimentos de transporte de respectivas viagens, e suas antecedentes e subsequentes, e (iv) relatórios de rastreamentos ou outros demonstrativos da localização do veículos à época.

Indenização oriunda de excesso de peso em desacordo da Nota Fiscal:

43. A lei dispõe que o embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transportes de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga (art. 18 da Lei).

Comentário: Independente de tal previsão legal, tal direito já existia aos transportadores, que poderá pedir ressarcimento junto a atuais e antigos clientes, ainda com mais razão, sendo que terá mais dificuldades se tiver formalizado aceitação do repasse, pelos clientes, das multas e outros prejuízos por conta da ocorrência.

Cancelamento de multas/pontuações - conversão em advertência:

44. São convertidas em advertência: I - todas multas, e outras quaisquer penalidades aplicadas com base nas disposições do CTB trazidas pela Lei 12.619/12; e II - multas e pontuações aplicadas por excesso de peso (art. 231, V, CTB), aplicadas até 17/04/2013 (2 anos antes da entrada em vigor da Lei 13.103/15).

45. Segundo regulamentação, a restituição de valores pagos pelas penalidades referidas deve ser solicitada por escrito, junto ao órgão responsável pelo recolhimento (art. 3º, §2º, Dec. 4.833/15).

Comentário: Diante da previsão de pedido administrativo de devolução de multas pagas, a recomendação é que seja feito tal pedido escrito, sendo que, se ultrapassado prazo regulamentar de resposta, passa a ser recomendável o pedido judicial.

Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional

46. A referida Lei instituiu o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas (art. 19). Sua finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Comentário: A implementação de tal Programa depende plenamente de regulamentação por autoridades competentes.

Autorização Especial de Trânsito (AET) - *Novidade:*

47. Mediante regulamentação a ser expedida, será permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET - para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia (art.20 da Lei).

Aspectos da relação de emprego

Direitos de motoristas empregados:

- 1.** Mantidos seguintes direitos do motorista empregado:
 - a.** não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, mediante comprovação;
 - b.** ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador;
 - c.** ter seguro custeado pelo empregador, no valor mínimo correspondente a 10 vezes o piso salarial de sua categoria, ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades.

Deveres do motorista empregado:

- 2.** Mantidos os seguintes deveres do motorista empregado:
 - a.** respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas de trânsito relativas ao tempo de direção e de descanso (art. 235-B, III, da CLT).
 - b.** guarda, preservação e exatidão das informações contidas nos controles de sua jornada e tempo de direção, até entrega do veículo à empresa, podendo os dados ser enviados a distância, a critério do empregador (art.235-C, par.14 e 15, CLT).

Ajudante de motorista - *Novidade:*

- 3.** A Lei 13.103/2015 ampliou a aplicação ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista, relação à jornada diária de trabalho, ao intervalo intrajornada, repouso e tempo de espera.

Programas de controle de uso de drogas e bebidas alcoólicas:

4. O motorista empregado, além de submeter-se aos exames toxicológicos exigidos pela legislação de trânsito, deverá submeter-se a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, se instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 anos e 6 meses, podendo ser considerado, para esse fim, o exame obrigatório previsto no CTB, desde que realizado nos últimos 60 dias (art. 235-B, VII, da CLT).

Comentário: Considerando a regra geral de que são sigilosos os exames feitos junto à autoridade de trânsito, recomendável que convenções e acordos coletivos tratem de forma pela qual tais exames sirvam à relação de emprego, para acesso pelo empregador.

5. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica será considerada infração disciplinar, passível de penalização pelo empregador (art. 235-B, parágrafo único, da CLT), ou seja, inclusive a dispensa por justa causa.

Jornada de trabalho e seus intervalos:

6. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extras ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extras (novo art. 235-C, caput, da CLT) - **Novidade**.

7. **Novidade:** A jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos (art. 235-C, §13, da CLT).

8. **Novidade:** É considerado trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera (novo art. 235-C, §1º, da CLT).

9. As horas extras serão pagas com o adicional de 50% ou compensados por meio de banco de horas (novo art. 235-C, §5º, da CLT).

Intervalos:

Intervalo intrajornada:

10. Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pelo CTB.

Descansos obrigatórios:

11. São asseguradas 11 horas de descanso dentro do período de 24 horas, sendo facultados o seu **fracionamento (Novidade)** e a coincidência com os períodos de parada obrigatória exigida pelo CTB, garantidos o mínimo de 8 horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período.

12. Os intervalos intrajornada poderão ser reduzidos e/ou fracionados, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, mediante justificativa prevista em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos os motoristas, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem (novo art. 71, §5º, da CLT).

Tempo de espera:

Conceito:

13. *Novidade:* Tempo em que o motorista profissional empregado fica aguardando carga ou descarga do veículo, nas dependências do embarcador ou do destinatário, e/ou a fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extras (novo art. 235-C, §8º, da CLT).

Comentário: A nova definição esclarece que o tempo de espera tenha de ocorrer após jornada de trabalho, mas também durante esta.

Valor do tempo de espera:

14. *Novidade:* As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% do salário-hora normal (§9º).

Comentário: A nova disposição parece, mas não é clara, em relação ao valor das horas de espera, pois o parágrafo 10 dispõe que, em nenhuma hipótese, o tempo de espera prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. Ou seja, tais redações parecem gerar seguinte situação: a remuneração da hora de espera será composta do salário hora normal, com incidência de contribuições previdenciárias (se aplicáveis), mais a indenização de 30%, portanto, esta sem incidência previdenciária, o que entretanto, ainda não foi reconhecido pela Receita Federal.

15. 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 horas ininterruptas (art. 235-C, §12, da CLT).

Comentário: A Lei não define qual o limite para essas movimentações necessárias, podendo ocorrer a descaracterização do tempo de espera, caso comprovada ocorrência em grande frequência.

16. Se o tempo de espera for superior a 2 (duas) horas ininterruptas, e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de refeição e/ou de descanso interjornada de 11 horas, sem prejuízo do pagamento do adicional de 30% do salário hora normal.

Viagens de longa distância:

Conceito:

17. Aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 horas (art. 235-C, §4º, da CLT).

Tempo do repouso:

18. Nas viagens de longa distância o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas (novo art. 235-C, §4º, da CLT).

19. Nas viagens com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 horas, totalizando 35 horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso (novo art. 235-D, caput, CLT).

Comentário: A Lei não esclarece quais são as condições adequadas para que o motorista possa usufruir do repouso semanal quando estiver fora da base da empresa, com possível disposição por acordo coletivo ou convenção do trabalho, respeitadas normas do MTE e da ANTT, já que o descanso também terá de atender regras do CTB.

20. É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem (novo art. 235-D, §1º, da CLT).

21. **Novidade:** A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância ficou limitada ao número de 3 descansos consecutivos (art. 235-D, §2º, da CLT).

22. O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extras, fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera (art. 235-D, §3º, da CLT).

Comissionamento:

23. Alterada a redação para esclarecer que, de regra, é permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, **desde que** essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei (art. 235-G da CLT).

Outras situações:

Fruição de descanso no veículo:

24. Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso (art. 235-D, §4º, da CLT).

Veículo em embarcação:

25. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário (11h de descanso), esse tempo será considerado como tempo de descanso (art. 235-D, §7º, da CLT).

Cargas vivas, perecíveis e especiais **Novidade**

26. Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas, justificadamente, em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final (art. 235-D, §8º, da CLT).

Regime especial de 12 trabalhadas por 36 de descanso:

27. Poderá haver jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso para o trabalho do motorista empregado em regime de compensação, mediante convenção ou acordo coletivo (art. 235-F da CLT).

Rogério Camargo Gonçalves de Abreu/Aldo Codignotte Pires
Assessores Jurídicos Sindicamp