

**COMENTÁRIOS À LEI 12.619/2012 – REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE
MOTORISTAS**

JULIANA MANGINI MIGLIANO

Em 02 de maio de 2012 foi sancionada a Lei 12.619/2012, que regulamenta a profissão dos motoristas, a qual gera muitas dúvidas para os profissionais e para as empresas.

Insta mencionar que a Lei surgiu da reunião de interesses entre a CNT – Confederação Nacional dos Transportes; a CNTT – Confederação Nacional de Transportes Terrestres; o Ministério Público do Trabalho; as empresas e os motoristas. Vale lembrar que o Projeto de Lei foi aprovado com alguns vetos impostos pela Presidente da República Dilma Rousseff, entre eles: i) a obrigação imposta ao Poder Público de construir pontos de paradas e de descanso para os motoristas foi vetada; ii) eliminação de outras categorias de motoristas – operadores de tratores e outras máquinas; iii) flexibilização de horário também não foi sancionada.

Vale informar que o objetivo da Lei é proteger a saúde dos motoristas, evitando jornadas de trabalho exaustivas, de modo a propiciar uma melhoria na qualidade de vida dos profissionais. Além do mais, a norma visa colocar fim à insegurança jurídica existente até então sobre questão da aplicabilidade da exceção do artigo 62, inciso I da CLT.

Neste contexto, o presente Artigo Jurídico apresentará as principais mudanças que serão geradas com a entrada em vigor da norma mencionada, de forma a esclarecer eventuais dúvidas e controvérsias existentes sobre o tema.

De início, cabe mencionar que a Lei atinge os motoristas autônomos, bem como aqueles que exercem suas atividades mediante vínculo empregatício, nas seguintes categorias econômicas: a) transporte rodoviário de passageiros; b) transporte rodoviário de cargas. Tal questão sobre a aplicabilidade da Lei para os motoristas autônomos e empregados será abordada com maior apreço posteriormente.

Com relação à jornada de trabalho, a Lei fixou que a será de 8 (oito) horas diárias e 44 (quarenta e quatro) horas semanais, admitindo-se a prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias, que serão pagas com

acréscimo de 50% (cinquenta por cento), podendo a norma coletiva da categoria estabelecer um acréscimo maior.

No mais, a Lei estabelece regras para viagens de longa distância (aquelas em que o motorista permanece fora da empresa ou de sua residência por mais de 24 horas seguidas). Nessa hipótese, os motoristas deverão: i) descansar 30 (trinta) minutos a cada 04 (quatro) horas de direção, sendo que o tempo de direção e o tempo de descanso poderão ser fracionados, desde que não completadas as 04 (quatro) horas ininterruptas de direção; ii) gozar de intervalo mínimo de 01 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso; iii) repouso diário obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em hotel, em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador/contratante/embarcador/destinatário, com exceção dos casos de direção em dupla de motoristas.

Ainda, com relação à jornada, incumbe esclarecer que nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal, sendo que tal descanso poderá ser usufruído no retorno do motorista à base/matriz/filial da empresa ou em seu domicílio. Vale expor que será permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 06 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana.

No que tange ao motorista que trabalha em regime de revezamento, tem-se que o repouso será de no mínimo 06 (seis) horas consecutivas fora do veículo ou em alojamento externo ou na cabine com o veículo parado.

Além do mais, em caso de força maior devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair de uma situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

Ademais, as normas coletivas poderão estabelecer jornada de trabalho de 12 por 36 horas de descanso, em razão da especificidade ou sazonalidade, bem como outras condições de trabalho que sejam benéficas ao trabalhador.

A Lei menciona sobre o **TEMPO DE ESPERA**, ou seja, as horas que excederem a jornada normal de trabalho, quando o motorista permanecer aguardando a carga e descarga no embarcador ou destinatário, ou para fiscalização de mercadorias em barreiras fiscais ou alfandegárias, serão

consideradas tempo de espera, não sendo consideradas horas extras. Essas horas de tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). Trata-se, portanto, de verba indenizatória, ou seja, não há incidência de verbas previdenciárias e fiscais.

Além disso, considera-se trabalho efetivo o tempo em que o motorista estiver à disposição do empregador, com exceção do intervalo para refeição, repouso, espera e descanso. Por sua vez, será considerado tempo de direção, o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o destino. No mais, a hora de trabalho noturno será remunerada de acordo com a CLT e o banco de horas poderá ser utilizado, desde que haja previsão em norma coletiva.

Por derradeiro, no período de 24 (vinte e quatro) horas deverá ter um intervalo de 11 (onze) horas, que poderá ser fracionada em 09 (nove) horas mais 02 (duas) horas. Além disso, a viagem que dura mais de um dia só poderá ser iniciada após o descanso de 11 (onze) horas. Neste contexto, considera-se início de viagem a partida logo após o embarque e a carga do caminhão.

No que diz respeito à questão da fiscalização da jornada de trabalho, o empregador poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta, ficha de trabalho externo ou outros meios idôneos instalados no veículo, como por exemplo: rastreador ou tacógrafo (disco de controle da velocidade do motorista).

Outrossim, vale destacar os direitos dos motoristas profissionais consignados na Lei 12.619/2012: i) aos motoristas empregados será assegurado o benefício do seguro obrigatório, custeado pelo empregador, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em norma coletiva; ii) ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional; iii) contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam; iv) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente de ação de terceiro, ressalvado o dolo ou desídia do motorista; v) receber proteção do Estado contra ações criminosas no exercício da profissão.

Nesse diapasão, torna-se importante consignar também os deveres do motorista profissional: i) estar atento às condições do veículo; ii)

conduzir o veículo com perícia, prudência e zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; iii) respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; iv) zelar pela carga transportada e pelo veículo; v) colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; vi) submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência ao empregado.

Destaca-se que a inobservância e recusa do empregado em submeter-se a teste e programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, será considerada infração disciplinar e o empregador poderá impor a penalidade aplicável ao caso: advertência disciplinar/suspensão disciplinar ou rescisão do contrato de trabalho por justa causa.

Além do mais, a Lei menciona sobre a questão da remuneração, sendo proibido qualquer tipo de remuneração do motorista em função da distância percorrida, tempo de viagem, natureza ou quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Cabe informar que a Lei 12.619/2012 é aplicável aos motoristas empregados e ao transportador autônomo, ou seja, ambos devem controlar o tempo de permanência de condução ao volante e cumprir os intervalos de descanso, sob pena de responderem por infração grave, com aplicação da pena de multa e cumprimento da medida administrativa de retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso. Porém, o autônomo não estará sujeito às regras e determinações previstas na CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, assim como os motoristas estrangeiros que conduzem veículos no Brasil.

Por fim, cumpre informar que a mencionada Lei entrará em vigor a partir do dia 17 de junho de 2012.

Note-se, portanto, que a Lei surge para regulamentar a profissão e criar condições favoráveis aos motoristas, de modo a preservar a segurança da sociedade nas estradas. Além disso, a norma põe fim à discussão existente acerca das horas extras dos motoristas, uma vez que referido assunto gerava muita polêmica entre os trabalhadores e as empresas.

Contudo, algumas questões ligadas ao tema precisam ser regulamentadas de forma a evitar a insegurança jurídica, pois a Lei 12.619/2012 não esgotou todos os problemas existentes na categoria.

De um modo geral, a Lei 12.619/2012 trouxe mudanças significativas, pois possui como escopo criar condições favoráveis de trabalho aos motoristas e, por consequência, reduzir o número de acidentes que ocorrem nas rodovias por conta da imprudência/negligência dos profissionais.

Assim, esperamos que a Lei 12.619/2012 seja efetivamente observada e que traga benefícios expressivos para a população.