

Lei do motorista rodoviário inova ao regulamentar a jornada de trabalho

A partir da década de 1950, o sistema rodoviário passou a ser o principal meio de transporte no Brasil. Desde então, os empregadores do setor de transporte de cargas e passageiros passaram a ter constante preocupação com os debates existentes nas relações empregatícias. Os principais questionamentos eram acerca da jornada de trabalho de seus motoristas, notadamente com relação à ausência de pagamento pelo eventual labor prestado em sobrejornada. Com a edição da Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, algumas destas arestas foram aparadas, estabelecendo novas diretrizes sobre o trabalho prestado pelos motoristas rodoviários.

Até a edição da referida lei, tais trabalhadores careciam de legislação específica, especialmente diante do caráter peculiar em que se dá a prestação de serviços, isto é, longe do poder de fiscalização do empregador. Desta maneira, diante da dificuldade de controle sobre a jornada laboral, aplicava-se o artigo 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho, que dispõe sobre os empregados que exercem atividade externa incompatível com o controle de jornada. Tal fato acarretava o não pagamento pelo trabalho extraordinário, o que sempre foi motivo de discussão por parte dos empregados nas diversas esferas da Justiça do Trabalho. Neste sentido, o Tribunal Superior do Trabalho se posicionou sobre o tema através da Orientação Jurisprudencial 332, que estabelece que apenas a utilização do tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serviria para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa.

Diante da necessidade de regulamentação específica, os sindicatos profissionais pactuavam normas coletivas estabelecendo uma média mensal de horas extras que deveriam ser quitadas pelos empregadores. O intuito era compensar eventual trabalho extraordinário, servindo o valor como base para cálculo das demais verbas trabalhistas, tais como férias anuais, décimo terceiro salário e FGTS. No entanto, com a evolução tecnológica ao longo do século XX, como implantação de rastreadores eletrônicos e tacógrafos, dentre outros dispositivos de controle sobre o transporte realizado, o entendimento dos tribunais passou a oscilar, ora com a aplicação do entendimento consolidado pela jurisprudência do TST, ora com decisões favoráveis aos trabalhadores, reconhecendo o direito ao pagamento das horas prestadas acima da jornada legal como extras, bem como os devidos consectários legais. Assim sendo, o setor de transporte rodoviário, seja de cargas ou de passageiros, de fato, necessitava de uma legislação específica com o objetivo de conceder a segurança jurídica necessária para o desenvolvimento da atividade empresarial, bem como de garantir os direitos básicos dos trabalhadores.

Dentre as principais inovações da Lei 12.619 está a regulamentação da jornada de trabalho. Os motoristas rodoviários passarão a sujeitar-se ao limite de 8 horas diárias e 44 semanais, podendo ocorrer a prorrogação por até duas horas extras, quitadas com o devido adicional, sem olvidar as jornadas pactuadas através de acordos ou convenções coletivas. Nesta linha, será considerado como trabalho efetivo o tempo que o empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. Importante ressaltar que os dispositivos que previam a possibilidade de flexibilização dos intervalos foram vetados, uma vez que poderiam acarretar impactos

negativos à saúde dos trabalhadores.

Para as viagens de longa distância, assim consideradas como aquelas em que o motorista permanece fora da base da empresa, matriz, filial e de sua residência por mais de 24 horas, será obrigatório o intervalo de 30 minutos a cada quatro horas de tempo ininterrupto de direção. Este intervalo poderá coincidir ou não com o intervalo para refeição, que será, no mínimo, de uma hora. O trabalhador fará jus, ainda, a repouso diário com o veículo estacionado, que poderá ser usufruído em cabine leito ou alojamento, ressalvada a hipótese de dupla direção.

O controle da jornada de trabalho poderá ser feito mediante registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo. Além de prevista no artigo 2º, da Lei 12.619, a matéria foi regulamentada pela Resolução 405, de 12 de junho de 2012, do Contran, dispondo que caberá aos órgãos de trânsito promover, igualmente, a fiscalização do cumprimento das jornadas e intervalos previstos pela nova lei. A inobservância das normas legais poderá acarretar a retenção do veículo, além das penalidades administrativas previstas pela legislação de trânsito.

De todo modo, além de reconhecer a existência de direitos que até então eram reivindicados judicialmente pelos trabalhadores, a nova legislação veio dar a segurança jurídica necessária aos empregadores. Agora, as empresas de transporte rodoviário poderão desenvolver suas atividades sem a preocupação de serem surpreendidas com decisões que dependam da interpretação do Poder Judiciário. Por outro lado, terão o desafio de adotar as medidas necessárias, tanto jurídicas como operacionais, para que as novas diretrizes legais sejam plenamente atendidas.

Date Created

02/07/2012