

# O DIREITO DOS CAMINHONEIROS

Boletim Informativo de Direito - Outubro 2023



## 1. Tempo de Espera

A jornada de trabalho estabelecida na CLT é de 8 horas diárias, sendo permitido a realização de até 2 horas extras por dia.

Caso haja acordo em convenção coletiva do sindicato da categoria, poderá ser permitido a realização máxima de até 4 horas extras por dia. A realização de mais de 12 horas diárias de trabalho é considerada **jornada extenuante**, porque coloca em risco a vida do caminhoneiro em face do cansaço, e também coloca em risco a vida das demais pessoas que transitam nas vias.

Ocorre que o tempo que o caminhoneiro fica parado para carga e descarga de mercadorias, ou o tempo parado para fiscalização, não era considerado como jornada de trabalho.

Sobre este tempo de espera, o caminhoneiro empregado recebia apenas 30% do valor da hora de trabalho que é pago por fora, não incluído na folha de

pagamento, e era considerado como valor de indenização pelo tempo de espera.

Todavia, em julgamento recente pelo STF (Supremo Tribunal Federal), através da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 5322 (ADIN 5322), publicado em 30 de agosto de 2023, tal entendimento foi julgado inconstitucional, sendo considerado o tempo de espera como tempo à disposição da empresa.

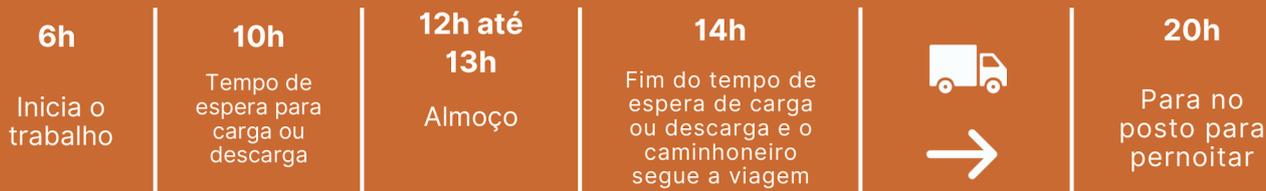
Isto significa que o tempo de espera **tem que ser pago integralmente ao motorista**, como hora trabalhada, e deve ser incluso na folha de pagamento, bem como deve refletir no FGTS, nas Férias e também no 13º Salário e no descanso semanal remunerado.

Além disto, os caminhoneiros empregados tem direito a buscar as diferenças não pagas na Justiça do Trabalho, e os valores são altos.

## Vamos dar um exemplo:

Um caminhoneiro que trabalha, das 6h da manhã até 8h da noite, fazendo 1 hora de almoço, e tempo de espera de até 3h por dia para carga ou descarga, recebendo um salário mensal de R\$ 3.000,00 (três mil reais) e recebe mais R\$ 1.000,00 por fora, pelo pagamento das horas paradas pelo tempo de espera, terá os seguintes direitos:

## Linha do tempo do dia



No exemplo acima, o caminhoneiro iniciou a viagem às 6h da manhã até às 10h, onde parou para realizar a carga ou descarga. Almoçou ao meio-dia, voltando ao caminhão às 13h e aguardando até às 14h para que a carga fosse finalizada para seguir viagem, viajando novamente das 14h até às 20h.

Assim, pela regra antiga, o caminhoneiro teria trabalhado apenas das 6h até às 10h, e das 14h até às 20h, onde seria considerado 8 horas de serviço e 2 horas de horas extras, sendo o restante do tempo não computado, recebendo apenas 30% das 3 horas sem qualquer acréscimo e por fora da folha de pagamento.

Com a regra nova, será considerado todo o tempo (exceto o

almoço) como tempo trabalhado, onde serão considerados 8 horas de trabalho e mais 4 horas de horas extras.

Toda a diferença (70% da hora não paga), que deverá ser incluída na folha de pagamento, horas extras, entre outras diferenças, o caminhoneiro tem o direito de buscar na justiça, com os valores devidamente corrigidos.

Assim, voltando ao exemplo de quem ganha R\$ 3.000,00 por mês + R\$ 1.000,00 por fora referente ao tempo de espera, o valor que este caminhoneiro terá, aproximadamente para buscar referente aos últimos 5 anos é demonstrado na **planilha abaixo**:

70% Faltante	30% Pago	Salário Anterior	Salário Correto	Horas Extras Pagas (2h por dia)	Horas Extras Corretas (4h por dia) com base no salário correto
R\$ 2.333,33	R\$ 1.000,00	R\$ 3.000,00	R\$ 6.333,33	R\$ 599,72	R\$ 2.533,52

O caminhoneiro que recebeu R\$ 3.000,00 de salário, R\$ 599,72 de horas extras e R\$ 1.000,00 de valor pago pelo tempo de espera, deveria ter recebido o valor de R\$ 6.333,33 de salário mais R\$ 2.533,52 de horas extras, sendo assim uma diferença básica em 1 mês de trabalho de mais de R\$ 4.200,00.

Desta forma, um caminhoneiro que está trabalhando há 5 anos como empregado nesta condição, **tem direito de receber ao mínimo o valor de R\$ 273.000,00**. Também tem direito a receber as férias com base na remuneração correta.

Ainda, deve ser depositado de FGTS a diferença não paga, que equivale à 8%, totalizando assim em 5 anos um valor aproximado de R\$ 30.000,00, fora o descanso semanal remunerado, dentre outros.

Logo, o caminhoneiro tem, em valores atualizados, a quantia **superior à R\$ 350.000** à receber, chegando em alguns casos em valores próximos à **1 milhão de reais**.



## 2. Do Adicional de Periculosidade Mais de 200 Litros de Combustível

O Tribunal Superior do Trabalho tem entendimento firmado que o motorista empregado (celetista) que dirige um caminhão com um segundo tanque, original ou não, com capacidade superior a 200 (duzentos) litros de combustível, mesmo que seja para uso exclusivo no transporte próprio de mercadorias (consumo próprio), **o motorista tem direito ao adicional de periculosidade**.

O importante na verdade não é o fato de ter um, dois ou mais tanques de combustível. O importante é que, se tem mais de 200 litros no total de combustível transportado, há a equiparação ao transporte de inflamáveis.

Muitas transportadoras, mesmo tendo caminhões com capacidade superior à 200 litros em seus tanques, não pagam o adicional de insalubridade aos motoristas.

O adicional de insalubridade é um **acréscimo de 30% sobre toda a remuneração**, inclusive sobre as horas extras, 13º salário, férias, FGTS, dentre outros.

O caminhoneiro que não recebe tais valores pode pleitear na justiça o pagamento das diferenças devidas de periculosidade dos últimos 5 (cinco) anos, sendo que tais valores vem devidamente corrigido e atualizado monetariamente.

Ainda, deve ser requerido a retificação dos documentos PPP e LTCAT de todo o período trabalhado, que são documentos essenciais para o reconhecimento do tempo especial para a aposentadoria. Destaca-se que o tempo especial de aposentadoria, regra geral, é de 25 anos de contribuição.

## 3. Descanso Em Movimento

A possibilidade de descanso com o veículo em movimento, quando dois motoristas trabalharem em revezamento em longas viagens, foi invalidada.

Assim, mesmo que o caminhão possua a cama para descanso, o fato do veículo estar em movimento não propicia o repouso adequado, até porque inúmeras estradas são precárias e suas condições de rodagem não permitem o repouso adequado.

Problemas de trepidação do veículo, buracos nas estradas, ausência de pavimentação nas rodovias, barulho do motor, etc., são situações que agravariam a tranquilidade que o trabalhador necessitaria para um repouso completo.

A Lei 13.103/15 trouxe alteração na CLT para dispor no artigo 235-D, par.5º que, 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 o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas.

A referida regra foi estabelecida para o motorista do transporte rodoviário de cargas (CLT, art.235-D, par.5º) e para o motorista do transporte rodoviário de passageiros (CLT, art.235-E, inciso III).

O STF entendeu que tanto o artigo 235-D, par.5º quanto o artigo 235-E, inciso III da CLT, traçam regra que contraria o estabelecido pela Constituição Federal no tocante à segurança e saúde do trabalhador, não se podendo imaginar o devido descanso do trabalhador em um veículo em movimento, que muitas vezes sequer possui acomodação adequada para o corpo repousar após a jornada diária ou semanal de trabalho, sobretudo considerando que 59% das estradas brasileiras são classificadas como regulares, ruins ou péssimas.

### Este boletim tem a finalidade meramente informativa.

Caso haja dúvidas, consulte um advogado de confiança para mais informações.

#### Sobre o autor:



#### Henderson Macedo

Bacharel em Direito pela Universidade da Região de Joinville;

Pós-graduado em Direito Aduaneiro pela Univali;

Advogado inscrito na OAB/SC 40.273;

Atuante nas áreas: trabalhista, previdenciário, tributário e cível