



Regime jurídico do motorista profissional empregado

1 - Com o advento da [Lei nº 12.619/2012](#) houve a regulamentação da **profissão de motorista**, que posteriormente foi alterada pela [Lei nº 13.103/2015](#), que dispõe sobre a **profissão de motorista de veículos automotores** cuja **condução exija formação profissional** e que exerçam a profissão nas **seguintes atividades ou categorias econômicas: transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas**.

Diferentemente da [Lei nº 12.619/2012](#), a [Lei nº 13.103/2015](#) se destina não somente aos **motoristas empregados**, mas também ao motorista **transportador autônomo de cargas**, ou seja, a pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional ([Lei nº 11.442/2007](#)).

Legalmente, o **trabalhador transportador autônomo** não se configura como empregado, visto que **dirige o próprio serviço e pode prestá-lo diretamente** ou por meio de seu preposto, não estando presentes, na relação com o contratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas os elementos personalidade e subordinação previstos no art. 3º da [CLT](#), que caracterizam a relação de emprego regida pela CLT. Portanto, entre o trabalhador transportador autônomo e o contratante há uma **relação jurídica de natureza comercial**, materializada num **contrato comercial de transporte de carga**.

Quanto ao serviço do **motorista profissional empregado** a [Lei nº 13.103/2015](#) alterou vários dispositivos da CLT que integram a [Seção IV-A](#), composta do art. 235-A ao art. 235-G, sendo que o art. 235-H encontra-se revogado desde 2015.

2 - Especificamente, quanto ao **motorista profissional empregado** a [Lei nº 13.103/2015](#) prevê o seguinte:

2.1 - Quanto à jornada de trabalho.

- É considerado como **trabalho efetivo** o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, inclusive os períodos de espera, e excluídos os períodos destinados aos intervalos para refeição, repouso e descanso.

- A jornada de trabalho do motorista profissional **será de oito horas**, admitindo-se a sua **prorrogação por até duas horas extras** ou, mediante previsão em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho **por até quatro horas extras**, podendo extrapolar a duração máxima de duas horas extras, mas desde que autorizado por instrumento coletivo.
- Salvo previsão no contrato de trabalho, ajustado entre empregador e empregado, a jornada de trabalho do motorista empregado **não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos**.
- Convenção coletiva e acordo coletivo de trabalho poderão prever **jornada especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso** em regime de compensação.
- Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ficar espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

2.2 - Quanto ao controle da jornada de trabalho.

- O motorista empregado deve ter a **jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna**, ou seja, deverá ser registrada a jornada real cumprida pelo trabalhador, mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador.

2.3 - Quanto ao seguro de vida e acidentes.

- O motorista empregado deverá ter **benefício de seguro** de contratação obrigatória **assegurado e custeado pelo empregador**, 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, no valor mínimo correspondente a dez vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho.

2.4 - Quanto aos intervalos.

- É assegurado ao motorista profissional empregado **intervalo mínimo de uma hora para repouso e alimentação**, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela [Lei nº 9.503/1997](#) - Código de Trânsito Brasileiro. Tal período se refere ao **intervalo intrajornada**, enquanto **descanso concedido dentro da própria jornada de trabalho**. Como o motorista empregado exerce trabalho externo tem liberdade e autonomia para usufruir o intervalo intrajornada, conforme sua conveniência.

Segundo a [Lei nº 9.503/1997](#), Código de Trânsito Brasileiro, é proibido ao motorista

profissional **dirigir por mais de cinco horas e meia ininterruptos** veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. De acordo com a norma: a) deverão ser observados **trinta minutos para descanso** dentro de cada seis horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas cinco horas e meia contínuas no exercício da condução; b) deverão ser observados **trinta minutos para descanso** a cada quatro horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

- Dentro do período de vinte e quatro horas são asseguradas **onze horas de descanso**, que não podem ser fracionadas. Trata-se do **intervalo interjornada** de, no mínimo, onze horas, que obrigatoriamente deve ser **concedido entre duas jornadas de trabalho**. Mesmo após o descanso semanal remunerado de vinte e quatro horas, o intervalo de onze horas também deverá ser cumprido.
- Desde que previsto em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho o **intervalo para refeição ou descanso** poderá ser reduzido (para, no mínimo, trinta minutos) e/ou fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada.
- É assegurado o **repouso semanal remunerado** de vinte e quatro horas.
- Nos casos em que o empregador adotar **dois motoristas trabalhando no mesmo veículo**, o tempo de repouso não poderá ser feito com o veículo em movimento.

2.5 - Quanto aos exames toxicológicos.

- Serão exigidos do motorista profissional **exames toxicológicos** previamente à admissão e por ocasião do desligamento, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.
- É obrigatório exame toxicológico com **janela de detecção mínima** de noventa dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o **exame toxicológico** previsto na [Lei nº 9.503/1997](#), Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos sessenta dias.

2.6 - Quanto aos deveres do motorista empregado.

- Constituem deveres do motorista profissional empregado:
 - a) **Respeitar a legislação de trânsito** e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da [Lei nº 9.503/1997](#) - Código de Trânsito Brasileiro.

- b) Estar atento às **condições de segurança do veículo**.
- c) Conduzir o veículo com **perícia, prudência, zelo** e com observância aos **princípios de direção defensiva**.
- d) Submeter-se a **exames toxicológicos** com janela de detecção mínima de noventa dias e a **programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica**, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na [Lei nº 9.503/1997](#), Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos sessenta dias. 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 punição pelo empregador.
- e) O empregado é responsável pela **guarda, preservação e exatidão das informações** contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, até que o veículo seja entregue à empresa.
- f) Zelar pela **carga transportada e pelo veículo**.
- g) Colocar-se à disposição dos **órgãos públicos de fiscalização** na via pública.

2.7 - Quanto às viagens de longa duração.

- Nas **viagens de longa distância**, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa (matriz ou filial) e de sua residência **por mais de vinte e quatro horas**, 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.

2.8 - Quanto ao tempo de espera.

- São considerados **tempo de espera** as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário, e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, devendo ser computado como horas de trabalho e horas extras, dependendo da situação.
- Quando o tempo de espera **for superior a 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 para refeição e do intervalo de onze horas que deve ocorrer entre cada jornada de trabalho.

- Em **situações excepcionais** de inobservância justificada do limite de jornada de oito horas, devidamente registradas, e desde que **não se comprometa a segurança rodoviária**, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.
- 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 de onze horas, esse tempo será considerado como tempo de descanso.
- 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 em convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.

2.9 - Quanto aos prejuízos causados ao empregador.

- O motorista empregado **não responde** perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro (por exemplo, no caso de colisão de veículo por terceiro, onde este foi o responsável pelo desastre), **exceto** no caso de dolo (má-fé) ou desídia (decorrente da falta de atenção e de cuidado) do motorista empregado, desde que haja comprovação da má-fé ou da falta de cuidado do trabalhador quando do cumprimento de suas funções. Portanto, via de regra, o trabalhador não irá responder por qualquer prejuízo que cause ao empregador, **exceto** no caso em que ficar comprovado que agiu com dolo, com a intenção de causar o prejuízo, ou no caso de culpa em decorrência de negligência, imprudência ou imperícia.

3 - Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5322.

Em 05/07/2023, o Supremo Tribunal Federal **considerou inconstitucionais** dispositivos da [Lei nº 13.103/2015](#), no julgamento da [ADI nº 5322](#), ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT).

O Plenário do Supremo Tribunal Federal declarou inconstitucionais **onze pontos da citada norma**, referentes a jornada de trabalho, pausas para descanso e repouso semanal. Na mesma decisão, outros pontos da lei foram validados, como a exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais.

Foram considerados inconstitucionais os dispositivos que admitem a redução do período mínimo do intervalo interjornada de onze horas, mediante seu fracionamento, e sua coincidência com os períodos de parada obrigatória do veículo estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro. Para o relator, Ministro Alexandre de Moraes, o

descanso entre jornadas diárias, além do aspecto da recuperação física, reflete diretamente na segurança rodoviária, uma vez que permite ao motorista manter seu nível de concentração e cognição durante a condução do veículo.

Também foram declarados inconstitucionais dispositivos que tratam do descanso entre jornadas e entre viagens.

No mesmo sentido, o fracionamento e acúmulo do descanso semanal foi invalidado por falta de amparo constitucional.

O Plenário do STF também derrubou ponto da lei que excluía da jornada de trabalho e do cômputo de horas extras o tempo em que o motorista ficava esperando pela carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria.

Outrossim, foi invalidada a possibilidade de descanso com o veículo em movimento, quando dois motoristas trabalharem em revezamento.

Vide no **anexo** os pontos da [Lei nº 13.103/2015](#) tidos como inconstitucionais.

4 - Categoria profissional diferenciada.

Segundo a CLT, a categoria econômica é definida em razão da **atividade preponderante da empresa** (§ 1º do art. 511 da [CLT](#)), e de acordo com o § 2º do art. 581 da [CLT](#), “entende-se por atividade preponderante a que caracterizar a unidade de produto, operação ou objetivo final, para cuja obtenção todas as demais atividades convirjam, exclusivamente em regime de conexão funcional”.

Já a **categoria profissional** é definida em razão do trabalho do empregado em favor da empresa de determinada categoria econômica (§ 2º do art. 511 da [CLT](#)).

Em assim sendo, a regra geral é a do **enquadramento sindical** dos empregados ao sindicato laboral correspondente à **atividade preponderante da empresa**.

Porém, há a chamada **categoria profissional diferenciada**, formada por empregados que exercem profissões ou funções diferenciadas, por força de estatuto profissional especial ou em consequência de condições de vida singulares.

A categoria profissional diferenciada é a que possui especificidades próprias, que tem regulamentação específica do trabalho, diferente da dos demais empregados da mesma empresa, ou que exerça funções diferenciadas, o que lhe possibilita convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho próprios.

Como exemplo, pode ser citado **um motorista profissional contratado por uma indústria**, onde o sindicato laboral dos trabalhadores das indústrias representa os empregados da atividade preponderante da empresa, e o sindicato laboral dos motoristas representa os empregados que exercem a profissão de motorista.

Outros exemplos de profissões que fazem parte de categoria profissional diferenciada são: secretária, advogado, aeronauta, aeroviário, telefonistas em geral etc. Todas possuem sindicatos próprios, com normas coletivas específicas previstas em instrumentos coletivos de trabalho.

Segundo a **Súmula nº 374 do Tribunal Superior do Trabalho** o empregado integrante de categoria profissional diferenciada **não tem o direito** de haver de seu empregador vantagens previstas em convenção coletiva de trabalho no qual **a empresa não foi representada pelo órgão de classe de sua categoria**, ou seja, não foi representada pelo sindicato patronal que representa as empresas.

Portanto, o empregado integrante de categoria profissional diferenciada **somente terá direito às vantagens previstas em norma coletiva de sua categoria** se o sindicato patronal, que representa seu empregador, houver participado da negociação coletiva da categoria. Outra possibilidade, é a própria empresa empregadora ter ajustado com o sindicato laboral, que representa os empregados da categoria profissional diferenciada, um acordo coletivo específico de trabalho.

No exemplo, o motorista profissional empregado contratado por uma indústria somente terá direito ao previsto no instrumento coletivo que representa a categoria profissional dos motoristas se o sindicato patronal, que representa as indústrias, houver participado da negociação coletiva, ou se a própria indústria empregadora houver ajustado um acordo coletivo de trabalho específico diretamente com o sindicato laboral.

Em conclusão, a empresa que possui **empregados de categorias profissionais diferenciadas** deve aplicar as normas coletivas de tais categorias, **mas desde que tenha participado das negociações coletivas, por si mesma**, por meio de um acordo coletivo de trabalho, **ou por intermédio do sindicato patronal**, por meio de uma convenção coletiva de trabalho.

Caso contrário, em regra, deverá ser seguida a **convenção coletiva de trabalho do sindicato dos empregados que exercem a atividade preponderante da empresa**.

Marco Antonio Redinz

Advogado trabalhista, autor de livros, mestre em Ciências Jurídicas pela PUC/Rio, e Especialista de Relações do Trabalho da Findes

Fernando Otávio Campos da Silva

Presidente do Conselho Temático de Relações do Trabalho - CONSURT

Anexo

A seguir, serão apresentados os pontos da [Lei nº 13.103/2015](#), cujos dispositivos da CLT foram tidos como **inconstitucionais** pelo Supremo Tribunal Federal, devidamente marcados na **cor verde**:

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, 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 controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (Vetado);

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas

extraordinárias.

§ 1º. Será considerado como 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.

§ 2º. Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação.

§ 3º. Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

§ 4º. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, 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.

§ 5º. As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.

§ 6º. À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 7º. (Vetado).

§ 8º. São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º. As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º 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 que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 12. 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.**

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.

§ 17. O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou pavimentação e aos operadores de tratores, colheitadeiras, autopropelidos e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) 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.**

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º. **É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) 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.

§ 2º. A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

§ 3º. O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias 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.

§ 4º. 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.

§ 5º. Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

§ 6º. Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 7º. 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 previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§ 8º. 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 em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação;

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

§ 1º. (Revogado).

§ 2º. (Vetado).

§ 3º. (Revogado).

§ 4º. (Revogado).

§ 5º. (Revogado).

§ 6º. (Revogado).

§ 7º. (Revogado).

§ 8º. (Vetado).

§ 9º. (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado).

§ 12. (Revogado).

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Art. 235-G. 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-H. (Revogado).