



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 3ª REGIÃO  
Tribunal Pleno

0010326-20.2017.5.03.0000 - IUJ

**SUSCITANTE: MINISTRA RELATORA DA 2ª TURMA DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO**

**PARTE RÉ: DESEMBARGADOR 1º VICE-PRESIDENTE DO TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 3ª REGIÃO**

**EMENTA: INCIDENTE DE UNIFICAÇÃO DE JURISPRUDÊNCIA. TURNO ININTERRUPTO DE REVEZAMENTO. MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL.** Diante do posicionamento majoritário neste Regional no sentido de que o motorista de ônibus interestadual submetido a escalas variadas de trabalho, com alternância de turnos, que compreendem, no todo ou em parte, o horário diurno e o noturno, tem direito à jornada especial prevista no art. 7º, XIV, da Constituição da República, consolidou-se Tese Jurídica Prevalente que consigna este entendimento.

## RELATÓRIO

A Ministra Relatora da 2ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, Delaíde Alves Miranda Arantes, determinou a devolução a este Regional do processo n. TST-RR-1172-12.2013.5.03.0034, a fim de que se procedesse à uniformização de jurisprudência local no que tange ao tema "Horas Extras. Turnos Ininterruptos de Revezamento. Motorista de ônibus interestadual. Caracterização" (f. 09/11 - ID. b1636df).

A Comissão de Uniformização de Jurisprudência manifestou-se às f. 102/117 - ID. 76e835f.

Petição inicial, contestação, controles de ponto, sentença e acórdãos dos processos físicos mencionados no parecer da Comissão de Uniformização de Jurisprudência foram colacionados às f. 285/1803.

Ata da audiência pública às f. 1808/1809.

O Ministério Público do Trabalho opinou às f. 219/222 e ID. 518a51d.

É o relatório.

## VOTO

### ADMISSIBILIDADE

A primeira impressão ao receber a designação para relatar este Incidente de Uniformização de Jurisprudência foi a de que não seria possível uniformizar situações pela vastidão dos fatos a serem analisados. Na sessão de julgamento foi levantada divergência neste mesmo sentido pelo Desembargador João Bosco Pinto Lara, a que aderi. Ainda que ela não tenha sido majoritariamente aceita, como se vê da certidão de julgamento, é importante se destaquem as razões que a nortearam, para *manter a memória da coisa* e possibilitar que a matéria seja discutida em profundidade, porque a uniformização de entendimento, pela posição majoritária, não significa a cessação do debate sobre o tema propriamente e sobre o processo de acerto dos entendimentos por meio de incidentes como o presente.

Para entender esses processos de uniformização, é sempre oportuno um retorno a Theodor Viehweg. O autor alemão do pós-guerra não fala dessa armação de precedentes, é certo, mas sua obra clássica, *Tópica e jurisprudência*, cuida de cadeias argumentativas e da construção de catálogos de argumentos, em que modos de interpretar e de resolver problemas se assentam como *lugares comuns*.

Não se trata de um percurso de automatismos. Ele deixa claro o papel que as invenções representam porque elas são exigidas pelos problemas que vão se impondo nos percursos dedutivos que se impõem sucessivamente a partir da lei ou, no caso, da Constituição. A extração do teor das normas para a aplicação dos casos concretos não se faz sem que haja um adensamento dos fatos pelas características próprias da situação analisada. Na especificidade dos casos, ainda que vistos para a uniformização de entendimento, haverá sempre uma dose maior ou menor de contingências que, como ele afirma, clamam pela invenção dos argumentos à vista de uma dimensão problemática que há de sempre se enfrentar.

A Lei n. 13.015/2014 estabeleceu os procedimentos para os processos de uniformização de jurisprudência no âmbito da Justiça do Trabalho, mas isso não significa a possibilidade de aprisionamento ou de acrisolamento do problema de modo apriorístico, porque ele se dá no campo da interpretação voltada para a aplicação e, na hipótese que se examina, essa dificuldade decorre de que as bases fáticas, para a redução na racionalidade uniformizadora, não se apresentam bem delimitadas. Isso inviabiliza a construção de uma *ratio decidendi* que possa ser enunciada como um ponto certo dos

catálogos de lugares comuns ou de *topoia* que se referia Viehweg. Há grande chance de que a indefinição, mesmo vencida essa etapa preliminar, que é a do próprio conhecimento do Incidente de Uniformização de Jurisprudência, venha a se reproduzir continuamente nos processos de aplicação, porque o campo de apropriação fática é muito aberto e o processo analógico encontrará ruídos que serão resolvidos pelos intérpretes com o uso da invenção, ainda segundo Viehweg:

"Não obstante, como esta pluralidade de sistemas que não é totalmente apreendida com a vista, torna possível a produção de contradições, é necessário um instrumento que as elimine, que se oferece também aqui por meio da interpretação. Sua tarefa, neste aspecto, tem de consistir em criar uma concordância até certo ponto aceitável. Há que estabelecer, em caso de necessidade, conexões que sejam aceitáveis e adequadas. Essas operações, que precisam ser antecidas por uma compreensão global mais ou menos clara e, por isso, mais ou menos controlável, poderiam significar passos para um sistema lógico total, mas não necessariamente. Sua intervenção mediadora reduzirá em alguns casos a pluralidade dos sistemas e a aumentará em outros. A introdução de uma nova distinção pode significar, por exemplo, um pequeno projeto de sistema autônomo, de que não se poderá dizer, sem outras considerações, como repercutirá no conjunto total." - VIEWEG, Theodor. *Tópica e jurisprudência*. Trad. Tércio Sampaio Ferraz. Brasília: Fundação Universidade de Brasília, 1979, p. 80-81.

O instrumento para eliminar a contradição não é a uniformização que neste caso espalha-se por um campo fático de peculiaridades e abrangência que não será reduzido num preceito - uma súmula ou uma tese jurídica prevalecente.

Essa grande dificuldade que há nesses percursos de formação de precedentes: no caso brasileiro, em sua brasilidade, eles rejeitam o conteúdo do caso para se transformarem em fórmulas abstratas sujeitas a um esforço de concreção que não seria imaginável no sistema anglo-americano em que os fatos é que são objeto da razão-analógica. Tem-se a pretensão de criar um sistema global mas a partir de premissas fáticas muito variadas que não podem ser condensadas na referência conceitual que se edita para consignar o teor do interpretado.

Há uma diferença enorme entre o tema aqui discutido e os dois outros de que fui relatora, o que levou até a que, num primeiro momento, cogitasse questionar a própria pertinência do processo de uniformização. A razão está na dimensão estendida das questões de fato e do paradoxal que há no sistema do precedente uniformizador à moda brasileira, no qual a armação de um preceito genérico não se canaliza pela composição do caso em seu detalhamento ou especificidade. Não se trata de recuperar uma tradição, mas de estabelecer que joga para o futuro uma interpretação que não era unívoca.

Nas duas outras situações anteriores, lidava com modelos normativos de mobilidade reduzida e de base fática cerrada. No primeiro deles, cabia definir se o art. 384 da CLT era aplicável ou se estava revogado pela Constituição. No segundo deles, cabia avaliar se a atividade de mero abastecimento de veículo, sem qualquer operação direta da bomba de combustível, implicava o direito ao adicional de periculosidade.

Na situação que se examina isso começa com os próprios casos tomados a exame para determinar a uniformização por este Tribunal. No processo 0010943-96.2015.5.03.0178 mencionado no despacho que definiu a necessidade de julgamento uniformizador, a questão dizia a respeito a motorista de caminhão, que não se confunde com o motorista de ônibus interestadual, não havendo como estabelecer correlação entre as situações em sua especificidade (ID. 76e835f - p. 3). E também pela existência de uma lei (a Lei 13.103, de 02.03.2015) que especificamente disciplina a atividade dos motoristas de transporte rodoviário de passageiros, até pela estipulação minuciosa dos fatores ligados à jornada.

Assim, a aplicação de um sentido de uniformização se se volta para o passado precisaria analisar as hipóteses de fato sob a égide de diferentes parâmetros de regulação e definir a interpretação de um regime jurídico de jornada que se lança para o futuro trazendo a sua margem de costume e as dimensões normativas de aplicação da Lei 13.103, de 02.03.2015, que só mais recentemente atinge as situações jurídicas deduzidas na Justiça do Trabalho, por razões de singela inserção temporal.

A variedade das situações, em suas nuances fáticas e extensão temporal e à vista do costume e das necessidades dos trabalhadores, e a existência de lei que definidamente disciplina o trabalho dos motoristas levam à impossibilidade de uma uniformização que consiga agregar todas as variáveis, tendendo-se à necessidade de interpretar os matizes fáticos em uma escala de detalhamento incompatível com o que se espera do precedente.

A posição majoritária, porém, foi no sentido de que a estipulação da questão a ser uniformizada é suficientemente clara para levar à definição do sentido uniformizador: HORAS EXTRAS. TURNOS ININTERRUPTOS DE REVEZAMENTO. MOTORISTA INTERESTADUAL. CARACTERIZAÇÃO.

Conheço do Incidente de Uniformização de Jurisprudência, com base no art. 896, §3º, da CLT e 3º da Resolução GP 9/2015 deste Regional.

## **MÉRITO**

### **OBSERVAÇÕES PRÉVIAS**

**Algumas ponderações sobre a questão posta e a formação do precedente**

Antes de passar ao exame propriamente do mérito da questão, cabem algumas observações que decorrem da experiência de conduzir este processo versando incidente de uniformização, de preparar este voto e de refletir sobre os efeitos da decisão e sobre o próprio sistema de precedentes. Decorrem também da necessidade de deixar lavrado o conteúdo de um voto vencido, que se sabia seria vencido pela apropriação feita da estatística das posições no Tribunal. Revelar a posição de divergente constitui, porém, nestes casos, um modo de contribuir, ainda na linha de Viehweg para a construção da cadeia argumentativa, porque ela pressupõe o mais franco enfrentamento do problema, assim entendido o que se opera na experiência da aplicação.

Aqui a pergunta, posta para o processo uniformizador e naquilo que se pontuou majoritariamente, superada a controvérsia sobre a possibilidade de seu conhecimento, aparentemente, exige se defina se a escala dos motoristas de transporte interestadual pode ser equiparada a turno e se a oscilação dela entre manhã, tarde e noite configuraria turnos ininterruptos de revezamento, levando à jornada qualificada de 6 horas, se não houver outra que decorra de negociação coletiva válida.

A atividade é ininterrupta se se considera que há horários variados para atendimento dos passageiros. Mas até aqui não se poderia fixar uma concepção segura de que esses horários correspondessem a turnos, até porque não se opera a alternância sucessiva entre vários grupos de empregados de modo a não paralisar as atividades de um estabelecimento centralizado. Os motoristas são designados por escalas a dirigir veículos em distâncias que levam a volume variado no percurso de estradas. Não há a troca entre grupos determinados de empregados que se alternam ao longo dos dias e das semanas para que a atividade produtiva não se paralise.

Na compreensão inicial do alcance da previsão constitucional, não se antecipou essa situação como francamente configuradora de turnos de revezamento. E isso se revela até mesmo no volume de casos em que se deduziu a pretensão à jornada especial de 6 horas e no fato de isso não ocorreu desde a primeira hora.

Não se está querendo dizer que o direito esteja congelado na imagem primeira formulada no momento da composição da norma geral e abstrata, seja ela a Constituição, seja ela a lei. É conhecido o dito de que a lei é mais inteligente do que o legislador porque ela avança no tempo atraindo para sua esfera de incidência situações que coincidam com o seu circuito teleológico. A questão é definir um valor para o passado quando a cena não se colocava como unívoca, abrindo um flanco de litigiosidade nova, que não poderia ser antevista pelas empresas como procedimento obrigatório. Há custos envolvidos, os quais trazem implicação para a manutenção do equilíbrio financeiro dos contratos, visto que não se definia até aqui como certeza que o regime de jornada obrigatório fosse de 6 horas nas situações de alternância das escalas. Esse custo maior, implicando necessidade de manutenção dos

parâmetros contratuais, como se dá no regime que preside as concessões, significará aumento no preço das passagens, até pelo passivo que a opção pode criar, já que não se admite sequer a modulação no tempo.

Ainda que comprometendo uma organicidade maior pelo volume dos documentos do processo, procurou-se trazer a íntegra dos processos paradigmas, a fim de permitir, exatamente, uma observação sobre os fatos, por razões bastante relevantes.

É o processo de uniformização de jurisprudência que cria o precedente e, numa situação como a que se examina, não constitui mera declaração da tradição que, firmada no tempo anterior, antecede ou precede o novo julgamento concretizado nas situações individuais. Neste caso, a definição, discutida em um volume de casos que não é de grande monta, pode criar para o futuro a consolidação de um entendimento que defina um direito até então inseguro, vacilante. E mais. Como se compatibilizará a periodicidade do trabalho em jornada que se estenda do dia à noite? A ocorrência disso numa única semana ou em semanas salteadas seria suficiente para levar à configuração do sistema de turnos indefinidamente? Ou se poderiam distinguir as situações a partir de uma base mensal ou semanal de modo a não estabelecer uma jornada-padrão de seis horas sem o exame da realidade da jornada de cada empregado no dia a dia?

A consideração de que as escalas dos motoristas de transporte interestadual pode configurar turnos ininterruptos de revezamento não foi divisada na imagem primeira das situações que se seguiram à Constituição de 1988 e nem foi pensada nas discussões que ali se travaram todas versando estabelecimento produtivos centralizados que operavam de forma ininterrupta pela sucessão de grupos de empregados.

Há mesmo uma dificuldade para a aplicação do sentido de interpretação, consignada na OJ 360 da SDI-I do TST, que também representa avanço em relação à concepção originária do art. 7º, XIV da CR/88.

Ali a existência dos turnos é normalmente percebida a partir das operações de uma atividade que se dá centralizadamente. Há dois turnos de trabalho que se alternam e que alcançam o horário do dia à noite.

Nas situações que serão alcançadas pelo processo uniformizador, o turno será avaliado na posição individual de cada empregado e sem que se tenha definido qual é a medida da extensão do horário noturno (compreendido aparentemente com o que vai de 22h às 5h, na versão tradicional da ficção operacional criada pelo Direito do Trabalho) e qual é a medida dos dias dessa alternância que pode levar à configuração da hipótese da OJ 360 da SDI-1. O exame dos horários nos

processos paradigmas demonstra que, nem sempre, a jornada alcançava o horário noturno em todas as semanas e que isso poderia acontecer por mais ou menos tempo. Na construção argumentativa, que se deixou para a uniformização, superado o não conhecimento, não se especificaram nuances fáticas. E por isso os parâmetros de pasteurização do entendimento não alcançam variáveis que se apresentam nas situações de fato. É certo que cabe ao intérprete distinguir. Mas neste caso o processo de aplicação levará a uma invenção de parâmetros que não repousa nos precedentes já existentes (especialmente na OJ 360), porque ela não foi pensada na situação específica das escalas de motorista e para isso basta ir às decisões que ela própria tomou como suporte para a interpretação uniformizadora. Ou então se chegará ao risco de definir uma jornada padrão de 6 horas por todo o período sem a observância das variações que efetivamente ocorrem de modo mais ou menos corriqueiro.

Quantos minutos entre o dia e a noite serão necessários para configurar os turnos ininterruptos? Quantos dias dessa situação serão necessários para distingui-la da mera oscilação costumeira da jornada?

Há mesmo uma dificuldade para a aplicação do sentido de interpretação, consignada na OJ 360 da SDI-I do TST, que também representa avanço em relação à concepção originária do art. 7º, XIV da CR/88.

Ali a existência dos turnos é normalmente percebida a partir das operações de uma atividade que se dá centralizadamente. Há dois turnos de trabalho que se alternam e que alcançam o horário do dia à noite.

A saúde do trabalhador é uma premissa que se assenta como *ratio* ou como *pressuposto* na interpretação fixada na OJ 360 da SDI-I e é ponto convergente na interpretação que leva à uniformização. No entanto, não se pode presumir o que seja melhor para o trabalhador sem o conhecimento das circunstâncias.

Não está a entender que a saúde do trabalhador não deva ser considerada para compreensão das necessidades de cada atividade. Pode ser que ela não seja alcançada por um regime de seis horas e mesmo pelo planejamento de viagens sempre nos mesmos horários do dia, o que, de resto, pode nem sempre ser viável. Pode ser que a questão não seja na alternância de horários das escalas, mas no volume delas e no regime das folgas efetivamente gozadas no local da residência ou fora dele.

O fato de não se estar trabalhando num estabelecimento fixo para o qual os empregados se dirijam em grupos que se revezam é um aspecto a distinguir. Nas operações em que o trabalhador deva se afastar de casa, conduzindo meios de transporte para outras localidades, a fim de cumprir as atribuições que lhe cabem, há a peculiaridade que é o desejo do retorno o mais rapidamente

possível. Esta é uma contingência presumível nas demandas dos trabalhadores com transporte - de qualquer um deles - e está contemplada na teleologia da Lei 13.103/2015 - por exemplo na redação dada ao art, 235-D, inclusive nos seus §§1º, 5º, 6º.

Há ainda a limitação imposta pela observância dos intervalos obrigatórios e dos horários para as viagens de ida e de volta em cada localidade.

Diferentemente dos turnos em que as atividades se organizam em horários fixos, as saídas e as chegadas dos ônibus interestaduais observam outro tipo de parâmetro mais ligado à demanda de cada localidade. Assim definir que o motorista de ônibus interestadual só possa dirigir pela manhã, pela tarde ou à noite, de modo a trabalhar sempre no mesmo turno fixo, pode significar deixá-lo mais tempo ocioso sem poder retornar ou avançar. Suponha-se um motorista que chegue ao seu destino à noite (após às 22h). Ele goza o intervalo interjornadas de 11 horas e está pronto para retornar. A prevalecer o sistema de turnos de revezamento, se a empresa optar por manter turnos fixos, ele só poderá retornar mais tarde de modo chegar no horário equivalente ao do dia anterior. E dependerá sempre de haver saída de ônibus em horário compatível.

Assim, o que é saudável para o trabalhador pode ser um horário que permita a ele voltar para casa, ainda que implique o trabalho em uma parte do dia diversa daquela na qual trabalhou na véspera. O argumento da saúde, portanto, não pode ser usado nestes casos genericamente. Se a uniformização o plasmou como lugar comum para os estabelecimentos centralizados, as contingências na hipótese analisada exigiriam se perscrutassem nuances que não podem ser generalizadas para a composição de um precedente que deve abarcar a racionalidade a partir dos fatos. A racionalidade na análise do caso exige se compatibilizem peculiaridades que são da atividade que implica a movimentação para longe do local de residência do empregado.

Não há tampouco revezamento nos horários, porque a alocação dos motoristas depende apenas da previsão de saída das viagens de acordo com os critérios erigidos pela autoridade competente para isso definir.

Nas situações que serão alcançadas pelo processo uniformizador, o turno será avaliado na posição individual de cada empregado e sem que se tenha definido qual é a medida da extensão do horário noturno (compreendido aparentemente com o que vai de 22h às 5h, na versão tradicional da ficção operacional criada pelo Direito do Trabalho) e qual é a medida dos dias dessa alternância que pode levar à configuração da hipótese da OJ 360 da SDI-1. O exame dos horários nos processos paradigmas demonstra que, nem sempre, a jornada alcançava o horário noturno em todas as semanas e que isso poderia acontecer por mais ou menos tempo. Na construção argumentativa, que se deixou para a uniformização, superado o não conhecimento, não se especificaram nuances fáticas. E por

isso os parâmetros de pasteurização do entendimento não alcançam variáveis que se apresentam nas situações de fato. É certo que cabe ao intérprete distinguir. Mas neste caso o processo de aplicação levará a uma invenção de parâmetros que não repousa nos precedentes já existentes (especialmente na OJ 360), porque ela não foi pensada na situação específica das escalas de motorista e para isso basta ir às decisões que ela própria tomou como suporte para a interpretação uniformizadora. Ou então se chegará ao risco de definir uma jornada padrão de 6 horas por todo o período sem a observância das variações que efetivamente ocorrem de modo mais ou menos corriqueiro.

Quantos minutos entre o dia e a noite serão necessários para configurar os turnos ininterruptos? Quantos dias dessa situação serão necessários para distingui-la da mera oscilação costumeira da jornada?

As indagações podem se suceder nessa remessa para o futuro que se faz à guisa de voto vencido, consignando uma posição divergente que pode ser rechaçada, mas cujas bases devem ser argumentativamente consideradas no processo de conhecimento que é devido não apenas do direito do trabalho mas do direito em geral.

## **AUDIÊNCIA PÚBLICA**

### **Uma ponderação sobre a audiência pública**

No percurso de instrução do processo, resolveu-se abrir a discussão numa audiência pública. Com certo entusiasmo até, a expectativa era de poder ouvir efetivamente lados ou perspectivas que não se expõem com clareza nos processos, em que o interesse polarizado entre pretensão e defesa pode escamotear um costume que se assenta na tradição da relação entre as partes. O rito processual pode esconder parcelas deste costume vivenciado. Ouvir os interessados poderia, em tese, iluminar o modo como as atividades se desenvolvem no hábito das relações.

Assim, o presente procedimento concentrado de formação de precedente pressupõe ampla participação dos grupos interessados, especialmente pelo alto grau de faticidade envolvido. A audiência pública ocorreu no dia 12.06.2017 (f. 217).

O voto traz, a seguir, um relato das manifestações, a fim de deixar transcrita a vivência que se deu em oralidade e guardar a memória do acontecimento (v. ata às f. 1808/1809). Mas considero frustrante a experiência.

Faltou a voz dos trabalhadores. É certo que entre os inscritos havia um

advogado a representar um sindicato de empregados do Rio do Janeiro. Isso é pouco para dar a conhecer os meandros da prestação de serviços e da organização das escalas na perspectiva da categoria profissional. Faltou que eles dissessem dos detalhes, dos costumes, das razões pelas quais os turnos ininterruptos de revezamento se configuram, do como isso será bom para eles, numa jornada de seis horas e não apenas pela monetarização que se instalará.

Dr. Daniel Dias de Moura, representado o Sindicato Municipal dos Trabalhadores Empregados em Empresas de Transporte Urbano de Passageiros no Município do Rio de Janeiro - SINTRATURB-RIO, posicionou-se pela 1ª corrente. Ressaltou, em síntese, que as teses conflitantes tem um ponto comum: a saúde do trabalhador que fica exposta a prejuízos, bem como a segurança viária. Seria a vida x lucro. A primeira tese teria como foco as pessoas, preocupando-se com os riscos à saúde dos empregados e dos cidadãos. O índice de afastamento do trabalho pelo INSS é muito grande entre os motoristas. E a empresa não pode transferir o risco do seu empreendimento para a saúde do trabalhador e do cidadão, enquanto usuário do transporte e cidadão contribuinte (INSS). Ele afirmou que a 2ª corrente não tem respaldo constitucional e ofende o art. 2º da CLT. Além de não existir previsão nos instrumentos normativos para a adoção de jornadas variadas. O interesse do setor econômico seria mitigar o tempo do trabalhador a sua disposição, para baratear o custo do transporte. O argumento sempre foi a peculiaridade da atividade (tempo de espera, intervalo intrajornada), tudo para suprimir o tempo do trabalhador. O motorista não tem tempo livre, apenas tempo para recuperar a energia para voltar ao trabalho, o que afronta art. 5º da CR/88. Ele enfatizou que a média de acidentes em transporte nos últimos cinco anos foi de 39.837, média mensal de 666. O número de pessoas envolvidas foi de 2.140. Foram 51 mortes/mês, dados que impactam no DPVAT. O record de acidente do trabalho 636 motoristas perderam vida em 2013.

Dr. Bruno Martins Miranda de Assis, representando a empresa Água Branca, apresentou posicionamento a favor da 2ª corrente. Afirmou que o entendimento fixado na OJ 360 da SDI-I do TST é difícil aplicação no segmento do transporte rodoviário interestadual, porque há atividade contínua ao longo do tempo, mas não há abrangência das 24 horas do dia. Não seria possível haver viagens em uma semanas somente pela manhã e em outras somente no turno da noite. Frisou a existência de peculiaridades da situação em exame, que fazem com que haja a readaptação das escalas de trabalho, como, por exemplo, as condições das estradas brasileiras, e a necessidade de se atender ao interesse dos motoristas, para que possam gozar de folga compensatória. A OJ 360 da SDI-I esclarece uma discussão de que teria que englobar as 24 horas, que, para este segmento, é muito tempo sem ter uma programação. Asseverou que para o motorista interestadual são benéficas as variações de jornada de acordo com escalas, visto que visam mitigar os acidentes ao evitar jornadas elasticadas. Os motoristas têm

horários definidos com antecedência, podendo fazer uma programação da sua vida profissional e social. A análise não é econômica, mas social. A Lei n. 13.015/2014 evidencia uma preocupação maior com pausas e descansos, além de validar a jornada 12x36, maior do que as escalas.

Dra. Letícia Pimentel Santos, pela empresa Gontijo de Transportes Ltda., ressaltou que as empresas de transporte exercem atividades públicas. Os horários são determinados pelo poder público, para atender a maioria dos brasileiros. Não há como a empresa estabelecer os horários. O poder público penaliza caso não haja cumprimento deles. Os motoristas têm ciência prévia das escalas e as variações decorrem da linha. Citou como exemplo, a linha Belo Horizonte/Salvador, com alternância de motoristas, na qual um primeiro motorista sai de Belo Horizonte e vai até Governador Valadares. Em Governador Valadares, outro motorista assume e vai até Vitória da Conquista. Outro motorista assume em Vitória da Conquista e vai até Salvador. A empresa observa a cidade/residência do motorista, para fazer folga, intrajornada, interjornada, objetivando o convívio familiar. A Lei n. 13.015/2014 não fez menção a turnos ininterruptos de revezamento. Disse não ser possível fazer um horário fixo, rígido, pois haveria dificuldade de estabelecer a compensação com folga e isso comprometeria o retorno do empregado mais brevemente à sua casa. Uma linha interestadual com menos de 6 horas de duração é muito difícil e impediria a volta do motorista para gozar da folga em casa.

Dr. Miguel Henrique Valadares, representante do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros nos Estado de Minas Gerais - SINDPAS, asseverou que seria prejudicial ao trabalhador a eventual edição de súmula reconhecendo turnos interruptos de revezamento, pois haverá fixação de jornada mínima de 6 horas e o que se tem hoje é jornada de 44 semanais. A jornada de 6 horas contraria a legislação que regulamenta o trabalho dos motoristas e a própria negociação coletiva de 2017/2019, que disciplina a relação entre empresas e trabalhadores, gerando insegurança jurídica.

Dr. Afonso Ferreira da Silva Jr., pela Viação Pássaro Verde, salientou a natureza jurídica da atividade de transporte de passageiros, que é de caráter público. A empresas prestam atividade mediante concessão e não têm liberdade ampla para dirigir a prestação de serviços dos seus empregados. As escalas de trabalho são feitas de acordo com o interesse público e dos usuários do transporte público municipal e interestadual. E são feitas observando destinos, rota, número de passageiros. Em caso de adoção de turnos ininterruptos, dependendo da rota, seriam necessários dois ou três motoristas, porque os locais nem sempre possuem pessoal qualificado para dar seguimento à viagem. A Lei n. 13.015/2014 prevê a jornada de 8 horas e assegura o intervalo mínimo de uma hora, porque a jornada é superior a 6 horas. A lei prevê a concessão de intervalo a cada 4 horas de viagem. A lei já protege a saúde dos motoristas. E tudo é observado nas escalas, visando resguardar o trabalhador no seu aspecto social e de saúde. Inviabilizará as negociações coletivas.

A representante do Ministério Público do Trabalho, Procurador-chefe

Adriana Augusta de Moura Souza, enfatizou que o sistema de transporte tem particularidades, mas a Constituição da República é única, devendo ser observada por todos. A lei é uma só para todos os tipos de empregados. Há uma forma de se fazer o trabalho diferente. Empresas devem se ajustar a lei e não criar subterfúgios. O relógio biológico está sendo aviltado. É um setor difícil de se avaliar, mas tem-se que ver o lado do trabalhador, porque a empresa lida com o sistema fechado, já se conhece. Há dogmas de proteção do trabalhador que devem ser respeitados. Como cuidar da saúde do trabalhador. A especificidade tem que caber na norma e não o contrário.

Procurou-se a síntese de tudo quanto foi dito e, sobretudo, deixar bem clara a frustração pela ausência do empregados e/ou de seus sindicatos.

## **CORRENTES INTERPRETATIVAS**

O âmago da questão jurídica controvertida está em se saber se o trabalho dos motoristas de ônibus interestaduais, cumprido em escalas variadas de viagens, caracterizam turnos ininterruptos de revezamento, com jornada reduzida de seis horas ou de outro limite, não superior a oito horas diárias ou 44 semanais, estabelecido por norma coletiva (art. 7º, XIV, da CR/88).

O parecer da Comissão de Uniformização de Jurisprudência (f. 102/117 - ID. 76e835f) faz minucioso levantamento das posições fixadas nos processos e também uma aferição geral dos entendimentos, concluindo que o entendimento jurisprudencial majoritário neste Regional é no sentido de reconhecer o turno ininterrupto de revezamento para motorista de ônibus interestadual (1ª corrente).

Um dos fundamentos desta 1ª corrente é de que a atual jurisprudência do TST não permite a fixação de jornadas móveis e variáveis, por ser prejudicial ao trabalhador. E que para a caracterização do turno ininterrupto, basta que o empregado trabalhe em turnos distintos, ainda que em dois, com alternância de horários, nos termos da OJ 360 da SDI-I do TST.

Também é defendido ser irrelevante que a atividade da empresa seja desenvolvida de forma ininterrupta ou não, pois o trabalho em turnos de revezamento acarreta prejuízo à saúde física e mental do trabalhador, porque altera o ciclo biológico e compromete a vida social. Aplicar-se-ia à hipótese do motorista de ônibus interestadual, por analogia, o entendimento consagrado na OJ 274 da SDI-I do TST.

Os adeptos desta 1ª corrente entendem que a peculiaridade da atividade exercida não é justificativa para a empresa deixar de observar as normas trabalhistas referentes ao regime

de trabalho. A empregadora deve assumir os riscos da atividade econômica e se adequar às condições inerentes ao empreendimento, contratando mais empregados.

O art. 7º, XIV, da CR/88 não traz exigência de jornadas fixas para que fique caracterizado trabalho em turnos ininterruptos de revezamento, tampouco a OJ 360 da SDI-I do TST. A finalidade da norma constitucional é exatamente proteger a saúde física e psíquica de empregado que trabalha com alternância de horários.

Os argumentos deduzidos apontam para a incidência imediata e direta da Constituição nas hipóteses de fato, fixando que não há uma lacuna regulamentar, mas o reconhecimento de uma situação jurídica que já se configurava, definindo a existência da figura típica dos *turnos ininterruptos de revezamento*.

A grande variação dos horários de início e término de cada turno de trabalho agrava ainda mais os desgastes físico, psíquico e social do trabalhador.

Já a 2ª corrente defende que não caracteriza turno ininterrupto de revezamento o trabalho de motorista de ônibus interestadual submetido a escalas variadas, porque a alternância de turnos e horários visa ao atendimento de viagens programadas, sendo inerente à atividade desempenhada. O atendimento a escalas de viagens determinadas pela empregadora é típico da função.

A variação de horários não decorre de funcionamento ininterrupto da produção ou atividade empresarial. Os longos deslocamentos rodoviários entre as diversas localidades é que impossibilitam a prestação de serviço sempre no mesmo horários.

Os horários de início e encerramento da jornada sofrem constante variação, de forma aleatória, o que descaracteriza o turno ininterrupto de revezamento e, não sendo hipótese de turno ininterrupto de revezamento, prefixados pelo empregador, mas de simples escalas de horários de trabalho variáveis, não podem ser deferidas, de forma extraordinária, as horas trabalhadas além da 6ª diária ou da 36ª semanal.

A Comissão de Jurisprudência citou como precedentes da 1ª corrente, favorável à caracterização dos turnos ininterruptos, os seguintes processos (f. 112/113 - ID 76e835f - p. 11 e 12):

1ª Turma: 0000714-23.2015.5.03.0099 RO (00714-2015-099-03-00-9 RO)  
2ª VT de Governador Valadares, Evangevaldo Gomes Amorim contra Cia. São Geraldo de Viação; cartões de ponto às f. 350/392 (IDs 810e014, a0838dd, d28de56);

3ª Turma: 0000207-67.2012.5.03.0099 RO (00207-2012-099-03-00-2 RO)  
2ª VT de Governador Valadares, Mário Antônio Broseguini contra Viação Águia Branca S.A.; os cartões de ponto não vieram aos autos (f. 430/523 - IDs 90333ed, 07c3062, 9d727c4, 417e29a, 4f81815, 9f22cae, a102394, d4bc49c, aff8883);

4ª Turma: 0001613-55.2014.5.03.0099 RO (01613-2014-099-03-00-4 RO)  
2ª VT de Governador Valadares, Fábio Ferraz Lima contra Viação Itapemirim S.A., cartões de ponto às f. 586/596 - ID b9018d1);

7ª Turma: 0000212-73.2015.5.03.0135 RO (00212-2015-135-03-00-7 RO)  
3ª VT de Governador Valadares, José Iremar Oliveira contra EMTRAM - Empresa de Transportes Macaubense Ltda., cartões às f. 675/694 - IDs c94f5f2, p. 5/18, 216c349 p. 1/6), f. 699/706 - IDs 12303fe p. 3/10);

8ª Turma: 0000093-15.2015.5.03.0135 RO (00093-2015-135-03-00-2 RO)  
3ª VT de Governador Valadares, Gilberto dos Santos Pacheco em face de Viação Novo Horizonte Ltda., com juntada de demonstrativos de análise de discos diagrama às f. 806/834 - IDs e0df02f e discos tacógrafos às f. 835/972 - ID b9a125a);

10ª Turma: 0011099-71.2015.5.03.0150 RO (PJe), consulta no sistema do PJe aos cartões de ponto.

Como acórdãos precedentes da 2ª corrente, pela não caracterização dos turnos ininterruptos, os seguintes processos (f. 113/114 - ID 76e835f - p. 12 e 13):

3ª Turma: 0001787-87.2014.5.03.0059 ED (01787-2014-059-03-00-8 ED)  
1ª VT de Governador Valadares, Ênio Melo Araújo em face de Viação Itapemirim S.A., com controles de ponto às f. 1064/1263 - IDs b06f1fa p. 14, f6caba4, caf1141, 420902b, 697bf9e, ba47beb, 5335512, 6df0f16, 91853c3, d39ec83, fd9e08c, 1ebd739, 1c84c84 p. 1),

4ª Turma: 0000519-61.2015.5.03.0059 RO (00519-2015-059-03-00-0 RO)  
1ª VT de Governador Valadares, Edcarlos da Silva Pedreira em face da Viação Itapemirim S.A., com fichas de controle de jornada às f. 1441/1616 - IDs 2ba3d2f p. 13/19, 01a6c90, 1775b84, 2090371, 6a316d6, ba656b7, b4e9400, e015c8a, 116cbd2, e4870a1, 5a1cd72, 9a61510, f5d868f, b89e2c8 p.1);

5ª Turma: 0000395-20.2011.5.03.0059 RO (00395-2011-059-03-00-9 RO)  
1ª VT de Governador Valadares, Agnaldo Teixeira Moreira em face da Empresa Gontijo de Transportes Ltda., com fichas de controle de ponto às 1728/1777 - IDs c861233 - p. 13/20, 6cae11f, 190fe4f, 3f35be9 p. 1/9);

9ª Turma: 0010221-94.2015.5.03.0135 RO (PJe), dados obtidos mediante consulta aos sistema do PJe.

A Comissão de Jurisprudência sugeriu duas opções de redação do verbete para fins de uniformização jurisprudência:

### **1ª opção**

"TURNO ININTERRUPTO DE REVEZAMENTO. CARACTERIZAÇÃO. MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL. HORAS EXTRAS. O motorista de ônibus interestadual submetido a escalas variadas de trabalho, com alternância de turnos, que compreendam, no todo ou em parte, o horário diurno e o noturno, tem direito à jornada especial prevista no art. 7º, XIV, da Constituição da República de 1988."

### **2ª opção**

"MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL. TURNO ININTERRUPTO DE REVEZAMENTO. NÃO CARACTERIZAÇÃO. HORAS EXTRAORDINÁRIAS INDEVIDAS. A jornada de motorista de ônibus interestadual, exercia em escalas variadas, não caracteriza turno ininterrupto de revezamento, visto que a alternância de turnos é inerente à atividade. Portanto, indevidas horas extraordinárias sob tal título."

O Ministério Público do Trabalho pronunciou-se pela caracterização dos turnos ininterruptos de revezamento (v. f. 219/222 e ID. 518a51d).

Esta relatora propôs, porém, uma 3ª opção, baseada no entendimento que a distinção da primeira corrente está em que escalas não se confundem com turnos e esta especificidade que distingue a situação daquela regulada no art. 7º, inciso XIV da Constituição da República decorre de características da atividade produtiva que devem ser expostas.

### **3ª opção:**

MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL. TURNO ININTERRUPTO DE REVEZAMENTO. NÃO CARACTERIZAÇÃO. HORAS EXTRAORDINÁRIAS INDEVIDAS. A jornada de motorista de ônibus interestadual, exercida em escalas variadas, não caracteriza turno ininterrupto de revezamento, visto que a alternância decorre dos horários das viagens e da necessidade de compatibilizar os horários do empregado e o seu retorno ao local de origem.

Desse modo, absorvendo os fundamentos da corrente majoritária, propôs-se a adoção da seguinte interpretação como sendo tese jurídica, que foi aprovada pela posição

majoritária:

"TURNO ININTERRUPTO DE REVEZAMENTO. CARACTERIZAÇÃO. MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL. HORAS EXTRAS. O motorista de ônibus interestadual submetido a escalas variadas de trabalho, com alternância de turnos, que compreendam, no todo ou em parte, o horário diurno e o noturno, tem direito à jornada especial prevista no art. 7º, XIV, da Constituição da República de 1988."

## SÚMULA DO VOTO

O Egrégio Pleno do Tribunal Regional do Trabalho da Terceira Região, em sessão ordinária realizada nesta data, sob a presidência do Exmo. Desembargador Presidente, Júlio Bernardo do Carmo, computados os votos dos Exmos. Desembargadores Júlio Bernardo do Carmo (Presidente), Ricardo Antônio Mohallem (Primeiro Vice-Presidente), Luiz Ronan Neves Koury (Segundo Vice-Presidente), Fernando Antônio Viégas Peixoto (Corregedor), Márcio Ribeiro do Valle, Luiz Otávio Linhares Renault, Maria Lúcia Cardoso de Magalhães, Marcus Moura Ferreira, Denise Alves Horta, Lucilde d'Ajuda Lyra de Almeida, Paulo Roberto de Castro, Anemar Pereira Amaral, Márcio Flávio Salem Vidigal, Emerson José Alves Lage, Marcelo Lamego Pertence, Rogério Valle Ferreira, João Bosco Pinto Lara, Fernando Luiz Gonçalves Rios Neto, José Eduardo de Resende Chaves Júnior, Mônica Sette Lopes (Relatora), Camilla Guimarães Pereira Zeidler, Paulo Chaves Corrêa Filho, Maria Stela Álvares da Silva Campos, Luiz Antônio de Paula Iennaco, Sércio da Silva Peçanha, Cristiana Maria Valadares Fenelon, Taisa Maria Macena de Lima, Milton Vasques Thibau de Almeida, Rosemary de Oliveira Pires, Ana Maria Amorim Rebouças, José Marlon de Freitas, Maria Cecília Alves Pinto, Manoel Barbosa da Silva, Maristela Íris da Silva Malheiros, Juliana Vignoli Cordeiro e Marco Antônio Paulinelli de Carvalho, e com a presença da Exma. Procuradora-Chefe Adjunta da Procuradoria Regional do Trabalho da Terceira Região, Fernanda Brito Pereira,

RESOLVEU, por maioria de votos, conhecer do Incidente de Uniformização de Jurisprudência, vencidos os Exmos. Desembargadores Ricardo Antônio Mohallem, Márcio Ribeiro do Valle, Paulo Roberto de Castro, Marcelo Lamego Pertence, João Bosco Pinto Lara, Mônica Sette Lopes, Camilla Guimarães Pereira Zeidler, Maria Stela Álvares da Silva Campos, Cristiana

Maria Valadares Fenelon, Rosemary de Oliveira Pires, José Marlon de Freitas e Manoel Barbosa da Silva, que acompanharam a divergência apresentada pelo Exmo. Desembargador João Bosco Pinto Lara, no sentido de que os acórdãos divergentes apontados partem de pressupostos fáticos distintos; no mérito, por maioria simples de votos, vencidos os Exmos. Desembargadores Ricardo Antônio Mohallem, Maria Lúcia Cardoso de Magalhães, Marcus Moura Ferreira, Márcio Flávio Salem Vidigal, Rogério Valle Ferreira, João Bosco Pinto Lara, Mônica Sette Lopes, Camilla Guimarães Pereira Zeidler, Paulo Chaves Corrêa Filho, Maria Stela Álvares da Silva Campos, Luiz Antônio de Paula Iennaco, Milton Vasques Thibau de Almeida e Manoel Barbosa da Silva, determinar a edição de Tese Jurídica Prevalente, com a seguinte redação: "**TURNO ININTERRUPTO DE REVEZAMENTO. CARACTERIZAÇÃO. MOTORISTA DE ÔNIBUS INTERESTADUAL. HORAS EXTRAS.** O motorista de ônibus interestadual submetido a escalas variadas de trabalho, com alternância de turnos, que compreendam, no todo ou em parte, o horário diurno e o noturno, tem direito à jornada especial prevista no art. 7º, XIV, da Constituição da República de 1988."

Assistiram ao julgamento os ilustres advogados Marcos de Castro Pinto Coelho e Miguel Henrique Valadares.

Belo Horizonte, 5 de outubro de 2017.

**MÔNICA SETTE LOPES**  
**Desembargadora Relatora**

MSL/8