



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

0011547-72.2016.5.03.0000-IUJ

SUSCITANTE: DESEMBARGADOR 1º VICE-PRESIDENTE DO TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 3ª REGIÃO

EMENTA: INCIDENTE DE UNIFICAÇÃO DE JURISPRUDÊNCIA. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ACOMPANHAMENTO DO ABASTECIMENTO. Diante do posicionamento majoritário neste Regional no sentido de que não tem direito ao adicional de periculosidade o motorista que apenas acompanha o abastecimento de veículo que conduz, editou-se de Súmula de jurisprudência uniforme que retrate este entendimento.

RELATÓRIO

O Desembargador 1º Vice-Presidente deste Regional determinou o processamento do Incidente de Uniformização de Jurisprudência trabalhista a partir da seguinte questão, posta à vista de dissenso interpretativo: "Adicional de Periculosidade. Motorista. Acompanhamento do Abastecimento de Veículo" (f. 6).

A Comissão de Jurisprudência manifestou-se às f. 156/178.

O Ministério Público do Trabalho opinou às f. 662/666.

É o relatório.

ADMISSIBILIDADE

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

O Incidente foi suscitado pela empresa Usina Delta S.A. em sede de recurso de revista nos autos do processo n. 0011814-93.2014.5.03.0168 (f. 33/54).

Observa-se que a numeração das folhas citada é a da versão em pdf do

processo, na ordem crescente.

MÉRITO

O âmago da questão jurídica controvertida está na definição sobre o direito ao adicional de periculosidade do empregado motorista, que apenas acompanha o abastecimento do veículo.

A matéria como se sabe suscita apenas a verificação da opção interpretativa predominante.

No entanto, como se trata da fixação de um precedente e sabendo-se da tendência à abstração que permeia a lógica interpretativa no sistema brasileiro, é preciso deixar bem delineada a questão fática que é objeto de análise, porque é a partir de seus supostos e das nuances relacionais que deles derivam que se fará a analogia com outras situações e, eventualmente, a distinção. A hipótese analisada é, portanto, aquela do motorista cuja atividade é a de transporte e/ou distribuição de bens, que leva o veículo para abastecer, sem praticar qualquer dos atos inerentes à operação do equipamento por meio do qual se processa o dito abastecimento, reconhecidamente aquilo que se tem como atribuição própria do frentista dos postos de gasolina e equiparados. A razão de o fazer é exatamente o fato de o veículo precisar do combustível para que ele continue a exercer suas atribuições típicas. Assim, deixando clara desde já a limitação dos pressupostos analisados, a partir das palavras-chaves que nortearam a indicação de relevância no processo de uniformização, não se trata a hipótese discutida daquela pertinente à pessoa que opere, por qualquer razão, o equipamento destinado ao abastecimento ou mesmo ao motorista cuja atribuição seja exclusivamente a de levar ao longo do seu dia de trabalho vários veículos para abastecer e que, por isso, não se ocupe das tarefas acima referidas de transporte e/ou de distribuição de bens. Tampouco se está referindo, nos limites propostos para uniformização, que se referem expressamente a motoristas, a operadores de máquinas agrícolas que manuseiam combustível em situações precárias, sem bombas de abastecimento ou equipamentos equivalentes àqueles que se encontram em postos de gasolina. Em relação a eles, é a pontuação das circunstâncias de cada realidade vivenciada que levará à assimilação (ou não) dos pressupostos apresentados para exame e uniformização do modo como incide a base normativa que conforma a situação ora focada. Pode ser que o modo de trabalhar do operador de máquinas agrícolas tenha, na abordagem concreta, elementos que a tornem mais assimilável à situação ora enfrentada. Pode ser que os

elementos se distingam dela de forma significativa de modo a levar o julgador a um entendimento diverso, ou mais especificamente, à distinção.

O processo de definição de um precedente não exaure, como se viu, a interpretação que cabe ao juiz. Ao contrário, exige-se de quem julga o exercício analógico que, no contexto brasileiro, não vai apenas ao caso com suas nuances, mas a ele (à base fática que norteia a uniformização do entendimento normativo lançado no precedente) e a todo o arcabouço normativo aplicável na tradição à hipótese discutida. Assim, ainda que se tenha feito esse esforço de destaque das situações, é no caso concreto, consumado na imprevisibilidade do futuro, que ele se dará. Ao juiz, então, caberá a comparação da situação do motorista que leva o veículo que dirige para fins de transporte/distribuição de bens à bomba de abastecimento, com todas as outras histórias que vierem a se alinhar nos processos, esse repositório das infinitas possibilidades da vida.

A distinção (*o distinguishing*) não é, portanto, um procedimento *a priori*, mas sempre *a posteriori*, circunstância que se verifica facilmente quando se analisam as balizas forjadas na experiência anglo-americana, na medida em que ela possa ser aplicada à realidade brasileira (e na concepção desta relatora, há sempre uma base retórica e artificial quando se sustenta a parecença dos sistemas. Por mais que eles se intercambiem, ainda é muito cedo para que a tradição abstratora do sistema continental seja apreendida na formulação concreta do sistema do common law (cf. LOPES, Mônica Sette. Precedentes e tópica: soluções como problema. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*. Curitiba, v. 59, p. 255-273, 2008, jul./dez/2007 e LOPES, Mônica Sette. Os precedentes e o sistema. *Revista Trabalhista (Rio de Janeiro)*, v. 4, p. 517-539, 2002.)

Dito isso, parte-se para a análise do tema propriamente.

O parecer da Comissão de Uniformização de Jurisprudência (f. 156/178 - ID 905ae09), acompanhada de volumoso aporte de acórdãos das várias turmas deste Tribunal com a diversidade da composição por desembargadores e juízes convocados que lhe é costumeiramente característica (f. 180/657), faz minucioso levantamento das posições fixadas nos processos e também uma aferição geral dos entendimentos, concluindo que o entendimento jurisprudencial majoritário neste Regional, que se encontra em consonância com o posicionamento que vem sendo adotado pela SBDI-I do TST (f. 174/175), é no sentido de que não há falar em pagamento de adicional de periculosidade aos motoristas, pois, ao fazerem a condução dos veículos para o abastecimento não operam diretamente a bomba de gasolina (veja-se o levantamento consolidado as f. 165/174).

O fundamento muito frequente é de que os empregados motoristas vivenciam situação corriqueira, análoga a de qualquer indivíduo, quando se dirige a um posto de combustível para realizar o abastecimento de automóvel, não se submetendo, portanto, a risco acentuado

na forma do inciso I do art. 193 da CLT, nem se tratando da situação típica estabelecida na norma reguladora.

Também é defendido a interpretação que a mera permanência do motorista em área de risco, durante o abastecimento do veículo, implica exposição eventual, adequando-se à parte final do item I da Súmula 364 do TST.

Há fundamento, ainda, consistente na aplicação analógica da Súmula 447 do TST, que estabelece a interpretação segundo a qual não é devido o adicional de periculosidade aos tripulantes e demais empregados em serviços auxiliares de transporte aéreo que, no momento do abastecimento da aeronave, permanecem a bordo.

Já a corrente minoritária deste Regional defende que o risco a que o trabalhador motorista submete-se ao acompanhar o abastecimento do veículo que conduz não se equipara ao risco a que o indivíduo comum fica exposto, por exemplo, ao abastecer o próprio automóvel. A exposição à periculosidade, segundo esse entendimento, é habitual e é imposta pelo empregador, por força do contrato de trabalho, não podendo este se eximir da responsabilidade pelo pagamento correspondente adicional de periculosidade.

Os adeptos deste entendimento fundamentam sua posição no teor do item I, primeira parte, da Súmula 364/TST, que se coloca no sentido de que "tem direito ao adicional de periculosidade o empregado exposto permanentemente ou que, de forma intermitente, sujeita-se a condições de risco". Portanto, a condução de veículo para área de abastecimento, de forma rotineira ou periódica, pressupõe a obrigatoria permanência do empregado em área de risco. O risco existe, ainda que de forma intermitente, independentemente do tempo de exposição do trabalhador, podendo o sinistro ocorrer a qualquer momento da permanência do empregado na área de risco.

Afirmam que a atividade eventual capaz de descaracterizar a situação de perigo é aquela que ocorre de forma aleatória e imprevisível, exatamente por não corresponder a tarefas próprias da função desempenhada pelo empregador na organização empresarial.

Outro fundamento é que, na forma do item 3, "q", da NR-16 do Ministério do Trabalho, tratando-se de abastecimento de inflamáveis, é de risco toda a área de operação, abrangendo, no mínimo, círculo com raio de 7,5 metros com centro na bomba de abastecimento da viatura e faixa de 7,5 metros de largura para ambos os lados da máquina.

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

1ª opção - Corrente majoritária

"ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ACOMPANHAMENTO DE ABASTECIMENTO DE VEÍCULO. O motorista que apenas acompanha o abastecimento de veículo que conduz não tem direito ao pagamento do adicional de periculosidade."

2ª opção - Corrente minoritária

"ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ACOMPANHAMENTO DO ABASTECIMENTO DO VEÍCULO. O motorista que acompanha o abastecimento de veículo que conduz, de forma habitual, tem direito ao pagamento do adicional de periculosidade".

Na sessão do Pleno, foi apresentada uma 3ª opção:

"ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ACOMPANHAMENTO DO ABASTECIMENTO DO VEÍCULO. O motorista que acompanha o abastecimento de veículo que conduz tem direito ao pagamento do adicional de periculosidade".

O Ministério Público do Trabalho, ressalvado o entendimento pessoal da Procuradora-Chefe Substituta, Sônia Toledo Gonçalves, pronunciou-se no sentido de ser indevido o adicional de periculosidade na condição examinada (v. f. 662/666).

Desse modo, absorvendo os fundamentos da corrente majoritária no sentido de que os empregados motoristas vivenciam situação corriqueira, análoga a de qualquer indivíduo, quando se dirige a um posto de combustível para realizar o abastecimento de automóvel; que a mera permanência do motorista em área de risco, durante o abastecimento do veículo, implica exposição eventual, adequando-se à parte final do item I da Súmula 364 do TST; e em aplicação analógica da Súmula 447 do TST, que estabelece a interpretação segundo a qual não é devido o adicional de periculosidade aos tripulantes e demais empregados em serviços auxiliares de transporte aéreo que, no momento do abastecimento da aeronave, permanecem a bordo; propôs-se a adoção da seguinte interpretação como sendo tese jurídica, que foi aprovada pela posição majoritária:

"ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ACOMPANHAMENTO DE ABASTECIMENTO DE VEÍCULO. O motorista que apenas acompanha o abastecimento de veículo que conduz não tem direito ao pagamento de adicional de periculosidade."

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), Márcio Ribeiro do Valle, Maria Laura Franco Lima de Faria, Luiz Otávio Linhares Renault, Emília Facchini, Marcus Moura Ferreira, José Murilo de Moraes, Denise Alves Horta, Sebastião Geraldo de Oliveira, Lucilde d'Ajuda Lyra de Almeida, Anemar Pereira Amaral, Jorge Berg de Mendonça, Márcio Flávio Salem Vidigal, Emerson José Alves Lage, Jales Valadão Cardoso, 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, Sérgio da Silva Peçanha, Cristiana Maria Valadares Fenelon, Taisa Maria Macena de Lima, Luís Felipe Lopes Boson, Milton Vasques Thibau de Almeida, Rosemary de Oliveira Pires, Ana Maria Amorim Rebouças, Maria Cecília Alves Pinto, Paulo Maurício Ribeiro Pires, Manoel Barbosa da Silva, Maristela Íris da Silva Malheiros, Paula Oliveira Cantelli, Adriana Goulart de Sena Orsini, Juliana Vignoli Cordeiro e Marco Antônio Paulinelli de Carvalho, e com a presença da Exma. Procuradora-Chefe da Procuradoria Regional do Trabalho da Terceira Região, Adriana Augusta de Moura Souza, RESOLVEU, por maioria de votos, vencida a Exma. Desembargadora Ana Maria Amorim Rebouças, conhecer do Incidente de Uniformização de Jurisprudência; no mérito, por maioria absoluta de votos, vencidos os Exmos. Desembargadores Luiz Ronan Neves Koury, Luiz Otávio Linhares Renault, Denise Alves Horta, Fernando Luiz Gonçalves Rios Neto, José Eduardo de Resende Chaves Júnior, Cristiana Maria Valadares Fenelon, Ana Maria Amorim Rebouças, Paula Oliveira Cantelli, Adriana Goulart de Sena Orsini e Juliana Vignoli Cordeiro, determinar a edição de Súmula de Jurisprudência Uniforme, nos seguintes termos: "ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ACOMPANHAMENTO DE ABASTECIMENTO DE VEÍCULO. O motorista que apenas acompanha o abastecimento de veículo que conduz não tem direito ao pagamento de adicional de periculosidade."

Belo Horizonte, 9 de março de 2017.

MÔNICA SETTE LOPES
Desembargadora Relatora

MSL/8