



**A C Ó R D ã O 1ª**

**Turma**

GMARPJ/esc/er

**RECURSO REVISTA. VIGÊNCIA DA LEI N.º 13.467/17. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. MOTORISTA. TRANSPORTE DE PRODUTOS E MERCADORIAS. CONTRATO COMERCIAL. TERCEIRIZAÇÃO NÃO CARACTERIZADA. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA N.º 331, IV, DO TST.**

1. Na hipótese, a Corte Regional assentou que “o objeto dos contratos celebrados pelas recorrentes com a 1ª reclamada, Triângulo Logística Florestal Ltda., empregadora do reclamante, é o serviço de transporte”.
2. A jurisprudência predominante no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho é no sentido de que, em razão da natureza comercial dos contratos de transporte de cargas, não se aplica o entendimento constante da Súmula n.º 331, IV, do TST.

**MOTORISTA. HORAS DE ESPERA. INTEGRAÇÃO À JORNADA DE TRABALHO. APLICAÇÃO DA TESE FIXADA PELO STF NO JULGAMENTO DA ADIN N.º 5322/DF. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA.**

1. Nos termos do art. 235-C, § 1º, da CLT, “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”.
2. Por sua vez, o § 8º do dispositivo acima referido dispõe que “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”.
3. Ainda normatiza o § 9º do citado artigo que: “As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)”.
4. E em seu § 12 prescreve que, “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”.
5. Ante as expressas disposições legais mencionadas, esta Corte Superior consolidou o entendimento de que o tempo de espera do motorista profissional não é computado na jornada de trabalho e nem como horas extras, mas indenizado na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.
6. Todavia, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADIn n.º 5322, declarou inconstitucionais: **a)** a expressão “*não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias*”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; **b)** a expressão “*e o tempo de espera*”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C; **c)** o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; **d)** a expressão “*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*” do § 12 do art. 235-C.
7. Consta-se, pois, que o Supremo Tribunal Federal, ao declarar inconstitucionais os dispositivos retro mencionados, firmou entendimento no sentido de que, no tempo de espera, o motorista está disponível para o empregador, sendo, esse período, de trabalho efetivo. Assim, o tempo de espera para carga e descarga do caminhão, bem como o período de fiscalização da mercadoria em barreiras, seguindo a decisão do STF, será parte da contagem da jornada e do controle de ponto dos motoristas.
8. Logo, ante o caráter vinculante e “erga omnes” da decisão proferida pela Suprema Corte, resta superado o entendimento sedimentado no âmbito deste Tribunal Superior do Trabalho, devendo o “tempo de espera” do motorista profissional ser integrado à sua jornada de trabalho, e, na parte em que extrapolada, ser pago como horas extraordinárias.

## Recurso de revista conhecido e provido.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso de Revista nº TST-RR - [REDACTED]

[REDACTED] em que é Recorrente(s) [REDACTED] e são Recorrido(s) [REDACTED].

Trata-se de recurso de revista contra acórdão do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, interposto pelo autor, na vigência da Lei n.º 13.467/17.

Foram apresentadas contrarrazões ao recurso.

Dispensada a remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho, em face do disposto no art. 95, § 2º, II, do Regimento Interno do TST.

É o relatório.

### **VOTO**

#### **1. CONHECIMENTO**

O recurso é tempestivo, tem representação regular, desnecessário o preparo. Atendidos referidos pressupostos de admissibilidade, prossegue-se ao exame do apelo.

#### **1.1 RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. MOTORISTA. TRANSPORTE DE PRODUTOS E MERCADORIAS. CONTRATO COMERCIAL. TERCEIRIZAÇÃO NÃO CARACTERIZADA. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA N.º 331, IV, DO TST**

O Tribunal Regional do Trabalho, na fração de interesse, adotou a seguinte fundamentação, *verbis*:

Insurgem-se a 3ª e 4ª reclamadas, Duratex S/A e Cargill Agrícola S/A, contra o reconhecimento da responsabilidade subsidiária pelo pagamento das parcelas incluídas na condenação.

Primeiramente, cumpre observar que é irrelevante a inexistência de vínculo empregatício entre as recorrentes e o autor, uma vez que o fundamento constante da sentença para a responsabilidade subsidiária da 2ª ré é a prestação de serviços terceirizados em favor delas, na forma da Súmula 331, IV do TST.

Superado esse ponto, observo que o objeto dos contratos celebrados pelas recorrentes com a 1ª reclamada, Triângulo Logística Florestal Ltda, empregadora do reclamante, é o serviço de transporte (ID's d476c71 e d476c71). Pois bem.

Conforme precedentes do TST, contratos dessa espécie possuem natureza comercial, não se aplicando o disposto na Súmula 331 do TST, *verbis*:

"I - AGRADO DE INSTRUMENTO DA SEGUNDA RECLAMADA EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.467/2017 - RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA - TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS Caracterizada a divergência jurisprudencial, dá-se provimento ao Agravo de Instrumento para determinar o processamento do Recurso de Revista. II - RECURSO DE REVISTA DA SEGUNDA RECLAMADA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.467/2017 RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS. Não há responsabilidade subsidiária da empresa contratante de transporte rodoviário de carga em relação ao empregado da empresa de transporte contratada. Não se identifica, na espécie, hipótese de terceirização de serviços. Precedentes. Recurso de Revista conhecido e provido. III - AGRADO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA DA

PRIMEIRA RECLAMADA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.467/2017 - AUSÊNCIA DE ADEQUADA IMPUGNAÇÃO AO DESPACHO AGRAVADO - SÚMULA Nº 422, I, DO TST. As razões do Agravo de Instrumento não impugnaram os fundamentos da decisão agravada para negar seguimento ao Recurso de Revista. Incidência da Súmula nº 422, I, do TST. Agravo de Instrumento não conhecido." (Processo: ARR - 21468-74.2017.5.04.0232, 8ª Turma, Relatora: MARIA CRISTINA IRIGOYEN PEDUZZI, Julgamento: 23-10-2019, Publicação: 25-10-2019, grifei).

"AGRAVO. AGRADO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. CONTRATO DE TRANSPORTE. NATUREZA COMERCIAL. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331 DO TST. Agravo a que se dá provimento para examinar o agravo de instrumento em recurso de revista. Agravo provido. AGRADO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. CONTRATO DE TRANSPORTE. NATUREZA COMERCIAL. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331 DO TST. Em razão de provável caracterização de contrariedade à Súmula nº 331, IV, do TST, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. CONTRATO DE TRANSPORTE. NATUREZA COMERCIAL. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331 DO TST. Ao contrário do entendimento do e. Regional, extrai-se que o contrato firmado entre as reclamadas, tendo como objeto a entrega e a distribuição de jornais, cortesias e publicações produzidas pela segunda reclamada, ostenta natureza estritamente comercial na área de transporte, o que impossibilita a aplicação do entendimento contido na Súmula nº 331 desta Corte, que se destina aos contratos de prestação de serviços, hipótese diversa da presente. Recurso de revista conhecido e provido." (Processo: RR 11129-22.2016.5.03.0005; Data de Julgamento: 07-11-2018, Relator Ministro: Breno Medeiros, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 09-11-2018, sublinhei).

"AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DAS LEIS Nos 13.015/2014, 13.105/2015 E 13.467/2017 - DESCABIMENTO. CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331, IV, DO TST. A Eg. Corte de origem evidencia que não se trata de hipótese de terceirização de mão de obra, mas de celebração de contrato de natureza civil. O recurso de revista se concentra na avaliação do direito posto em discussão. Assim, em tal via,



sentença que reconheceu a responsabilidade subsidiária da segunda reclamada. Registrou que "o trabalhador foi contratado pela VOAL LOGÍSTICA LTDA, para trabalhar como motorista carreteiro. Em audiência, demonstrou-se que o autor prestou serviços exclusivamente em benefício da segunda ré ARCELORMITTAL BRASIL S. A, transportando produtos comercializados por esta". O atual entendimento desta Corte Superior é no sentido de que a existência de contrato de transporte de cargas firmado entre as reclamadas possui natureza comercial, e não de prestação de serviços. Assim, em hipótese como a dos autos, não se evidencia a terceirização prevista na Súmula 331 do TST a fim de ensejar a responsabilização subsidiária da segunda reclamada. Recurso de revista conhecido e provido. (RRAg-10441-42.2014.5.15.0055, 2ª Turma, Relatora Ministra Maria Helena Mallmann, DEJT 17/03/2023).

**RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.467/2017. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. TRANSPORTE DE CARGAS. CONTRATO COMERCIAL. SÚMULA Nº 331 DO TST.** 1. Extrai-se do acórdão recorrido que a empresa NACIONAL GÁS BUTANO DISTRIBUIDORA LTDA. firmou contrato de prestação de serviços de transporte de cargas com a empresa STAR WITHE TRANSPORTES LTDA, e que, no cumprimento deste, o autor prestava serviços simultaneamente às empresas mencionadas, atuando no recolhimento e na entrega de cargas. 2. A Corte Regional manteve a r. sentença pela qual se responsabilizara solidariamente a empresa ora recorrente (Súmula 331, IV, do TST), por entender que houve, no caso, terceirização dos serviços de transporte de carga, o que está ligado à sua atividade-fim, registrando que "a tomadora terceirizou atividade-fim, tendo em vista que o objeto de sua atividade empresária consiste na distribuição de gás liquefeito de petróleo e o respectivo transporte não poderia ser considerado uma atividade periférica, mas essencial ou nuclear ao desempenho empresarial da segunda ré". 3. Ocorre que a existência de contrato de transporte de cargas firmado entre a primeira e a segunda reclamadas, por possuir natureza puramente comercial, e não de prestação de serviços, não evidencia a terceirização prevista na Súmula nº 331, IV, do TST, de forma que não há como se reconhecer a responsabilidade solidária ou subsidiária da ora recorrente. Há precedentes. 4. Outrossim, o excelso Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADC 48 e da ADIn 3.961, declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, reiterando ser possível a terceirização de atividade-meio ou fim e destacou que, em se tratando de mercado de transporte de cargas, com a contratação, pela tomadora, de empresa de transporte, haverá relação de natureza comercial, sem qualquer incompatibilidade com a Constituição Federal. 5. Dessa forma, diante da existência de contrato de transporte de cargas entre as reclamadas, que ostenta natureza puramente comercial, nos termos do artigo 730 do Código Civil, e não de terceirização de serviços nos moldes da Súmula nº 331, IV, do TST, não há falar em responsabilidade solidária ou subsidiária da contratante. Recurso de revista conhecido por contrariedade (má aplicação) à Súmula nº 331, IV, do TST e provido. (RR-10641-59.2016.5.15.0126, 3ª Turma, Relator Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, DEJT 04/02/2022).

[...] **RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMADA SEARA ALIMENTOS LTDA. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS NºS 13.015/2014 E 13.467/2017. 1.**

**RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. CONTRATO DETRANSPORTE DE MERCADORIA. NATUREZA MERCANTIL. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA Nº331DO TST. TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA RECONHECIDA. CONHECIMENTO E PROVIMENTO.** I. No presente caso, consta do acórdão regional que "a relação entre as empresas (primeira e segunda reclamada) tem natureza comercial, havendo a terceirização da prestação de serviço. Assim, em vez de contratar motorista empregado, a segunda reclamada contratou a primeira reclamada para a prestação de serviço de transporte". II. O entendimento desta Corte Superior é no sentido de que a contratação de transporte de mercadorias não se enquadra na configuração jurídica de terceirização de serviços, afastando-se, por conseguinte, a aplicação das diretrizes contidas na Súmula nº 331do TST. Precedentes. Esse mesmo entendimento deve ser aplicado ao transporte de insumos, ou matéria prima, necessária ao processo produtivo da empresa contratante. III. Dessa forma, a responsabilização, ainda que de forma subsidiária, da Reclamada (SEARA ALIMENTOSLTDA.), quanto ao pagamento dos créditos trabalhistas reconhecidos na presente relação jurídica processual, contraria a jurisprudência firmada por esta Corte Superior. Sob esse enfoque, resulta reconhecida a transcendência política da causa. IV. Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento. (RR-1000387-02.2018.5.02.0029, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 19/12/2022). [grifos adotados]

[...] **RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. CONTRATO DE TRANSPORTE. NATUREZA COMERCIAL. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331 DO TST. TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA RECONHECIDA.** A e. Corte Regional asseverou que "o reclamante foi contratado pela primeira reclamada para exercer a função de motorista e que fazia a distribuição dos produtos da recorrente, tendo em vista o contrato de ' serviços de transporte rodoviário de produtos acabados de propriedade da CARGILL' (ID 2259780), celebrado entre as reclamadas". Registrou que "a situação se amolda à Súmula 331 do C. TST, conforme deliberado pela douta maioria em sessão de julgamento, porquanto a distribuição do produto é tão essencial quanto a própria produção" e que "tal atividade está inserida na sua estrutura empresarial, configurando típico serviço especializado ligado à sua atividade-meio". Dessa maneira, depreende-se do acórdão regional que o contrato firmado entre a primeira reclamada (Almeida & Negov Transporte Ltda) e a quarta reclamada (Cargill Agrícola S.A.), ora agravante, ostenta natureza estritamente comercial para transporte de produtos, nos moldes da Lei nº 11.442/2007. Portanto, diante da existência de contrato comercial de transporte de cargas, independentemente da natureza da carga, não há intermediação de mão de obra a ensejar responsabilidade subsidiária da empresa contratante, mas meros efeitos de contrato de natureza civil. Neste contexto, considerando que o contrato para transporte de cargas possui natureza puramente comercial, não há falar na aplicação do entendimento contido na Súmula nº 331 desta Corte, que se destina aos contratos de prestação de serviços, hipótese diversa da presente. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. (RR-11211-46.2018.5.15.0006, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 24/06/2022).

[...] **RECURSO DE REVISTA. RECLAMANTE. LEI Nº 13.467/2017. PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. CONTRATO DE TRANSPORTE.** Delimitação do acórdão recorrido: consignou o acórdão do Regional ser "incontroverso nos autos que a 3ª reclamada firmou com a 1ª ré contrato de prestação de serviços de transporte de pessoas (ID fcdab96). No caso, o autor, motorista contratado pela 1ª ré, afirmou em depoimento pessoal que "fazia o transporte dos maquinistas das locomotivas da 3ª reclamada" (ID 1b2b923). Nesses casos, a jurisprudência do C.TST é no sentido de afastar a incidência da Súmula nº 331 do C.TST, pois "Trata-se de ajuste que ostenta nítida natureza comercial, sem a prestação pessoal de serviços, e que não se insere nas etapas do processo produtivo da contratante". Não há transcendência política, pois não constatado o desrespeito à jurisprudência sumulada do Tribunal Superior do Trabalho ou do Supremo Tribunal Federal. Não há transcendência social quando não é possível discutir, em recurso de reclamante, a postulação de direito social constitucionalmente assegurado, na medida em que a tese do TRT é no mesmo sentido do entendimento desta Corte Superior, não havendo matéria de direito a ser uniformizada. Não há transcendência jurídica, pois não se discute questão nova em torno de interpretação da legislação trabalhista. Não se reconhece a transcendência econômica em rito sumaríssimo, hipótese em que tramitam causas de pequeno valor. Com efeito, consoante a jurisprudência pacífica desta Corte Superior, o contrato de transporte, seja de pessoas ou de coisas, é, em regra, contrato tipicamente civil, nos termos do art. 730 do Código Civil e do art. 2º da Lei 11.422/2007, diferindo-se a terceirização de serviços e, por consuetário, afastando a incidência da Súmula nº 331 do TST. Dessa forma, delimitado no acórdão do Regional que as reclamadas firmaram típico contrato de transporte de pessoas, adequado o afastamento da responsabilidade subsidiária da

**RECURSO DE REVISTA. APELO SUBMETIDO À LEI Nº 13.467/2017. TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA. EXISTÊNCIA. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGAS. NATUREZA COMERCIAL. NÃO INCIDÊNCIA DO ITEM IV DA SÚMULA Nº 331 DO TST.** 1. Verifica-se a transcendência política da matéria objeto do recurso de revista. 2. A jurisprudência desta Corte Superior orienta-se no sentido de que possui natureza comercial o contrato de transporte de cargas, sendo inaplicável o item IV da Súmula nº 331 do TST. 3. Considerando que o entendimento firmado no acórdão regional, no sentido de que incide o item IV da Súmula nº 331 do TST no caso de contrato de transporte de cargas, está em desalinho com a jurisprudência desta Corte Superior, impõe-se o conhecimento e provimento do recurso de revista. Recurso de revista conhecido e provido. (RR10424-52.2015.5.03.0104, 8ª Turma, Relator Ministro Emmanoel Pereira, DEJT 17/12/2021).

Destaca-se, ainda, que não há no acórdão regional elementos suficientes a caracterizar peculiaridades relevantes (*distinguishing*) suficientes a conduzir a resultado diverso do adotado no acórdão recorrido.

Logo, o recurso de revista não se viabiliza, nos termos do art. 896, § 7º, da CLT e da Súmula n.º 333 do TST, uma vez que a decisão regional encontra-se em sintonia com o entendimento predominante desta Corte Superior.

Os fundamentos acima expendidos demonstram que a causa não oferece transcendência em nenhuma de suas modalidades.

**NÃO CONHEÇO.**

**1.2 MOTORISTA. HORAS DE ESPERA. INTEGRAÇÃO À JORNADA DE TRABALHO. IMPOSSIBILIDADE.**

#### **ART. 235-C DA CLT**

O Tribunal Regional do Trabalho, na fração de interesse, adotou a seguinte fundamentação, *verbis*:

O autor alega que os parágrafos 8º a 12 do art. 235-C da CLT são inconstitucionais, não havendo que se falar em horas de espera. Aduz ainda que o baldeio, ou seja, transferência de carga dentro da empresa Cargill, é tempo de efetivo labor e deve ser integrado à jornada de trabalho.

De início, saliento que não há possibilidade de declarar a inconstitucionalidade dos parágrafos 8º a 12 do art. 235-C da CLT, por força da cláusula de reserva de plenário (art. 97 da CR/88).

Em relação ao tempo de espera, estabelecem os §§ 1º, 8º e 12º do art. 235-C, §8º da CLT: "*§ 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.*

*§ 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.*

*§ 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."*

Cumprido destacar que para a configuração do tempo de espera, não é necessário que o motorista se afaste do veículo, sendo permitido que ele faça movimentações no veículo, conforme art. 235-C, §12 da CLT e acompanhe carregamento e descarregamento (art. 235-C, §8º da CLT).

Registro ainda que atividades tais quais amarração e desamarração da carga e varrição da carroceria não desnaturam o tempo de espera.

Importa destacar que o baldeio é considerado tempo de espera, porquanto equivale às atividades de carregamento e descarregamento. Ante o exposto, nada a prover.

O demandante sustenta que, "se o motorista está aguardando para carga ou descarga do veículo ou para fiscalização em barreiras alfandegárias, está em pleno serviço, à disposição do empregador, não podendo esse tempo ser excluído de sua jornada efetiva de trabalho". Alega que "Os carregamentos eram realizados no meio do processo produtivo, ininterruptamente, não há como reconhecer neste tipo de trabalho a famigerada "hora de espera", isso porque, o tempo de carregamento e descarregamento, o motorista está participando ativamente do processo, seja controlando a carga, seja amarrando e desamarrando, seja varrendo a carroceria, ou seja, todo o tempo está a serviço das recorridas". Aduz que "o BALDEIO consiste na movimentação da madeira no interior da fábrica da Cargill, portanto, trata-se de efetivo labor, já que a madeira é transportada do estoque até a caldeira". Aponta violação do art. 7º, XIII e XVI, da Constituição Federal (CF). Traz arestos.

O recurso alcança conhecimento.

Em observância à tese vinculante fixada pelo Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 5322, **reconheço a transcendência jurídica da matéria**, nos termos do art. 896-A, § 1º, IV, da CLT.

Nos termos do art. 235-C, § 1º, da CLT, "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".

Por sua vez, o § 8º do dispositivo acima referido dispõe que "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”.

Ainda normatiza o § 9º do citado artigo que: "As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)”.

E em seu § 12 prescreve que, "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”.

Nesse contexto, ante as expressas disposições legais mencionadas, esta Corte Superior consolidou o entendimento de que o tempo de espera do motorista profissional não é computado na jornada de trabalho e nem como horas extras, mas indenizado na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

A corroborar tal entendimento, confirmam-se os julgados a seguir:

**RECURSOS DE REVISTA INTERPOSTOS APÓS A LEI Nº 13.015/2014. I - RECURSO DE REVISTA DA PARTE RECLAMANTE. TEMPO DE ESPERA. CARGA E DESCARGA DO CAMINHÃO. ADICIONAL DE**

**HORAS EXTRAS.** De acordo com o art. 235-C, § 8º, da CLT, com redação dada pela Lei nº 12.619/2012, as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo são consideradas tempo de espera, não computadas como jornada de trabalho nem como horas extraordinárias. Assim, as horas relativas ao período do tempo de espera devem ser indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30%, conforme disposto no § 9º do mesmo dispositivo legal. Precedentes. Recurso de revista não conhecido [...] (RR-10248-35.2016.5.15.0062, 2ª Turma, Relatora Ministra Maria Helena Mallmann, DEJT 28/10/2022).

[...] **RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE. TEMPO DE ESPERA PREVISTO NO ARTIGO 235-C DA CLT.** Nos termos do art. 235-C, § 8º, da CLT, "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". Por sua vez, o § 9º do mencionado dispositivo consolidado determina que as horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). Inviável a pretensão do autor de cômputo do período de espera como jornada extraordinária. Precedentes. Recurso de revista não conhecido. (RR-1333329.2016.5.15.0062, 3ª Turma, Relator Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, DEJT 25/03/2022).

**RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014 E ANTERIORMENTE À LEI Nº 13.467/2017. MOTORISTA PROFISSIONAL. TEMPO DE ESPERA.**

**ARTIGO 235-C, §§ 8º E 9º, DA CLT (REDAÇÃO DA LEI Nº 12.619/2012). CONHECIMENTO E**

**PROVIMENTO.** I. O art. 235-C, § 2º, da CLT, nos termos da redação da Lei nº 12.619/2012, dispõe que "será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso". Por sua vez, consta do art. 235-C, § 8º, da CLT, com redação da Lei nº 12.619/2012, que "são consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias". Ainda, prescreve o § 9º do referido artigo: "As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento)". II. Nota-se, assim, que o tempo de espera para carga e descarga de veículo não deve ser considerado tempo à disposição para fim de aferição da jornada do motorista profissional. O tempo destinado a tal atividade possui regramento próprio e, na vigência da Lei nº 12.619/2012, não deve ser computado como hora extraordinária, e sim indenizado com base no salário-hora acrescido de 30%. III. No entender da Corte de origem, não serem aplicáveis as disposições dos §§ 2º e 9º do art. 235-C, quando não restar provado que o trabalhador teve total liberdade no período de espera". IV. A decisão regional, pois, ao final, em que se considerou que o tempo de espera deve ser considerado como efetivo tempo à disposição, com o consequente pagamento de horas extraordinárias, viola o art. 235-C, § 8º, da CLT, com redação da Lei nº 12.619/2012. V. Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento. (RR-1045732.2016.5.15.0085, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 26/06/2020).

**ACÓRDÃO DO REGIONAL PUBLICADO SOB A ÉGIDE DA LEI 13.015/2014 E ANTERIORMENTE À VIGÊNCIA DA LEI 13.467/2017. MOTORISTA. TEMPO DE ESPERA. PARTE DO PERÍODO CONTRATUAL**

**ABARCADO PELA LEI 12.619/2012.** A controvérsia se refere à interpretação das Leis 12.619/2012 e 13.103/2015, no que se refere ao "tempo de espera do motorista", se este se considera tempo à disposição do empregador, ou não. A decisão do Regional considerou que o "tempo de espera" do motorista somente foi excluído do tempo à disposição do empregador a partir da vigência da Lei 13.103/2015. Em consequência, entendeu que o período contratual abarcado pela Lei 12.619/2012 é tido como tempo à disposição do empregador. O art. 235-C, § 2º, da CLT, com redação da Lei nº 12.619/2012, dispõe que os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso não serão considerados como tempo à disposição do empregador. A decisão, tal como proferida, viola o dispositivo em questão. Precedentes desta Corte. Recurso de revista conhecido por violação do art. 235-C, § 2º, da CLT e provido. (RR-11398-23.2016.5.15.0039, 7ª Turma, Relator Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, DEJT 31/03/2023).

[...] **AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. TEMPO DE ESPERA. MOTORISTA PROFISSIONAL.**

A Lei nº 12.619/2012 alterou a CLT para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. Nesse sentido, acrescentou ao texto consolidado os arts. 235-A a 235-G, que, além de disporem sobre o exercício da profissão de motorista em empresas de transporte de cargas e de passageiros, tratam do chamado tempo de espera. De acordo com o art. 235-C, § 8º, são "consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias". Nessa linha, dispôs o § 9º do mencionado dispositivo consolidado que "as horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30%". Desta forma, têm-se por ílesos os artigos 4º da CLT e 7º, XIII e XVI, da CF, tendo em vista que o acórdão regional se coaduna com a diretriz do comando consolidado suso

Todavia, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADIN n.º 5322, ocorrido em 03 de julho de 2023, declarou inconstitucionais: **a)** a expressão “*não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias*”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; **b)** a expressão “*e o tempo de espera*”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C; **c)** (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; **d)** a expressão “*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 do § 12 do art.*

235-C.

Confira-se a ementa do julgado:

**CONSTITUCIONAL E TRABALHISTA. CLT – LEI 13.103/2015. POSSIBILIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. NECESSIDADE DE ABSOLUTO RESPEITO AOS DIREITOS SOCIAIS E ÀS NORMAS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR PREVISTAS NO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. RAZOABILIDADE NA PREVISÃO DE NORMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA. PARCIAL PROCEDÊNCIA DA AÇÃO.**

1. Compete ao Congresso Nacional regulamentar, especificamente, a profissão de motorista profissional de cargas e de passageiros, respeitando os direitos sociais e as normas de proteção ao trabalhador previstos na Constituição Federal. 2. São legítimas e razoáveis as restrições ao exercício da profissão de motorista em previsões de normas visando à segurança viária em defesa da vida e da sociedade, não violando o texto constitucional a previsão em lei da exigência de exame toxicológico. 3. Reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF). Constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho. 4. A Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, de modo que compete à negociação coletiva de trabalho examinar a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI, da CF. 5. Constitucionalidade da norma que prevê a possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino. 6. O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL fixou orientação no sentido da constitucionalidade da adoção da jornada especial de 12 x 36, em regime de compensação de horários (art. 7º, XIII, da CF). 7. Não há inconstitucionalidade da norma que prevê o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal. 8. Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego a regulamentação das condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de cargas e passageiros. 9. É inconstitucional o dispositivo legal que permite a redução e/ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado. Normas constitucionais de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF). **10. Inconstitucionalidade na exclusão do tempo de trabalho efetivo do motorista profissional, quando está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, conhecido como “tempo de espera”. Impossibilidade de decote da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista reconhecida.** 11. Inconstitucionalidade de normas da Lei 13.103/2015 ao prever hipótese de descanso de motorista com o veículo em movimento. Prejuízo ao efetivo descanso do trabalhador. 12. PARCIAL CONHECIMENTO DA AÇÃO DIRETA COM PARCIAL PROCEDÊNCIA, DECLARANDO INCONSTITUCIONAIS: (a) a expressão “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 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; **(b) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão “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 do § 12 do art. 235-C”;** (f) a expressão “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”, constante do caput do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015. (STF, ADI 5322, Órgão julgador: Tribunal Pleno, Rel.: Min. ALEXANDRE DE MORAES, Julgamento: 03/07/2023 Publicação: 30/08/2023) [grifos acrescidos]

No judicioso voto, o Ministro Relator argumentou que “*o tempo de espera previsto no § 8º do art. 235-C da CLT acaba por infringir norma de proteção destinada ao trabalhador porque prevê uma forma de prestação de serviço que não é computada na jornada diária normal de trabalho e nem como jornada extraordinária*”.

Sopesou que “*não há como dissociar o tempo despendido pelo motorista de transporte de cargas enquanto “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” das demais atividades profissionais por ele desenvolvidas, sem que fique caracterizado o prejuízo ao trabalhador e a diminuição do valor social do trabalho*”.

Concluiu que “*por desconsiderar como trabalho efetivo uma atividade na qual o motorista profissional está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, o tempo em que o motorista aguarda em fila, no chamado “tempo de espera”, não pode ser decotado de sua jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de causar efetivo prejuízo ao trabalhador, tanto físico quanto mental, além de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista existente, uma vez que a norma prevê uma hipótese de divisão dos riscos da atividade econômica entre empregador e empregado (art.*

2º, CLT)” [...] E por estar à disposição do empregador durante o tempo de espera, a retribuição devida por força do contrato de trabalho não poderia se dar em forma de “indenização”, uma vez que o efetivo serviço de trabalho tem natureza salarial”.

Constata-se, pois, que o Supremo Tribunal Federal, ao declarar inconstitucionais os dispositivos retro mencionados, firmou entendimento no sentido de que, no tempo de espera, o motorista está disponível para o empregador, sendo, esse período, de trabalho efetivo.

Assim, o tempo de espera para carga e descarga do caminhão, bem como o período de fiscalização da mercadoria em barreiras, seguindo a decisão do STF, será parte da contagem da jornada e do controle de ponto dos motoristas.

Logo, ante o caráter vinculante e “erga omnes” da decisão proferida pela Suprema Corte, resta superado o entendimento sedimentado no âmbito deste Tribunal Superior do Trabalho, devendo o “tempo de espera” do motorista profissional ser integrado à sua jornada de trabalho, e, na parte em que extrapolada, ser pago como horas extraordinárias.

**CONHEÇO** do recurso de revista, por violação do art. 7º, XIII, da CF.

## 2. MÉRITO

Conhecido o recurso de revista por violação do art. 7º, XIII, da CF, no mérito, **DOU-LHE PROVIMENTO** para reconhecer o denominado “tempo de espera” como efetivo tempo de serviço do motorista profissional, devendo as horas excedentes à jornada de trabalho ser remuneradas como horas extras, com os devidos reflexos.

## ISTO POSTO

**ACORDAM** os Ministros da Primeira Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, conhecer parcialmente do recurso de revista, por violação do art. 7º, XIII, da CF, e, no mérito, dar-lhe provimento para reconhecer o denominado “tempo de espera” como efetivo tempo de serviço do motorista profissional, devendo as horas excedentes à jornada de trabalho ser remuneradas como horas extras, com os devidos reflexos, conforme se apurar em liquidação.

Brasília, 20 de setembro de 2023.

Firmado por assinatura digital (MP 2.200-2/2001)

**AMAURY RODRIGUES PINTO JUNIOR**  
Ministro Relator