

ADICIONAL DE PERICULOSIDADE (IN) DEVIDO À MOTORISTAS PROFISSIONAIS QUE CONDUZEM VEÍCULOS COM TANQUE DE COMBUSTÍVEIS COM CAPACIDADE SUPERIOR A 200 LITROS

ADDITIONAL HAZARDS (IN) DUE TO PROFESSIONAL DRIVERS THAT DRIVE VEHICLES WITH A FUEL TANK WITH A CAPACITY OVER 200 LITERS

Ilan Bortoluzzi Nazário¹

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo analisar o posicionamento atual do Tribunal Superior do Trabalho, especificamente, da Seção de Dissídios Individuais I, que preconiza através de seus precedentes ser devido aos motoristas profissionais adicionais de periculosidade por dirigirem veículos com tanques de combustíveis com capacidade de armazenamento superior a 200 litros, por equiparar-se a transporte de inflamáveis. Analisando-se tais precedentes, verifica-se que são desamparados de fundamentos fáticos-científicos e contrários aos próprios laudos técnicos periciais emitidos nos processos analisados, ou seja, respectivas decisões judiciais são proferidas sem sustentação técnica de especialistas da área da segurança laboral e, se assim perdurarem, causará a oneração da folha de pagamento de transportadoras, em 30% (trinta por cento) e impactará no preço do frete, comprometendo toda a economia nacional.

Palavras-Chave: Motorista; Adicional Periculosidade; Tanque Combustível;

ABSTRACT

The purpose of this Article is to analyze the current position of the Superior Labor Court, specifically the Individual Disputes Section I, which advocates, through its precedents, that additional professional drivers are dangerous for driving vehicles with fuel tanks with superior storage capacity. to 200 liters, because it is similar to the transport of flammable materials. Analyzing these precedents, it appears that they are helpless of factual-scientific foundations, and, contrary to the technical expert reports issued in the analyzed cases, that is, the respective judicial decisions are rendered without technical support by the specialists in the area of occupational safety, and, if it lasts, it will cause the payroll burden of carriers by 30% (thirty percent) and impact on the freight price, compromising the entire national economy.

Key-words: Driver; Additional Danger; Fuel Tank;

1 Introdução

O presente artigo tem por objetivo analisar o posicionamento atual do Tribunal Superior do Trabalho, especificamente, da Seção de Dissídios Individuais I, que preconiza através de seus precedentes ser devido aos motoristas profissionais adicionais de periculosidade por dirigirem veículos com tanques de combustíveis com capacidade de armazenamento superior a 200 litros, por equiparar-se a transporte de inflamáveis.

¹ Doutorando em Ciência Jurídica, pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), no Estado de Santa Catarina (SC). Advogado em Chapecó-SC. Endereço eletrônico: ilan@nbn.adv.br.

Sendo assim, tem como objetivos específicos, primeiramente, analisar a importância do serviço de transporte para a economia do país, assim como, a atual regulamentação em relação ao serviço de motorista. Posteriormente, apresenta-se as principais características dos tanques de combustíveis dos caminhões estabelecidos pela Resolução do CONTRAN nº 181, de 01 de setembro de 2005. Em seguida, se apresentará as normas estabelecidas pela legislação trabalhista relacionadas ao adicional de periculosidade destinado aos trabalhadores de transporte de cargas. Por fim, se estudará as principais decisões proferidas pelo Tribunal Superior do Trabalho, com o intuito de apresentar que as respectivas decisões judiciais são proferidas sem sustentação técnica de especialistas da área da segurança laboral e, se assim perdurarem, causará a oneração da folha de pagamento de transportadoras, e conseqüentemente, refletindo no valor do frete.

Indubitável trata-se o transporte rodoviário de cargas, do modal mais utilizado para movimentação de produtos e serviços no País.²

O transporte rodoviário é parte basilar de qualquer projeto de desenvolvimento econômico, posto que integrado à produção e ao consumo de bens e serviços de qualquer País.

A incrementação do fluxo de pessoas, mercadorias e valores, permite maior eficiência à iniciativa privada, com redução de custos logísticos, gerando maior competitividade e melhor produtividade, viabilizando a realização do lucro desejado pelo setor empresarial, em especial, às empresas transnacionais.

A globalização impõe a padronização das práticas comerciais para fazer frente às necessidades de consumo e informação. O uso de novas tecnologias complementado pelo fenômeno daquela, faz com que tenhamos uma crise no ordenamento jurídico que não se desenvolve com a mesma velocidade que as mudanças sociais, econômicas e tecnológicas exigem.

A magnitude dessa aproximação de valores e lugares pressiona a modificação dos ordenamentos jurídicos a fim de regular com novas luzes a atual realidade. As novas tecnologias modificaram desde o tráfego de pessoas e coisas realizados originalmente pela tração animal até o transporte por submarinos movidos por energia nuclear.³

O avanço tecnológico dos meios de transportes culminou com o intercâmbio de informações, pessoas e coisas e para que as empresas deste setor se mantivessem no mercado tiveram que se informatizarem, sob pena de perderem em competitividade, produtividade e eficiência no mercado.

Ocorre que tais alterações tecnológicas não foram acompanhadas pelo Direito, sendo uma exigência do mundo contemporâneo mudanças legislativas visando a uniformizando dos procedimentos mercantis e de transporte.

Assim, os legisladores nacionais e transnacionais devem uniformizar a legislação sobre o transporte, quer quanto aos documentos exigidos para padronização destas práticas, com estudos dedicados ao tráfego de pessoas e bens, quer quanto ao que interessa a esse estudo, o direito a motoristas profissionais perceberem ou não adicional de periculosidade por dirigirem veículos com tanque(s) de combustível(is) com capacidade superior a 200 litros.

Apesar de existir Portarias⁴ regulamentando a matéria, o Poder Judiciário, através de “precedentes”, tem entendido ser devido o adicional sem respeitar àquelas nem mesmo os Laudos confeccionados por Peritos

² BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. **Boletim Unificado**: abril 2021. Disponível em <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 22 abr. 2021.

³ FORGIONI, Paula Andréa. Apontamentos sobre os aspectos jurídicos do e-commerce. **In: Revista de Direito Mercantil, Industrial Económico e Financeiro**, São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, n. 119, jul./set 2000, p. 68.

⁴ BRASIL. Ministério do Trabalho. **Portaria n. 3.214, 08 de junho de 1978**. Aprova as Normas Regulamentadoras - NR - do Capítulo V, Título II, da Consolidação das Leis do Trabalho, relativas a Segurança e Medicina do Trabalho.

judiciais, conferindo uma insegurança jurídica imensurável e impactando em toda a operação de transporte que, por sua vez, refletirá não só na própria existência da empresa como também no custo de cada produto transportado por via terrestre, já que sendo devido o adicional onerará a folha de pagamento das transportadoras em mais de 30% (trinta por cento)⁵, sendo, obviamente, a indústria e comerciantes e, conseqüentemente, ao consumidor final.

Para realização do artigo adotou-se o Método⁶ Indutivo⁷, substanciado pelas técnicas do Referente⁸, da Categoria⁹, do Conceito Operacional¹⁰ e da Pesquisa Bibliográfica¹¹.

2 Transportes Terrestre de Cargas e o Motorista Profissional

O transporte é um dos mais importantes fatores de produção na economia e agente indutor de riqueza e desenvolvimento. Sua importância vai além da ligação entre as zonas produtoras e consumidoras. O setor do transporte gera empregos, contribui para melhoria da distribuição de renda, movimentando a economia local, com a circulação de valores no que tangem a comercialização de veículos, reduz a distância entre a zona rural e a urbana, bem como melhora a qualidade de vida da população¹².

Além disso, é o principal responsável pelos fluxos de bens, de forma eficaz e eficiente, desde um ponto fornecedor até os destinos pretendidos.

Disponível em: https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/sst-portarias/1978/portaria_3-214_aprova_as_nrs.pdf. Acesso em: 02 mai. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Portaria nº 1.357, de 09 de dezembro de 2019**. Altera os itens 9.2 e 14.3 do Anexo nº 2 (exposição ocupacional ao benzeno em postos revendedores de combustíveis) da Norma Regulamentadora nº 9 - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, o Anexo II da Norma Regulamentadora nº 28 - Fiscalização e Penalidades e dá outras providências. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.358-de-9-de-dezembro-de-2019-232397759>. Acesso em: 02 mai. 2021.

⁵ Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a: I - inflamáveis, explosivos ou energia elétrica; § 1º - O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa. (BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 04 mai. 2021).

⁶ “[...] **Método: é a base lógica da dinâmica da Pesquisa Científica**, ou seja, **Método é a forma lógico-comportamental na qual se baseia o Pesquisador para investigar, tratar os dados colhidos e relatar os resultados**”. (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018, p. 94) (grifo do autor)

⁷ “[...] pesquisar e identificar as partes de um fenômeno e colecioná-las de modo a ter uma percepção ou conclusão geral: este é o denominado **Método Indutivo**”. (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018, p. 95) (grifo do autor)

⁸ “[...] **REFERENTE a explicitação prévia do(s) motivo(s), do(s) objetivo(s) e do produto desejado, delimitando o alcance temático e de abordagem para uma atividade intelectual, especialmente para uma pesquisa**”. (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018, p. 62). (grifo do autor)

⁹ “[...] **Denominamos Categoria a palavra ou expressão estratégica à elaboração e/ou à expressão de uma ideia**”. (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018, p. 31). (grifo do autor)

¹⁰ “[...] **1. Conceito Operacional (=Cop) é uma definição para uma palavra e uma expressão, com o desejo de que tal definição seja aceita para os efeitos das ideias que expomos**”. (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018, p. 58) (grifo do autor)

¹¹ “[...] Técnica de investigação em livros, repertórios jurisprudenciais e coletâneas legais”. (PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática**. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018, p. 217).

¹² BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. **Transporte rodoviário: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos**. Brasília: CNT, 2017, p. 19.

Por isso, constitui uma grande parcela dos custos logísticos dentro da maioria das empresas e possui participação significativa na formação do Produto Interno Bruto de um País¹³.

O frete está inserido no custo do produto e sua colocação no mercado. Quanto menor o preço do frete, menor é o preço do produto, tornando-o mais competitivo ao mercado consumidor.

Inserido, ainda, no valor do frete estão os valores dispensados pelo transportador a título de folha de pagamento, ou seja, o salário pago a seus colaboradores, em especial, daquele que realiza a operação de deslocamento de pessoas e bens, o motorista profissional.

Por intermédio da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 foi regulamentado o exercício da profissão de motorista profissional em terras tupiniquins. A Lei¹⁴ considerou como motoristas profissionais os que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, cuja condução exija formação profissional nas atividades ou categorias econômicas de transportes rodoviários de passageiros e cargas.

Motorista profissional é aquele que exerce suas atividades conduzindo automóveis de passageiros ou mercadorias, devendo para tanto estar habilitado segundo normas de trânsito¹⁵.

No presente estudo foca-se naquele profissional que desenvolve sua função dirigindo veículos transportando cargas e mercadorias, reconhecidos como carretas (cavalo = caminhão trator + carreta).

3. Tanque(s) de combustível(is) dos caminhões – carretas

Cavalo Mecânico ou Caminhão Trator são os nomes dados ao conjunto cabine: rodas, tração e motor. São esses veículos que transportam as carretas, conectadas por meio de um engate na quinta roda. Uma dica importante é dar atenção especial à manutenção desse tipo de caminhão, pois a quinta roda requer cuidados para um bom funcionamento.

Esse modelo de caminhão pode ser simples, trucado ou bi trucado, sendo que a diferença está na quantidade de eixos na traseira e em quais deles recebem tração. A capacidade de carga depende da quantidade de eixos do semirreboque acoplado a ele, bem como da potência do motor.

Já no que tange ao(s) tanque(s) de combustível(is) existente(s) no cavalo mecânico, estão limitados a 1.200 (um mil e duzentos litros), de acordo com o artigo 2º, parágrafo segundo, da Resolução do CONTRAN nº 181, de 01 de setembro de 2005.¹⁶

Denota-se pela norma, restrição à quantidade máxima de litragem do(s) tanque(s) de combustível(is) alocados no veículo, conquanto, não haja limitação de existência de quantidade de tanques de

¹³ GRACIANO, Márcio Lucas. **Transporte de cargas no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2008, p. 200.

¹⁴ BRASIL. **Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012.** Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112619.htm. Acesso em: 03 mai. 2021.

¹⁵ BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de trânsito brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 03 mai. 2021.

¹⁶ BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 181 de 01 de setembro de 2005.** Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao181_05.doc. Acesso em: 03 mai. 2021.

combustíveis, podendo ser um único com capacidade máxima de 1.200 (um mil e duzentos litros) ou mais que um, desde que respeitem a litragem acima especificada.

Além disso, dependendo do modelo da carreta, pode-se, ainda, haver a imprescindibilidade da existência de mais um tanque de combustível, especificamente, carretas frigoríficas que transportam alimentos refrigerados ou congelados a fim de manter a temperatura da carga.

O semirreboque (carreta) onde estão depositadas as mercadorias perecíveis possui um equipamento de refrigerador, muito parecido com um climatizador de ar, que utiliza um pequeno motor a diesel que fica inserido na unidade condensadora, alimentado por um tanque de combustível com capacidade entre 180 (cento e oitenta) a 210 (duzentos e dez) litros¹⁷.

Os caminhões (cavalos mecânicos) já saem das unidades fabris com tanques originais com capacidade superior a 200 (duzentos) litros, podendo-se citar as seguintes marcas de modelos: Volvo/FH¹⁸, volume entre 385 (trezentos e oitenta e cinco) e 690 (seiscentos e noventa) litros; Mercedes-Benz/Atron¹⁹, volume de 500 (quinhentos) litros; Scania/R440²⁰, volume de 770 (setecentos e setenta) litros; Iveco/Hi Road 600S²¹, volume de 600 (seiscentos) litros + 300 (trezentos) litros; e; DAF/CF FAC²², volume de 370 (trezentos e setenta) + 440 (quatrocentos e quarenta) litros.

Há décadas inexistem caminhões (cavalos mecânicos)²³ que tenham tanques de combustíveis com baixa capacidade de armazenamento, pois, contemporaneamente, estão saindo de fábrica com tanques originais com capacidade de 385 (trezentos e oitenta e cinco) litros a 770 (setecentos e setenta litros) e, muitas vezes com dois tanques, que somados não podem superar 1.200 (um mil e duzentos litros) conforme disposto pela Resolução 181/2005 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Os tanques de combustíveis originários de fabricação são o meio propulsor a alimentar o motor do veículo (cavalos mecânicos), igualmente àquele tanque existente no semirreboque (câmara fria), que alimenta a condensadora e faz com que o equipamento resfrie ou congele os produtos transportados.

São utilizados exclusivamente para consumo próprio.

E mesmo propósito o é quanto à suplementação ou instalação de tanque extra ao veículo, uma vez que o combustível ali alocado é para consumo próprio visando atender autonomia e logística, ressaltando a

¹⁷ De acordo com o parágrafo terceiro, da cláusula 2º, da Resolução nº 181/2005 do Contran, a capacidade máxima deste tanque é de 350 (trezentos e cinquenta) litros. (BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 181 de 01 de setembro de 2005**. Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao181_05.doc. Acesso em: 03 mai. 2021).

¹⁸ VOLVO TRUCKS. **Especificações do chassi do volvo FH**. Disponível em: <https://www.volvotrucks.com.br/pt-br/trucks/truck/volvo-fh/specifications/chassis.html>. Acesso em: 03 mai. 2021.

¹⁹ MERCEDEZ-BENZ. **Caminhões dados atron técnicos**. Disponível em: <https://www.mercedes-benz.com.br/caminhoes/atron/dados-tecnicos>. Acesso em: 03 mai. 2021.

²⁰ SCANIA. **Especificações**. Disponível em: <https://www.scania.com/br/pt/home/products-and-services/trucks/our-range/r-series.html>. Acesso em: 03 mai. 2021.

²¹ IVECO. **Caminhões Hi Road**. Disponível em: https://www.iveco.com/brasil/produtos/pages/hi-road_carac_benef.aspx. Acesso em: 03 mai. 2021.

²² DAF. **Nova linha de caminhões**. Disponível em: https://www.novalinhadaf.com.br/?gclid=Cj0KCQjwvr6EBhDOARIsAPpqUPFo61K20zrdKqEoqcSUh52GXNuvankg5Rw7DU59iMdg4OIfPgk-R3saAgiVEALw_wcB. Acesso em: 03 mai. 2021.

²³ Com exceção daqueles veículos reconhecidos como “caminhão baú”, de pequenas dimensões.

vedação normativa imposta pela Resolução 181/2005 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)²⁴ quanto à capacidade máxima do(s) tanque(s) de combustível(is).

4 Adicional de periculosidade

A definição de adicional de periculosidade é discriminada pela Consolidação das Leis do Trabalho²⁵, em seu artigo 193, *caput*, como aquele “que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado”.

Adriana de Fátima Pilatti Ferreira Compagnoli e Graziel Pedroso de Abreu²⁶ em obra dedicada a comemoração dos 25 (vinte e cinco) anos da Constituição Federal conceituam trabalho perigoso como sendo aquele “prestado no ambiente de trabalho onde se encontram presentes os agentes que podem atuar instantaneamente, com efeitos danosos imediatos, uma vez que podem levar à incapacidade ou morte repentina do obreiro”.

Conforme ressalta Sebastião Geraldo de Oliveira²⁷, “de certa forma, todo trabalho encerra algum perigo, observando, entretanto, que, em algumas atividades, esse risco é mais acentuado”.

Pelo conceito legal e doutrinários de periculosidade, percebe-se que a condição de exposição ao perigo é fundamental para que o trabalho ou a operação sejam considerados perigosos, bem como o contato deve ser permanente.

Para normatizar, o Ministério do Trabalho e Emprego editou a Norma Regulamentadora nº 16, com o título Atividades e Operações Perigosas, para especificar padrões de relação entre o agente, sua quantidade e o risco que oferece, como permite o artigo 200, da Consolidação das Leis do Trabalho²⁸. Foi editada pela Portaria nº 3.214/78 e pela Lei nº 6.514/77 que, em seu item 16.1, Anexo 2²⁹, estabelece as atividades que serão consideradas perigosas.

Em se tratando de líquidos inflamáveis, não se pode determinar a periculosidade de forma simples, sendo imprescindível apuração de fatores como tempo de exposição, quantidade e distância dos produtos inflamáveis, bem como o efetivo exercício das atividades relacionadas na Norma Regulamentar, o que é feito por engenheiro de segurança ou por médico do trabalho, como dispõe a lei³⁰.

²⁴ Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências.

²⁵ BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 04 mai. 2021.

²⁶ GUNTHER, Luiz Eduardo; MANDALAZZO, Silvana Souza Netto. **25 anos da Constituição e o Direito do Trabalho**. Curitiba: Juruá, 2013, p. 29.

²⁷ OLIVEIRA, Sebastião Geraldo. **Proteção jurídica à saúde do trabalhador**. 6. ed., São Paulo: LTr, 2011, p. 202.

²⁸ BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 04 mai. 2021.

²⁹ BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021.

³⁰ Artigo 195 da CLT: “A caracterização e a classificação da insalubridade e da periculosidade, segundo as normas do Ministério do Trabalho, far-se-ão através de perícia a cargo de Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, registrados no Ministério do Trabalho”. (BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 04 mai. 2021).

4.1 Norma Regulamentar 16, Item 16.6 e Subitem 16.6.1

A Norma Regulamentadora 16, em seus itens 16.6 e 16.6.1, dispõe³¹

16.6 As operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas em condições de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos e 135 (cento e trinta e cinco) quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

16.6.1 As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma.

De acordo com a disposição legal (item 16.6) o transporte de inflamáveis líquidos em vasilhames e a granel, desde que superiores a 200 litros, é considerado perigoso culminando com a obrigação de pagamento de adicional de periculosidade ao trabalhador exposto a tal condição.

A própria Norma excetua o direito a percepção ao adicional quando a quantidade de inflamáveis estiver condicionada em tanques de combustível e sirvam para o consumo próprio do veículo.

O Anexo I, da Norma Regulamentar nº 16, elenca as atividades e operações em seu Quadro nº 1 que são tratadas como perigosas, não estando inseridas nestas aquelas inerentes a motoristas que transporte cargas frias e congeladas, bem como secas³².

Diante da controvérsia atual existente no âmbito do Poder Judiciário, especialmente, no Tribunal Superior do Trabalho quanto ao deferimento a motoristas profissionais de adicional de periculosidade sob o fundamento de conduzirem veículos com tanque suplementar (e após entenderam que originais igualmente) com capacidade superior a 200 (duzentos) litros, a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho (SEPRT) vinculada ao Ministério da Economia editou a Portaria nº 1.357, de 09 de dezembro de 2019, acrescentando a Norma Regulamentar nº 16, o subitem 16.6.1.1, que dispõe “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente”³³.

5 Decisões proferidas pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST)

Nos últimos 3 (três) anos, o Tribunal Superior do Trabalho, através de seus precedentes, notadamente, Seção de Dissídios Individuais³⁴ tem deferido aos motoristas profissionais que conduzem veículos com tanques de combustíveis suplementares com capacidade superior a 200 (duzentos) litros, o adicional de periculosidade, sob o pretexto de equiparar-se ao transporte de combustível para efeito de condição de risco, não se enquadrando na exceção contida no item 16.6.1. e 16.6.6.1, da Norma Regulamentadora 16 e Portaria nº 3.214/78.

³¹ BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021.

³² Os itens “i, j, l, m” do Quadro nº 01, Anexo I, da Norma Regulamentar nº 16 é taxativo quanto a ser perigosa a atividade de motorista e ajudante no transporte de inflamáveis líquidos e gasosos em caminhão tanque; transporte de vasilhames contendo inflamáveis com quantidade igual ou superior a 200 litros; transporte de vasilhames contendo inflamáveis gasoso ou líquido em quantidade igual ou superior a 135 quilos. (BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021).

³³ BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021.

³⁴ Se trata um dos órgãos componentes do Tribunal Superior do Trabalho, sendo dividido em duas Subseções, cabendo a I, julgar a matéria objeto deste artigo, nos termos dos artigos 71, §2º e 78, II, “a”, “b”, “c” e “d” de seu Regimento Interno. (BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021).

Acredita-se serem os primeiros processos³⁵³⁶ a abordarem tal pedido na Corte Superior os de números 0000050-74.2015.5.04.0871 e 0126700-67.2010.5.17.0003, de acordo com pesquisa adotada no endereço eletrônico do Tribunal Superior do Trabalho, principalmente, pelas inúmeras citações em outros tantos acórdãos³⁷ proferidos pelo mesmo órgão.

Nestes³⁸ casos decidiu-se em prover o pedido do motorista profissional, concedendo-lhe o direito de percepção ao adicional de periculosidade pela condução de veículo com tanque extra com capacidade superior a 200 (duzentos) litros, equiparando-se a transporte de inflamáveis.

Tal entendimento não pode permanecer, não só por infringir o que dispõe o artigo 193, da Consolidação das Leis do Trabalho, da Norma Regulamentar 16, bem como princípios basilares do ordenamento jurídico como o da legalidade, contraditório, ampla defesa e do ônus da prova.

Buscar-se-á nos próximos subitens analisar os fundamentos invocados para conceder judicialmente o adicional de periculosidade aos motoristas de carretas frigoríficas e de cargas secas, confrontando-os com aqueles apontados no parágrafo antecedente.

5.1 Tanque extra ou suplementar

O entendimento inicial da Corte Superior do Trabalho era de que a simples existência de 2 (dois) tanques, conceituados por “extra” ou “suplementar” ensejaria o direito a percepção de respectivo adicional, desprezando a própria definição dos adjetivos citados, sendo o primeiro identificado como “adição” e o segundo como “acrescer”, “suprir a falta”³⁹.

Deste posicionamento conclui-se que, se o caminhão tiver apenas um tanque independentemente de sua capacidade não ensejará o direito a pleitear periculosidade. Ainda, teria direito ao adicional somente os motoristas que conduzissem veículo que teve adicionado e/ou acrescido um novo tanque de combustível, ou seja, foi instalado novo equipamento não originário de fábrica.

Ocorre que, atualmente, inexistem caminhões com um tanque só originários de fábrica conforme explorado no item 2 (dois) deste artigo, ou seja, a primeira hipótese não poderia ser levantada pelas transportadoras em demandas que se questionava o adicional de periculosidade.

³⁵ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Embargos em Recurso de Revista nº 0000050-74.2015.5.04.0871**. Relator: Ministro Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Julgamento em: 28 fev. 2018. Disponível em: <https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2017&numProcInt=188856&dataPublicacaoStr=26/10/2018%2007:00:00&nia=7243149>. Acesso em: 11 mai. 2021.

³⁶ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Embargos em Recurso de Revista nº 0126700-67.2010.5.17.0003**. Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos. Julgamento em: 05 fev. 2015. Disponível em: <https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2013&numProcInt=178241&dataPublicacaoStr=20/02/2015%2007:00:00&nia=6280754>. Acesso em: 11 mai. 2021.

³⁷ Citam-se Ag-E-ARR - 20125-16.2016.5.04.0802, Relator Ministro Breno Medeiros, Data de Julgamento 10/09/2020, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Data de Publicação: DEJT 18/09/2020; RR - 11109-41.2017.5.18.0017, Relatora Ministra Delaíde Miranda Arantes, 2ª Turma, Data de Julgamento 19/08/2020, Data de Publicação: DEJT 21/08/2020; RR-499-09.2013.5.09.0242, 2ª Turma, Relatora Ministra Maria Helena Mallmann, DEJT 22/11/2019; RR-21061-23.2015.5.04.0205, 6ª Turma, Relator Ministro Augusto César Leite de Carvalho, DEJT 18/10/2019; RR-10009-02.2015.5.12.0013, 8ª Turma, Relatora Ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, DEJT 13/09/2019; ARR-20179-82.2016.5.04.0801, 3ª Turma, Relator Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, DEJT 09/08/2019, todos disponibilizados em <http://www.tst.jus.br/>. Acesso em 11 de maio de 2021.

³⁸ Acórdãos proferidos nos processos citados no parágrafo antecedente.

³⁹ EXTRA. In: **Dicionário Michaelis OnLine**. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=extra+>. Acesso em: 12 mai. 2021.

SUPLEMENTAR. In: **Dicionário Michaelis OnLine**. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=suplementar+>. Acesso em: 12 mai. 2021.

Ademais, a segunda hipótese e que poder-se-ia cogitar (efetivamente foi em Recursos) é que somente seria devido o adicional há motoristas que dirigissem veículos que tiveram acréscimo de um ou mais tanques de combustíveis além daqueles originários de fábrica.

Sucedo que ao se deparar com tal questionamento, o Tribunal Superior do Trabalho ajustou seu entendimento⁴⁰, adequando-o, não interessando se o segundo ou demais tanques são originais de fábrica ou instalados (extras ou suplementar) no veículo, a ensejar o direito a periculosidade, bastando apenas que tenham capacidade de armazenamento superior a 200 (duzentos) litros. Persiste o equívoco quanto a tal entendimento no que tange ser indevido o adicional de periculosidade caso se tenha apenas um tanque de combustível, mesmo que com capacidade superior a 200 (duzentos) litros e inferior a 1.500 (mil e quinhentos litros).

Acredita-se, ainda, que o Ministério da Economia, através da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho pôs fim a celeuma, editando a Portaria nº 1.357, de 09 de dezembro de 2019, acrescentando o item 16.6.1.1 à Norma Regulamentadora 16, dispondo que “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente”⁴¹.

5.2 Função do motorista de carreta frigorífica e cargas secas não ser periculosa

A atividade de motorista de carreta frigorífica e de carga seca não se encontra inserida no Quadro nº 1, do Anexo 1, da Norma Regulamentar 16, como também não está inserida no Anexo 2 e Quadro nº 3, da respectiva Norma, ou seja, não se trata de atividade de risco ou operação perigosa, conseqüentemente, não fazendo *jus* ao adicional de periculosidade.

De acordo com a disposição legal (item 16.6) somente o transporte de inflamáveis líquidos em vasilhames e a granel, desde que superiores a 200 litros, é considerado perigoso, ou seja, motoristas que conduzem carga inflamável líquida e em local específico, possuem o direito a perceber mensalmente o adicional de periculosidade.

5.3 Ausência de fundamentos técnicos e amparo legal

Dos precedentes estudados e grande parte destes citados neste trabalho, as condenações atribuídas as transportadoras a título de periculosidade estão desamparadas de fundamentos técnicos proferidos por engenheiro de segurança ou médico do trabalho conforme preconiza o artigo 195, da Consolidação das Leis do Trabalho⁴².

Inclusive em muitos dos processos analisados, na instrução processual, constam laudos periciais confeccionados por profissionais devidamente qualificados, atestando não ser perigosa a atividade de motorista de carreta pela existência de tanques originais, extras ou suplementares posteriormente instalados, mesmo que com capacidade de armazenamento superior a 200 (duzentos) litros.

⁴⁰ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Embargos em Recurso de Revista nº 0000050-74.2015.5.04.0871**. Relator: Ministro Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Julgamento em: 28 fev. 2018. Disponível em: <https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2017&numProcInt=188856&dataPublicacaoStr=26/10/2018%2007:00:00&nia=7243149>. Acesso em: 11 mai. 2021.

⁴¹ BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021.

⁴² Artigo 195 da CLT: “A caracterização e a classificação da insalubridade e da periculosidade, segundo as normas do Ministério do Trabalho, far-se-ão através de perícia a cargo de Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, registrados no Ministério do Trabalho”. (BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 04 mai. 2021).

Segundo os profissionais habilitados como engenheiros e técnicos de segurança, o tanque de combustível, principal ou acessório, é considerado equipamento necessário ao funcionamento do motor do veículo, que vai consumindo o seu conteúdo ao longo do deslocamento, que se dá em condições de segurança atestadas pelo fabricante e homologadas pelo Poder Público.

Não possuem o condão de transporte de inflamáveis⁴³ de um local para outro, nem mesmo de armazenagem de um cliente a outro, mas serem matéria primordial de propulsão condutora para um veículo que transportará carga fria, refrigerada ou seca.

Além disso, segundo os peritos judiciais expuseram em seus laudos, inexistente dispositivo legal que prescreva 200 litros como capacidade máxima para tanques de caminhões como também não há diferenciação entre tanque original, extra ou similar. Pelo contrário, há item na Norma Regulamentadora 16, que dispõe que o combustível utilizado para o consumo do veículo não pode ser considerado como perigoso, nos termos do artigo 16.6.1, do Anexo 2, da Norma Regulamentadora 16 e da Portaria nº 3.214/78⁴⁴.

Admitir-se entendimento contrário ao item 16.6.1., do Anexo 2, da Norma Regulamentadora 16, que dispõe que a quantidade de combustível contida no tanque de consumo próprio dos veículos não será considerada como periculosa para efeito de deferimento do respectivo adicional e, ainda, desamparado de prova técnica, é transgredir o princípio constitucional da legalidade, expresso no artigo 5º, inciso II, da Constituição da República⁴⁵.

A interpretação que está se dando além de não ser literal – o que a disposição impõe – é restritiva, pois: a) limita quantidade possível no tanque de combustível = 200 litros; e; b) acima desta quantia, mesmo que para consumo próprio, seria perigoso.

O que a Norma Regulamentadora não o faz, as decisões proferidas o fazem, sem qualquer fundamento teórico e técnico, a interpretação está equivocada não só pelas conclusões em sentido contrário dos Laudos Periciais existentes nos processos como também pela posição da doutrina especializada conforme se passa a listar.

Luciano Martinez⁴⁶, em sua obra intitulada de Curso de Direito do Trabalho, dispõe sobre o item 16.6.1 da NR 16, inclusive salientando quanto a interpretações equivocadas:

Tendo em vista essa informação prévia, é importante anotar, para evitar equivocadas interpretações, que as operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são considerados em condições de periculosidade, exceto o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 litros para os inflamáveis líquidos e 135 quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos. Acrescenta-se que as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos não serão consideradas como causa geradora de periculosidade em nenhuma situação (vide o tópico 16.6.1 da NR 16).

Aprofundando-se na matéria e fazendo comparativo ao abastecimento de aeronaves e o combustível utilizado para os voos, continua Luciano Martines, que entende ser incoerente ser perigoso o combustível

⁴³ O transporte de combustível e inflamável em carretas denominadas “tanque” por possuírem armazenagem superior a 1500 litros e não servem para a propulsão do motor do veículo é considerada pela legislação como periculosa, ensejando o pagamento do adicional, conforme pode-se verificar pela própria Norma Regulamentadora nº 16, item 16.6 e itens “i, j, l, m” do Quadro nº 01, Anexo I, de respectiva Norma.

⁴⁴ Vide item 3.1. deste artigo.

⁴⁵ BRASIL. [Constituição Federal, 1988]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 16 mai. 2021.

⁴⁶ MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho: relações individuais, sindicais e coletivas do trabalho**. 10. ed., São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 651.

utilizado para consumo de veículos e não o ser para aviões, inclusive fundamentando sua linha de raciocínio com a Súmula 447 do TST⁴⁷.

O Serviço Social da Indústria do Estado da Bahia⁴⁸, ao comentar a Norma Regulamentadora 16, também interpretou não ser perigoso, independentemente da capacidade dos tanques, pois o combustível que ali se encontra é utilizado para consumo do veículo.

1.2.14 – Qual entendimento para as quantidades envolvidas em tanques de consumo de veículos?

De acordo com o item 16.6 da NR 16, as quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito de pagamento de adicional de periculosidade.

Mesmo posicionamento e interpretação realizada por Alexandre Demetrius Pereira⁴⁹ que menciona “Além disso, o item 16.6.1 da NR – 16 dispõe que as quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão considerados para efeito desta norma” em obra que trata sobre segurança e saúde ocupacional.

Ora, se o próprio Tribunal Superior do Trabalho nega o direito à pretensão ao recebimento de adicional de periculosidade a quem se encontra na aeronave que possui capacidade de armazenamento de 26 mil litros de combustível e se encontra no interior da aeronave enquanto ocorre o abastecimento, também o deve fazer para que utiliza (combustível) para consumo próprio em quantia muito inferior como no caso do caminhão.

Verifica-se que tanto profissionais da área de engenharia e segurança do trabalho, quanto a escassa doutrina, possuem o entendimento de que a função e atividades de motorista de carreta (salvo carga específica de combustível = caminhão tanque) não podem ser consideradas perigosa pela simples existência de tanque(s) de combustível(is) para consumo próprio do veículo, ratificando o que dispõe o 16.6.1, da Norma Regulamentadora 16.

6 Considerações finais

A globalização afetou diretamente o transporte rodoviário de cargas resultando em impulsos técnicos e tecnológicos para permitir o intercâmbio célere de informação, mercadorias e pessoas e o custo do frete passou a ser contabilizado na composição de preços de mercadorias.

O desenvolvimento legislativo perfilhou a essência de uma categoria diferenciada, dignificando um marco constitutivo de valorização profissional dos motoristas, nos termos do artigo 7, inciso XIII, da Constituição Federal.

⁴⁷ Súmula 447 do TST. Adicional de periculosidade. Permanência a bordo durante o abastecimento da aeronave. Indevido. Os tripulantes e demais empregados em serviços auxiliares de transporte aéreo que, no momento do abastecimento da aeronave, permanecem a bordo não têm direito ao adicional de periculosidade a que aludem o art. 193 da CLT e o Anexo 2, item 1, “c”, da NR 16 do MTE. (BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmulas da Jurisprudência Uniforme do Tribunal Superior do Trabalho**. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.tst.jus.br/web/guest/sumulas>. Acesso em: 17 mai. 2021).

⁴⁸ BRASIL. Ministério da Economia. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021.

⁴⁹ PEREIRA, Alexandre Demetrius. **Tratado de segurança e saúde ocupacional: aspectos técnicos e jurídicos**. Volume 4 - NR 16 a NR 18. 2. ed., São Paulo: Saraiva, 2015, p. 93.

Já o frete não pode estar dissociado da avaliação das condições de trabalho e da remuneração dos motoristas profissionais, já que a partir do ano de 2012⁵⁰ passaram a ter sua jornada diária de trabalho controlada e, por sua vez, eventuais horários elásticos pagos, o que onerou sensivelmente o custo operacional dos transportadores de cargas.

Não bastasse o impacto econômico e financeiro que até o ano de 2012 inexistia, a partir de 2019, o Tribunal Superior do Trabalho criou um precedente que reflete cada dia mais no caixa das transportadoras culminando com uma oneração de 30% (trinta por cento) da folha de pagamento, pelo provimento de adicional de periculosidade aos motoristas profissionais de cargas congeladas, refrigeradas e secas que conduzem veículos com tanque extra ou suplementar com capacidade superior a 200 litros.

A repercussão calamitosa nos custos operacionais das transportadoras, o próprio valor do frete e, por consequência, do produto será majorado. Provavelmente não se conseguirá repassar integralmente o percentual de onerosidade da folha de pagamento aos contratantes do frete e destinatários das mercadorias, cabendo as transportadoras arcarem com o ônus subjacente, se assim conseguirem.

Não só o impacto econômico e financeiro se faz evidente, mas também a insegurança jurídica das decisões proferidas pelo Egrégio Tribunal Superior do Trabalho que desconsidera laudos periciais confeccionados nos processos analisados, disposição explícita de Norma Regulamentar, ao reconhecer atividade periculosa ao motorista profissional de carreta por conduzir veículo com tanques de combustível com capacidade superior a 200 (duzentos) litros.

As decisões proferidas são equivocadas, pois:

- a) Caminhões Tratores que são acoplados em carretas frigoríficas sempre foram fabricados com tanque de combustível com capacidade superior a 200 (duzentos) litros;
- b) Os caminhões tratores há anos possuem dois ou mais tanques de combustíveis originais de fábrica, ou seja, sempre detiveram capacidade superior a 200 (duzentos) litros cada um deles;
- c) Não restam dúvidas de que os tanques de combustíveis existentes no veículo, sejam eles originais, extras ou suplementares são para consumo próprio, ou seja, meio propulsor do motor para sua movimentação;
- d) A Norma Regulamentar 16 aprovada pela Portaria 3.214/78 dispõe que o combustível existente nos tanques dos veículos automotores não é considerado para efeitos de pagamento adicional de periculosidade.
- e) Se no veículo existir tão somente um tanque de combustível e este tiver capacidade superior a 200 (duzentos) e inferior a 1.500 (mil e quinhentos) litros não será periculoso, pois, ressaltam a existência de mais de um tanque, seja ele original, extra ou suplementar;
- e) Laudos Técnicos Periciais elaborados por Engenheiros e Técnicos de Segurança atestam que os tanques de combustíveis existentes nos caminhões não são perigosos.
- f) Se o abastecimento de uma aeronave com tripulação em seu interior juntamente com passageiros, onde despeja-se milhares de litros de gasolina, naquele ato não é periculosa, segundo Súmula do Tribunal Superior do Trabalho, muito menos deverá ser um veículo que é conduzido por motorista com tanque de combustível com capacidade superior a 200 (duzentos) litros.
- g) Nos Estados Unidos da América e grande parte da Europa, o abastecimento de pequenos veículos e caminhões são feitos pelos próprios condutores e inexistem, segundo as legislações locais, periculosidade, não havendo fundamento plausível ou jurídico que os tanques de combustíveis para propulsão de seus motores ensejem o pagamento do adicional.

Conclui-se, portanto, ser indevido adicional de periculosidade aos motoristas profissionais que conduzem caminhões (cavalo ou trator) com tanques de combustíveis, sejam eles originais de fábrica, extras ou

⁵⁰ A Lei nº 12.619/2012, posteriormente revogada parcialmente pela Lei nº 13.103/2015, regulamentaram em seus artigos 2º o controle de jornada, limitando-se horário máximo diário de trabalho, e, por sua vez enquadrando-se na regra geral quanto ao pagamento de horas extras, adicional noturno etc. Por sua vez, não será dado maiores detalhes neste trabalho, uma vez não se tratar do tema abordado, conquanto, se faz menção pelo fato indiscutível que o custo operacional das transportadoras foi onerado e por sua vez dever-se-ia majorar o frete também, o que ocorreu.

suplementares com capacidade superior a 200 (duzentos) e inferior a 1.500 (mil e quinhentos) litros desde que para consumo do próprio veículo.

7.Referências

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. Boletim Unificado: abril 2021. Disponível em <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 22 abr. 2021.

BRASIL. Confederação Nacional do Transporte. Transporte rodoviário: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. Brasília: CNT, 2017.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 181 de 01 de setembro de 2005. Disciplina a instalação de múltiplos tanques, tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos, dedicados à sua propulsão ou operação de seus equipamentos especializados e dá outras providências. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao181_05.doc. Acesso em: 03 mai. 2021.

BRASIL. [Constituição Federal, 1988]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 16 mai. 2021.

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 04 mai. 2021.

BRASIL. Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112619.htm. Acesso em: 03 mai. 2021.

BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de trânsito brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 03 mai. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. NR 16 – Atividades e Operações Perigosas. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-16-atualizada-2019.pdf/view>. Acesso em: 04 mai. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. Portaria nº 1.357, de 09 de dezembro de 2019. Altera os itens 9.2 e 14.3 do Anexo nº 2 (exposição ocupacional ao benzeno em postos revendedores de combustíveis) da Norma Regulamentadora nº 9 - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, o Anexo II da Norma Regulamentadora nº 28 - Fiscalização e Penalidades e dá outras providências. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.358-de-9-de-dezembro-de-2019-232397759>. Acesso em: 02 mai. 2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho. Portaria n. 3.214, 08 de junho de 1978. Aprova as Normas Regulamentadoras - NR - do Capítulo V, Título II, da Consolidação das Leis do Trabalho, relativas a Segurança e Medicina do Trabalho. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/sst-portarias/1978/portaria_3-214_aprova_as_nrs.pdf. Acesso em: 02 mai. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Embargos em Recurso de Revista nº 0000050-74.2015.5.04.0871. Relator: Ministro Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Julgamento em: 28 fev. 2018. Disponível em:

<https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2017&numProcInt=188856&dtaPublicacaoStr=26/10/2018%2007:00:00&nia=7243149>. Acesso em: 11 mai. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Embargos em Recurso de Revista nº 0126700-67.2010.5.17.0003. Relator: Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos. Julgamento em: 05 fev. 2015. Disponível em: <https://aplicacao5.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2013&numProcInt=178241&dtaPublicacaoStr=20/02/2015%2007:00:00&nia=6280754>. Acesso em: 11 mai. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Regimento Interno: Aprovado pela Resolução Administrativa nº 1937, de 20 de novembro de 2017. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/116169>. Acesso em: 11 mai. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Súmulas da Jurisprudência Uniforme do Tribunal Superior do Trabalho. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.tst.jus.br/web/guest/sumulas>. Acesso em: 17 mai. 2021.

DAF. Nova linha de caminhões. Disponível em: https://www.novalinhadaf.com.br/?gclid=Cj0KCQjwvr6EBhDOARIsAPpqUPFo61K20zrdKqEoqcSUh52GXNuvankg5Rw7DU59iMdg4OIfPgk-R3saAgiVEALw_wcB. Acesso em: 03 mai. 2021.

EXTRA. In: Dicionário Michaelis OnLine. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=extra+>. Acesso em: 12 mai. 2021.

FORGIONI, Paula Andréa. Apontamentos sobre os aspectos jurídicos do e-commerce. In: Revista de Direito Mercantil, Industrial Económico e Financeiro, São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, n. 119, jul./set 2000.

GRACIANO, Márcio Lucas. Transporte de cargas no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

GUNTHER, Luiz Eduardo; MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. 25 anos da Constituição e o Direito do Trabalho. Curitiba: Juruá, 2013.

IVECO. Caminhões Hi Road. Disponível em: https://www.iveco.com/brasil/produtos/pages/hi-road_carac_benef.aspx. Acesso em: 03 mai. 2021.

MARTINEZ, Luciano. Curso de direito do trabalho: relações individuais, sindicais e coletivas do trabalho. 10. ed., São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

MERCEDEZ-BENZ. Caminhões dados atron técnicos. Disponível em: <https://www.mercedes-benz.com.br/caminhoes/atron/dados-tecnicos>. Acesso em: 03 mai. 2021.

OLIVEIRA. Sebastião Geraldo. Proteção jurídica à saúde do trabalhador. 6. ed., São Paulo: LTr, 2011.

PASOLD, Cesar Luiz. Metodologia da pesquisa jurídica: teoria e prática. 14. ed. rev. atual., Florianópolis: EMais, 2018.

PEREIRA, Alexandre Demetrius. Tratado de segurança e saúde ocupacional: aspectos técnicos e jurídicos. Volume 4 - NR 16 a NR 18. 2. ed., São Paulo: Saraiva, 2015.

SCANIA. Especificações. Disponível em: <https://www.scania.com/br/pt/home/products-and-services/trucks/our-range/r-series.html>. Acesso em: 03 mai. 2021.

SUPLEMENTAR. In: Dicionário Michaelis OnLine. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=suplementar+>. Acesso em: 12 mai. 2021.

VOLVO TRUCKS. Especificações do chassi do volvo FH. Disponível em:
<https://www.volvotrucks.com.br/pt-br/trucks/truck/volvo-fh/specifications/chassis.html>. Acesso em:
03 mai. 2021.

Artigo recebido: 02.12.2021

Artigo publicado em: 22.07.2022

