

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**

DANIEL SCHELIGA

**O TACÓGRAFO COMO INSTRUMENTO POSSIVELMENTE CAPAZ DE
CONTROLAR A JORNADA DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO EMPREGADOS,
NO RAMO DO TRANSPORTE DE CARGAS**

PONTA GROSSA

012

DANIEL SCHELIGA

**O TACÓGRAFO COMO INSTRUMENTO POSSIVELMENTE CAPAZ DE
CONTROLAR A JORNADA DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO
EMPREGADOS, NO RAMO DO TRANSPORTE DE CARGAS**

Dissertação apresentada ao Programa de
Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas da
Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Silvana Souza Netto
Mandalozzo.

Co-orientador: Prof^a. Dr^a. Solange Barros.

PONTA GROSSA

2012

Ficha Catalográfica Elaborada pelo Setor de Tratamento da Informação BICEN/UEPG

S322t Scheliga, Daniel
O tacógrafo como instrumento possivelmente capaz de controlar a jornada dos motoristas de caminhão empregados, no ramo de transporte de cargas / Daniel Scheliga. Ponta Grossa, 2012.
140 f.

Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas),
Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Orientador: Profa. Dra. Silvana Souza Netto Mandalozzo.
Coorientador: Profa. Dra. Solange Barros.

1. Motoristas de caminhão. 2. Jornada de trabalho. 3.
Tacógrafo. I. Mandalozzo, Silvana Souza Netto. II. Barros,
Solange. III. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Mestrado em
Ciências Sociais Aplicadas. IV. T.

CDD: 341.6

TERMO DE APROVAÇÃO

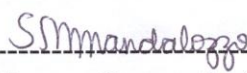
AGRADECIMENTOS

DANIEL SCHELIGA

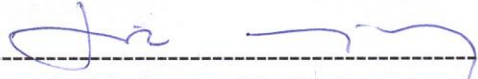
"O TACÓGRAFO COMO INSTRUMENTO POSSIVELMENTE
CAPAZ DE CONTROLAR A JORNADA DOS MOTORISTAS DE
CAMINHÃO EMPREGADOS, NO RAMO DO TRANSPORTE DE
CARGAS"

Dissertação aprovada como requisito parcial para
obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-
Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Setor de
Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de
Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

Assinatura pelos Membros da Banca:


Dra. Silvana Souza Netto Mandalozzo - (UEPG) – Presidente


Dr. Luiz Eduardo Gunther – (UNICURITIBA)


Dra. Lenir Aparecida Mainardes da Silva – (UEPG)

Dra. Jussara Ayres Bourguignon - (UEPG) – Suplente

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo apoio recebido durante o período dedicado a este trabalho.

À Professora Dra. Silvana Souza Netto Mandalozzo pelas discussões e orientações durante a elaboração desta pesquisa, também por ter acreditado e confiado em mim ao longo de todo o caminho percorrido.

Aos professores do Programa de Mestrado em Ciências Sociais da UEPG, pelos conhecimentos ministrados nas disciplinas cursadas.

À Bibliotecária Maria Luzia Fernandes Bertholino dos Santos, pela perfeição na normalização da dissertação.

E principalmente à Deus por mais essa conquista!

RESUMO

O tema pesquisado é a possibilidade de controle da jornada dos motoristas de caminhão na condição de empregados, que atuam no ramo do transporte de cargas, através do instrumento denominado de tacógrafo, aparelho que registra dados do veículo no qual foi instalado, obrigatório em todos os caminhões destinados a esse setor. A metodologia utilizada foi a revisão bibliográfica e a pesquisa documental. A revisão bibliográfica fundamentou os aspectos relacionados a jornada e a importância de sua limitação. Também demonstrou a histórica luta de classes por melhores condições de trabalho, assim como a luta entre as classes estudadas no presente trabalho. A pesquisa documental, através de Projetos de Lei e decisões judiciais dos Tribunais, visou conceituar a categoria a ser estudada, assim como analisar os anseios no sentido de regulamentação da profissão e o que os Tribunais tem decidido acerca do assunto. A pesquisa foi realizada da seguinte maneira: Primeiro delimitou-se a categoria a ser estudada, fazendo-se um estudo mais amplo sobre o desenvolvimento do trabalho na história, destacando-se a luta de classes que sempre existiu em nossa sociedade. Buscou-se demonstrar que essa luta também está presente nas classes envolvidas neste trabalho. Seguindo, fez-se um relato sobre o desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil e as políticas governamentais passadas e presentes destinadas ao desenvolvimento de tal modelo de transporte adotado pelo País. Também, destacou-se a jornada executada pelos motoristas de caminhão empregados e a luta da classe por melhores condições de trabalho. Por fim, realizou-se um estudo sobre o tacógrafo e quais são as informações obrigatoriamente por ele registradas, seguindo-se a uma pesquisa em decisões judiciais com o intuito de revelar se os Tribunais reconhecem a utilização de tal instrumento como meio capaz de controlar a jornada dos motoristas de caminhão através das informações por ele registradas.

Palavras-chave: Motoristas de caminhão empregados. Controle de jornada. Tacógrafo.

ABSTRACT

The researched theme is the possibility of the truck drivers' workday control as employees, who work in the field of cargo transportation, using a device named tachograph, which is a device that registers the vehicle's data in which it was installed, also required in all trucks destined to this field. The methodology was a bibliographic review and a documental research. The bibliographic review grounded the aspects related to the workday and the importance of its limitation. Also, it showed the historic class struggle by better work conditions, as well as, the struggle between the studied classes in this work. The documental research, by means of Law Projects and Jurisprudences, aimed to conceptualize the category to be studied, as well as, to analyze the expectations in terms of regulation of the profession and what the courts have decided about the issue. The research was conducted in the following way: First, the category it was studied was delimited, performing a wider study about the development of the work in the history, highlighting the classes' fight that has always existed in our society. It was tried to demonstrate that this fight is also happening in the classes involved in this work. Second, a report about the development of the highway transportation in Brazil and the past and current governmental policies destined to the development of such a transportation model chosen by the country was made. Also, the workday performed by the employed truck drivers and the fight of the class for better work conditions was highlighted. Finally, a study about the tachograph and which are the information mandatorily registered by it was performed, followed by a jurisprudential research in order to reveal if the courts recognize the usage of such device as a way able to control the truck drivers' workday using the information registered by it.

Keywords: employed truck drivers, workday control, tachograph.

LISTA DE SIGLAS

CF/88	Constituição Federal de 1988
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CNTTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores do Transporte Terrestre
CNTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTC	Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DETRAN/MS	Departamento de Trânsito do Mato Grosso do Sul
ETC	Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas
FETROPAR	Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
IEF	Instituto Estadual de Florestas
OJ 332	Orientação Jurisprudencial nº 332 da Seção de Dissídios Individuais 1 do TST
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PLC -	Projeto de Lei da Câmara
PLS	Projeto de Lei do Senado
PT	Partido dos Trabalhadores
PT-RS -	Partido dos Trabalhadores do Rio Grande do Sul
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores de Rodoviários de Cargas
SETCEPAR -	Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná
TAC	Transportadores Autônomos de Cargas
TRT 9	Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região - Paraná
TRT 14	Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região - Rondônia
TRT 2	Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região - São Paulo
TRT 3	Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região - Minas Gerais
TST	Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	08
 CAPÍTULO 1 – O DIREITO E O CONTROLE DA JORNADA DE TRABALHO.....	
1.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE JORNADA DE TRABALHO.....	11
1.1.1 Jornada na Constituição Federal de 1988.....	27
1.2 TRABALHOS NÃO SUSCETÍVEIS DE CONTROLE DA JORNADA.....	29
1.2.1 Inconstitucionalidade do artigo 62 da CLT.....	33
 CAPÍTULO 2: O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL.....	46
2.1 A HISTÓRIA E A ATUALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL.....	36
2.2 A JORNADA DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO ATUALMENTE E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS NA SAÚDE E NO TRÂNSITO.....	40
 CAPÍTULO 3: A POSSIBILIDADE DE CONTROLE DA JORNADA.....	
3.1 POSSÍVEIS MEIOS QUE POSSIBILITARIAM QUE A JORNADA DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO SEJA CONTROLÁVEL.....	53
3.2 DAS DECISÕES DOS TRIBUNAIS.....	55
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
 REFERÊNCIAS.....	85
ANEXO A – Projeto de Lei do Senado número 271/08.....	92
ANEXO B – Projeto de Lei na Câmara 319/09.....	100
ANEXO C – RESOLUÇÃO N.º 92 , DE 4 DE MAIO DE 1999.....	103
 ANEXO D – Projeto de Lei na Câmara 319/09 – com texto substitutivo...	128

INTRODUÇÃO

O presente trabalho, intitulado de: “O tacógrafo como instrumento possivelmente capaz de controlar a jornada dos motoristas de caminhão empregados, no ramo do transporte de cargas”, visa pesquisar a possibilidade de se controlar a excessiva jornada executada pelos motoristas de caminhão, na condição de empregados, exercendo sua atividade voltada para o transporte de cargas.

Neste cenário, revelou-se uma situação que está sendo rotineiramente levada ao Poder Judiciário, ou seja, os litígios envolvendo motoristas de caminhão empregados e os empregadores, debatendo sobre a possibilidade ou não de controle da jornada da categoria e, conseqüentemente a remuneração pelo labor extraordinário.

Outro fator revelado no trabalho foi a luta existente entre a categoria dos motoristas de caminhão empregados, e a categoria dos empregadores, proprietários dos caminhões, que, por não ser possível, ou por não controlar a jornada dos motoristas da categoria aqui estudada, conseqüentemente, acabam enquadrando-os como trabalhadores externos incompatíveis com a fixação de horário de trabalho.

Conforme o programa de Mestrado, a área de concentração do presente estudo foi a Cidadania e Políticas Públicas, sendo a linha de pesquisa voltada para o Estado, Direitos e Políticas Públicas.

Buscou-se assim, um estudo sobre a jornada dos motoristas, possíveis excessos em sua execução, e de instrumentos que possivelmente possibilitariam registrar dados sobre o horário de trabalho da categoria dos motoristas de caminhão empregados, que atuam no transporte de cargas.

O objetivo geral da pesquisa consiste em apurar a possibilidade de controle da jornada de trabalho dos motoristas de caminhão na condição de empregados. Os objetivos específicos seriam:

- Estudar se o tacógrafo é um instrumento capaz de registrar informações sobre o horário de trabalho.

- Analisar, se seria possível controlar a jornada dos motoristas de caminhão na condição de empregados, atuantes no transporte de cargas.

- Verificar, se houver possibilidade de tal controle, por meio das informações constantes nos discos do tacógrafo, o direito do motorista empregado a receber pelo labor extraordinário, caso executado, somente com base em seus registros.

Como metodologia foram utilizadas a pesquisa documental e a revisão bibliográfica. A realização de uma pesquisa exploratória, com base na revisão bibliográfica, buscou a fundamentação teórica do objeto investigado. A pesquisa documental foi realizada em *sites* de Tribunais com Jurisdição em âmbito Nacional e Regional.

Foi escolhido o Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região (TRT 9), que é o do Paraná, a nível Regional no caso, pelo fato de que a 2ª Turma vem mantendo a posição de que o tacógrafo seria um meio hábil a fiscalizar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão.

Quanto ao período pesquisado, este limita-se aos julgados que estão disponíveis no sistema informatizado, ou seja, podendo serem consultados pela internet, sendo que o sistema do TRT 9 disponibiliza tais informações desde a última semana de agosto de 2003. Para caso em tela, a decisão mais antiga data de 05 de novembro de 2004.

Por tratar-se de um tema que tem relevância a nível nacional, foi realizada também a pesquisa no Tribunal Superior do Trabalho (TST), pelo fato de sua Jurisdição abranger todo o território nacional, assim, apreciando os casos concretos de todo o País.

Definiu-se como recorte temporal a ser pesquisado, no TST, os últimos julgados de cada Turma do período posterior a edição do OJ 332, que é de 09 de dezembro de 2003, que fala sobre a impossibilidade de controle de jornada apenas com base no tacógrafo.

Desta forma, o estudo documental procurou levantar informações contidas nas decisões acerca do objeto da pesquisa, com o intuito de revelar o que está sendo decidido nos Tribunais pátrios e qual a fundamentação de tais decisões.

No primeiro capítulo, fez-se um estudo sobre a jornada de trabalho ao longo da história da humanidade até o que se tem hoje referente ao trabalho e o seu controle, dando-se ênfase ao desenvolvimento do Direito de Trabalho no Brasil, e consequentemente do controle da jornada. Também realizou-se um estudo sobre a luta de classes existente no trabalho, embasando nas teorias de Marx e Engels na obra Manifesto do Partido Comunista (2009). Dentre os outros doutrinadores que embasaram tal estudo, pode-se citar: Vianna (1997), Nascimento (2004), Gomes e Gottschalk (1972), Moraes Filho (1960).

Realizou-se uma pesquisa doutrinária, com obras clássicas da seara trabalhista até doutrinadores da atualidade, entre eles: Delgado (2006), Barros (2009), Chiarelli (1965), buscando-se qual a interpretação dada aos preceitos contidos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em específico as previsões sobre o controle da jornada de trabalho e suas exceções.

Seguindo, no segundo capítulo, procurou-se demonstrar alguns dados estatísticos sobre o transporte de cargas no Brasil e o desenvolvimento da frota de caminhões. Também, abordou-se a questão dos sinistros e vítimas decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo caminhões.

Instrumentos possivelmente capazes de registrar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão passaram a ser estudados no terceiro capítulo. O tacógrafo, em especial, foi o instrumento de maior análise, pelo fato de ser um aparelho obrigatório em quase todos os caminhões, buscando-se fazer com que os resultados da pesquisa se reflitam em toda a classe.

Por fim, realizou-se uma pesquisa em decisões judiciais, com o intuito de revelar o que os Tribunais têm decidido sobre a questão, juntando-se e comparando-se julgados favoráveis e contrários a utilização do tacógrafo como instrumento capaz de controlar a jornada dos motoristas de caminhão na condição de empregados.

CAPÍTULO 1

O DIREITO E O CONTROLE DA JORNADA DE TRABALHO

1.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE JORNADA DE TRABALHO

No âmbito jurídico, mais especificamente no ramo do Direito do Trabalho, é vasto o estudo sobre o tema da jornada de trabalho, mas, como o presente trabalho não visa unicamente dissertar para uma plateia da seara jurídica e sim fazer uma interlocução com a grande área das ciências sociais aplicadas, cabe, portanto, neste capítulo, descrever os conceitos básicos que alguns livros trazem sobre o tema, visando o entendimento para o mais diverso público leitor.

Sobre a relevância do assunto, pode-se citar o 1º Seminário Jurídico Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre, onde a então Vice-Presidente (hoje Presidente) do TRT 9, Desembargadora Rosemarie Diedrichs Pimpão, fez a palestra inaugural dizendo que o controle da jornada dos motoristas em transportes rodoviários brasileiros é um dos mais pertinentes para a categoria, enfatizando que é um assunto intransigente, por se tratar de uma demanda urgente, citando dados sobre o uso de drogas por tais profissionais e estatísticas, como por exemplo, a que 2/3 das mortes em rodovias federais são ocasionadas por acidentes envolvendo veículo de transporte de carga. (PIMPÃO, 2011).

A categoria a ser estudada neste trabalho é a dos motoristas de caminhão na condição de empregados, laborando no transporte de cargas.

Tal categoria pode ser definida com o auxílio de conceitos elaborados em Projetos de Lei atualmente em trâmite.

O Projeto de Lei na Câmara 319/09 aprovado no Senado com texto substituto (PLC 319/09) (Anexo D) tem o intuito de regulamentar a profissão dos motoristas de caminhão empregados. Este será estudado a seguir, cabendo inicialmente sua citação para o fim de definir a categoria que está sendo estudada. Nele distinguem-se os motoristas de diversos ramos, especificando um deles como o do transporte de cargas, veja-se:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.
Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação

profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I – transporte rodoviário de passageiros;
- II – transporte rodoviário de cargas; (BRASIL. SENADO FEDERAL. PARECER..., 2009).

Para definir o que seria o transporte de cargas, tem-se também o texto inicial do PLC 319/09, (Anexo B) que dispõe:

Art. 1º O exercício da profissão de motorista é regulado por esta Lei.

Parágrafo único. Pertencem à categoria profissional de que trata esta Lei os profissionais habilitados nos termos da legislação em vigor e que trabalhem nos seguintes ramos de atividades:

- I – transporte de passageiros em geral, tais como táxis, ônibus, micro-ônibus, peruas, no setor urbano, intermunicipal, interestadual, internacional, fretamento, turismo;
- II – transporte de cargas líquidas, secas e molhadas em geral, superpesadas, entregadores de mercadorias; (ZIMERMAN, 2009).

Tratam-se apenas de Projetos de Lei, inacabados, passíveis de emendas, sendo que seus conceitos ainda encontram-se em fase de elaboração, mas, por hora, servem como subsidiários para definição da categoria aqui estudada.

Portanto, a categoria objeto de estudo deste trabalho é a dos motoristas de caminhão na condição de empregados, que atuam no transporte de cargas. Tais cargas podem ser líquidas, secas ou molhadas, abrangendo também os entregadores de mercadorias.

Merece uma breve crítica o conceito de transporte de cargas especificado no projeto acima, quando refere-se a superpesadas, pois, o fato da carga ser leve, não retiraria do motorista o caráter de ser empregado da categoria do setor de transporte de cargas.

Quanto a escolha do estudo do tacógrafo como possível meio hábil a registrar e controlar a jornada dos motoristas de caminhão empregados, optou-se por tal instrumento devido a sua previsão legal de que, atualmente, quase todos os caminhões devem tê-lo instalado.

A regra da obrigatoriedade do uso do tacógrafo está previstas na Resolução 14/98 do CONTRAN (Conselho Nacional de Transito):

Art. 6º. Os veículos automotores produzidos a partir de 1º de janeiro de 1999, deverão ser dotados dos seguintes equipamentos obrigatórios:

[...]

II - registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, para os veículos de carga, com peso bruto total superior a 4536 kg; (BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO, 1998).

Mas, tal regra comporta uma exceção, prevista na mesma Resolução:

Art. 2º. Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá:

III) registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo:

- a) nos veículos de carga fabricados antes de 1991, excluídos os de transporte de escolares, de cargas perigosas e de passageiros (ônibus e microônibus), até 1º de janeiro de 1999;
- b) nos veículos de transporte de passageiros ou de uso misto, registrados na categoria particular e que não realizem transporte remunerado de pessoas;

E para complicar um pouco, veio a Resolução 87/99, do mesmo CONTRAN dispondo:

Art. 1º O art. 2º da Resolução nº 14/98 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá:

III) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo:

- a) para os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 (dezenove) toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990;

[...]
Art. 3º Fica mantida a obrigatoriedade do uso do registrador inalterável de velocidade e tempo para os veículos de transporte de cargas de produtos perigosos, escolares e de passageiros com mais de 10 (dez) lugares (ônibus e microônibus). (BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO, 1999).

A melhor interpretação aos artigos acima citados, seria que, atualmente, todos os veículos novos com peso bruto total superior a 4.536Kg ano/modelo 99/99 em diante devem instalar o tacógrafo, sendo que, os veículos pequenos, fabricados anteriormente, não precisariam fazer esse investimento.

Os veículos que transportam cargas, iguais ou superior a 19 toneladas, produzidos tanto antes quanto depois de 1991 todos estariam obrigados a tê-lo, assim como todos que transportam cargas de produtos perigosos.

Portanto, mesmo que hajam instrumentos mais modernos e sofisticados, como o rastreamento por satélite, o fato de tais sistemas não estarem presentes obrigatoriamente em quase todos os veículos atualmente destinados ao transporte de cargas, acabaria por limitar a abrangência do trabalho, fazendo com que o presente estudo não se destinasse a toda a categoria.

Comparando-se com a história da humanidade, a produção legislativa em matéria trabalhista é recente, ou seja, o Direito do Trabalho é algo novo para a sociedade. Pelo contrário, o trabalho em si, é tão antigo quanto a própria humanidade.

Nas próximas linhas será feito um estudo sobre a história do trabalho, objetivando que o leitor inicie o seu raciocínio observando as origens do problema, objeto deste estudo.

Vianna (1997), no clássico livro Instituições de Direito do Trabalho afirma que o homem sempre trabalhou, tanto para obter alimentos quanto para se defender dos animais ferozes e até de outros homens, quando passou a fabricação de armas para sua defesa. Passou então a utilizar tais instrumentos para a caça de animais e na luta contra seus semelhantes. Com o passar do tempo passou a escravizar os prisioneiros das lutas em que era vencedor, passando a usufruir de seus trabalhos. Cita Aristóteles, que afirmou ser a escravidão justa e necessária, pois, para se conseguir cultura, era necessário ser rico e ocioso e isto não seria possível sem a escravidão. Discorre sobre a escravidão no Brasil, que desde o descobrimento os portugueses implantaram, primeiro com os indígenas, posteriormente com os negros trazidos da África.

Seguindo, discorre como sendo a servidão uma das características das sociedades feudais, pois apesar do indivíduo não ser escravo, na realidade não dispunha de liberdade, estando sujeitos a uma série de restrições, inclusive de deslocamento. Indica como pontos de contato entre a escravidão e a servidão o poder do senhor da terra em mobilizar os servos para a guerra, assim como cedê-los aos donos de pequenas fábricas ou oficinas já existentes.

Aponta o desaparecimento da servidão no final da Idade Média, em consequência das perturbações decorrentes ora de epidemias, ora das Cruzadas, sendo varrida na França com a Revolução, permanecendo na Rússia até quase o século XX.

Passa a tratar das corporações, indicando ser a forma de trabalho onde o homem passou a exercer sua profissão de forma organizada, unindo-se com outros profissionais que se identificava, surgindo assim as denominadas corporações de ofício. Apesar do avanço, não gozava o profissional de inteira liberdade, pois surgiu com as corporações a figura do mestre, que tinha sob as suas ordens, não apenas os aprendizes, pois lhe estavam subordinados os trabalhadores mediante rigorosos

contratos, que previam até a autorização do mestre caso o trabalhador pretendesse mudar de domicílio.

Para Vianna (1997) as corporações não passavam de uma forma mais branda de escravização do trabalhador, sendo que a libertação completa do trabalho viria mais tarde, como consequência da Revolução Industrial e da generalização do trabalho assalariado, surgindo uma nova luta, não mais contra o senhor da terra nem contra o mestre da corporação, mas sim contra o denominado patrão, o capitalista, amparado pelo Estado, que atuava como mero fiscal da Lei e aplicador da justiça.

A Revolução Industrial seria então o marco divisor entre as formas de trabalho acima estudadas e a nova ordem que se estabeleceu, qual seja, o trabalho subordinado em troca do salário, forma esta que até hoje é predominante em nossa sociedade.

Inúmeros problemas surgiram após essa nova concepção da forma de prestação do trabalho que se estabeleceu, uma delas em especial concerne à jornada de trabalho.

Nascimento (2004) cita como o acontecimento de maior destaque na Revolução Industrial do século XVIII a utilização das forças motrizes, distintas da muscular do homem e dos animais, permitindo assim a evolução do maquinismo. Consequentemente, com a invenção das máquinas, surge a divisão do trabalho e a especialização. Mais tarde, com o surgimento da eletricidade, surge uma necessidade maior de adaptação das condições de trabalho.

Atem-se ao fato de que o progresso do maquinismo foi acompanhado do desenvolvimento da concentração e que o maquinismo modificou as condições de emprego da mão-de-obra, pois suas possibilidades técnicas proporcionavam ao empresário a substituição do trabalhador especializado por uma mão-de-obra não-qualificada e o trabalho dos adultos pelo das mulheres e crianças.

Essa mão-de-obra procedia primordialmente do campo, estimulada pelos aparentes atrativos da indústria que se desenvolvia. Assim, com a fábrica formou-se a aglomeração das massas operárias, dando origem ao proletariado, que segundo Nascimento (2004, p. 12) tem a seguinte definição:

O proletário é um trabalhador que presta serviços em jornadas que variam de 14 a 16 horas, não tem oportunidades de desenvolvimento intelectual, habita em condições subumanas, em geral nas adjacências do próprio local da atividade, tem prole numerosa e ganha salário em troca disso tudo.

Entre os maiores problemas enfrentados pelo proletariado, cita a excessiva jornada de trabalho, a exploração das mulheres e menores, que constituíam mão-de-obra mais barata, acidentes de trabalho e a constante insegurança quanto ao futuro e em momentos onde fisicamente não tivesse condição de trabalhar, todos, aliados ao fato de receberem baixos salários.

Nascimento (2004) ainda aponta que o fato de o patrão estabelecer as condições de trabalho a serem cumpridas pelo empregado seria por não haver regras regulamentando o problema. Assim, a liberdade de fixar a jornada de trabalho não tinha restrições, podendo os empregadores, segundo seus próprios interesses, estabelecer o número de horas de trabalho, não distinguindo menores, adultos ou mulheres, nem mesmo se a atividade era penosa ou não.

Como visto, em decorrência da evolução do trabalho, e com o surgimento de uma nova modalidade, qual seja, o trabalho assalariado, surgem, conjuntamente, vários problemas, desde salários baixíssimos até jornadas de trabalho extenuantes.

Karl Marx e Friedrich Engels, estão entre os maiores estudiosos da história na busca de entender essa relação entre o homem e o trabalho.

Críticos do modo de exploração da mais valia pelo capitalismo expõem, na obra Manifesto do partido Comunista, que em todas as sociedades existentes há luta de classes entre opressores e oprimidos, ora disfarçada, ora aberta. (BURGUESES E PROLETARIADOS, 2009, p. 45)

Denominam os autores, na época, como burguesia, a classe dos capitalistas, como sendo os proprietários dos meios de produção. E, como proletariado, a classe dos trabalhadores assalariados, que não sendo possuidores dos meios de produção, vendem sua força de trabalho para poder sobreviver.

Apontam que o desenvolvimento do capitalismo se deu em decorrência da descoberta de novos continentes, aliado as navegações, em que o intercâmbio entre as colônias aumentou a troca de mercadorias. O modo de exploração feudal passou a não dar conta da demanda, sendo substituído pela manufatura.

Com o constante crescimento dos mercados, a manufatura teve de ser substituída pelo vapor e pela maquinaria, tendo dessa forma, a grande indústria moderna, tomado o seu lugar na produção.

O grande mercado mundial, criado pela grande indústria, desenvolveu o comércio, a navegação, as ferrovias e as comunicações, e na proporção em que estas se desenvolviam, a indústria também aumentava, conseqüentemente a

burguesia também se desenvolvia, acumulando capitais e deixando de lado as outras classes existentes.

Apontam que o desenvolvimento da burguesia se deu através de um longo dinamismo nos modos de produção e troca, acompanhado de um progresso político, até chegar ao Estado moderno, que não passa de um comitê para administrar os seus negócios. (BURGUESES E PROLETARIADOS, p. 47).

Analisa, que ao submeter o campo ao domínio da cidade, a burguesia aglomerou a população, centralizou os meios de produção e concentrou a propriedade nas mãos de poucos. (BURGUESES E PROLETARIADOS, p. 49-50).

Mas, na medida em que a burguesia e a indústria se desenvolvem, o proletariado também acompanha essa evolução. (BURGUESES E PROLETARIADOS, p. 51)

Discorrem que o desenvolvimento do proletariado passaria por diferentes fases, tendo sua luta contra a burguesia iniciado com sua própria existência. Inicialmente os operários lutavam isolados, depois passaram a se unir com seus companheiros da mesma fábrica, passando a unirem-se com os operários do mesmo ramo industrial de uma mesma localidade.

Cada vez mais unidos, os operários entram em conflito com a burguesia, instaurando assim o conflito de classes.

Apontam para o fato de que a luta de classes é uma luta política, e com a organização do proletariado em classe e, conseqüentemente, em partido político, forçou-se a burguesia a reconhecer, legalmente, certos interesses para a classe operária. (BURGUESES E PROLETARIADOS, p. 54).

Veja-se que a ininterrupta luta de classes demonstrada por Marx e Engels, está representada hoje, neste trabalho, onde os empregadores, capitalistas, proprietários dos bens de produção, ou seja, dos caminhões, denominados de burguesia na época, encontram-se em constante luta contra seus empregados, os motoristas de caminhão, que na época, eram determinados de proletariado.

O fato de estar instaurada esta situação fática no Brasil hoje, deve-se ao sistema capitalista avassalador e concentrador que predomina em nosso País. Tal sistema tem suas origens desde a colonização, onde a concentração dos meios de produção de um modo geral já se encontrava nas mãos de poucos.

Pochmann et al. (2005), na obra Atlas da Exclusão Social no Brasil, explica que a concentração da riqueza em pequenas parcelas da população brasileira

explica-se histórica e geograficamente, decorrente de um padrão extremamente concentrador e excludente da riqueza para a maioria da população.

Pochmann et al. (2005, p. 26 *seq.*) demonstra que desde o período colonial, as terras brasileiras já eram mal distribuídas e, mesmo passada a fase colonial, monárquica e republicana, o Brasil não apresenta modificação relevante na distribuição da riqueza. Sintetiza, afirmando, que o nosso País persiste em conviver com um inesgotável padrão de exclusão do acesso a riqueza por parte da grande maioria da população.

Tal afirmação funda-se em estatísticas, que demonstram pouca mobilidade na estrutura social brasileira. Aponta, como culpada por tal situação hoje existente, a falta de reformas civilizatórias contra o modo de exploração capitalista no Brasil. Tais reformas seriam: a reforma agrária, visando uma melhor distribuição das terras; acompanhada de uma reforma tributária, visando uma oneração proporcional aos lucros; também a reforma social, visando a universalização da proteção social e trabalhista e uma reforma urbana, visando coibir a especulação imobiliária.

Finalizando Pochmann et al. (2005, p. 44) reflete o problema gerado pelo capitalismo sem limites vivido pelo Brasil desde o seu descobrimento até os dias atuais:

A exclusão social – que compreende desde enormes parcelas vivendo sem acesso a bens básicos até pessoas com nível de escolaridade acima do universitário, porém sem emprego – resulta da manutenção e atualização deste padrão extremamente excludente de riqueza construído historicamente para usufruto de poucos grupos privilegiados (que se encontram acima do primeiro centil de renda) e que nos acompanha, com apenas algumas poucas fissuras, até os dias de hoje.

Isso explica a situação dos motoristas de caminhão na condição de empregados hoje no Brasil. Eles representam a parcela da população que foi excluída da divisão da riqueza desde os tempos da colonização, sendo obrigados a trabalhar por diversas horas e sendo remunerados com baixíssimos salários, devido a submissão ao capital, gerado pelo capitalismo, e da necessidade de sobrevivência.

Atrelado aos fatos acima expostos, tem-se também que o Brasil não adotou uma política visando a inclusão dos despossuídos de recursos, para que estes tivessem a oportunidade de crescer junto com a economia nacional. A maioria da sociedade brasileira não pôde acompanhar o desenvolvimento do País, não participando, portanto, da divisão de ao menos parte dos lucros gerados devido ao crescimento econômico.

Pochmann (2004, p. 24 seq.) aponta que o desenvolvimento do capitalismo no Brasil foi acompanhado pela extrema exclusão social. Ao não realizar a reforma agrária contribuiu para êxodo rural e o inchaço das cidades, saturando o mercado de trabalho e contribuindo para a baixa dos salários. Enquanto a não reforma tributária, que onerasse os mais ricos, contribuiu para uma maior concentração da riqueza e consequentemente um menor investimento por parte do Estado em políticas sociais, não estabelecendo-se assim um Estado de bem-estar-social em nosso País, mantendo os excluídos do mercado de trabalho sem condições básicas de vida e ascensão profissional.

Vê-se que houve uma total omissão por parte do Estado que deveria adotar certas posturas visando corrigir o crescimento desigual da população.

Mas, omissões por parte do Estado visando corrigir distorções geradas pelo sistema capitalista não foram e continuam não sendo novidade em nosso País. Caso contrário, não teríamos a situação dos motoristas de caminhão empregados, como uma categoria que ainda não possui regulamentação profissional específica.

E mais, onde está a atuação concreta do Estado de bem-estar-social como previsto em nossa Constituição Federal em vigor. Vê-se, que independentemente de previsão legal ou não, os interesses do sistema capitalista sempre se sobrepõem aos interesses das classes mais baixas, que continuam submissas ao poderio econômico, devido a sua manutenção no poder e, consequentemente, nas tomadas de decisões dos rumos do País, sempre voltadas aos interesses da classe dominante.

Como demonstrado acima, o bem estar do proletariado não é assunto que incomoda a classe dos capitalistas, desde a origem do capitalismo. Execução de jornadas de trabalho extenuantes e baixíssimos salários sempre foram a principal característica do sistema capitalista de exploração da mão-de-obra.

Com o passar do tempo, estudos científicos foram realizados no sentido de apurar as consequências da execução de longas jornadas, e conclui-se, que o prejuízo não é apenas na saúde do trabalhador, mas também há um prejuízo de ordem moral e econômico que afeta toda a sociedade.

Gomes e Gottschalk (1972) expõem em sua obra sobre a justificação de medidas para que a duração do trabalho fosse reduzida ao longo da história da humanidade, sob tríplice aspecto: fisiológico, moral e social e econômico. Afirmam

que tal redução deveu-se ao senso de civilidade e a experiência do homem, que passou a dar mais importância ao repouso ou tempo livre.

Quanto ao primeiro aspecto, discorrem os autores que a fisiologia forneceu dados científicos sobre o desgaste que o corpo humano sofre quando se põe em atividade, e, quando se entrega a uma atividade sem trégua, a fadiga, que se desenvolve quando uma atividade é prolongada, se torna crônica, predispondo o indivíduo a doenças físicas e mentais, visto que cada impulso dado a um músculo no decorrer do trabalho, provoca a irritação do sistema nervoso, sendo a continuada prestação de serviço causa a fadiga cerebral e suas consequências.

Afirmam, que tais limitações do organismo humano, o legislador não poderia ficar inerte, sendo que a primeira providência foi a duração diária, estabelecendo limites a jornada diária e logo em seguida instituindo o descanso semanal. Após isso, verificou-se que os resíduos da combustão do organismo, e com eles a fadiga, não eram eliminados com períodos curtos de descanso, ficando “restos de fadiga”, que refletiriam no desempenho das atividades laborais, impondo-se assim um descanso mais longo, buscando eliminar todo o remanescente de fadiga acumulado ao longo do ano, podendo as férias serem consideradas tal solução. (GOMES; GOTTSCHALK, p. 285).

No que concerne a justificação da limitação do tempo de trabalho sob o aspecto moral, apontam os autores, que esta limitação estaria ligada a dignidade da pessoa humana. Tal aspecto visa uma vida pessoal desligada da vida profissional.

Para eles, o homem necessita de tempo livre para desenvolver-se intelectual, moral e fisicamente, participando assim, da civilização e da cultura moderna. Essa necessidade de dignificar a vida pessoal do homem requer tempo livre, assim, não se poderia alcançar tal objetivo se não permitisse ao indivíduo uma trégua profissional, afastando-se da rotina de trabalho e dedicando-se ao seu crescimento intelectual, bem como aos cuidados da família, restando-lhe tempo ainda para divertir-se. (GOMES; GOTTSCHALK, p. 285).

Enfim, o fundamento econômico em limitar a duração do trabalho esta na correlação com o desenvolvimento da infraestrutura técnica e econômica. Segundo esses autores, a implantação da jornada de oito horas teria sido fator contributivo no aprimoramento técnico e sobre o próprio rendimento do trabalhador, o que teria ocasionado no aumento da produção mundial.

No Brasil, a trajetória da limitação da jornada acompanha o desenvolvimento do próprio direito do trabalho, assunto que será tratado a seguir.

Moraes Filho (1960b), em seu estudo sobre o desenvolvimento das normas de direito do trabalho no Brasil discorre que desde a descoberta até a abolição dos escravos em 1888, a economia brasileira era pautada sobre o trabalho servil. Afirma, que até 1888, pode-se dizer que “o Brasil é um país essencialmente agrícola”. Aponta, que por tal fato, é compreensível não haver normas e instituições de direitos trabalhistas. Revela que mesmo na época do Império, nossa sociedade era escravocrata, baseada no trabalho servil. Com a indústria ainda se desenvolvendo em vários pontos do país, não existia grandes centros urbanos para que houvesse a aproximação dos trabalhadores afim de discutirem sobre os seus interesses, ficando assim prejudicada a possibilidade de reivindicação de direitos trabalhistas.

Explana o autor, que a Constituição do Império, de 1824, espelhada na Constituição Francesa de 1814, procurou integrar os princípios da Revolução Francesa, que nos números 24, 25 e 26 do artigo 179 encontra-se a proclamada liberdade do trabalho. Quanto a regulamentação do trabalho livre, a previsão constava na disposição dos Títulos 29 a 35, do livro IV das Ordenações do Reino. Uma lei de 13 de setembro de 1930 regulou o contrato por escrito de prestação de serviços, e também por lei de 11 de outubro de 1837, Lei nº 108, foram estabelecidas normas sobre locação de serviços de colonos. (MORAES FILHO, 1960b, p. 307).

Esclarece também que a verdadeira evolução na proteção dos empregados ocorreu com o Código Comercial de 1850, mesmo que apenas para os empregados do comércio, representando um grande progresso na época, que dentre outros direitos previa: aviso prévio, salário de três meses em caso de acidentes, justa causa para dispensa, dentre outros. (MORAES FILHO, 1960b, p. 307).

Cita um fato importante, ocorrido em 17 de janeiro de 1891, o Decreto 1.313, regulou o trabalho dos menores nas fábricas de tecidos, sendo estes de oito a doze anos, salvo na condição de aprendiz. Já em 05 de janeiro de 1905, o Decreto 1150 concedeu crédito privilegiado aos salários dos trabalhadores agrícolas e em 05 de janeiro de 1907 surge a nossa primeira lei sindical, que pelo decreto 1637 criavam-se as sociedades cooperativas estendendo o direito de associação sindical a todos os profissionais, inclusive liberais. (MORAES FILHO, 1960b, p. 309).

Refere-se a próxima grande evolução quando o Brasil entrou na fase de desenvolvimento social-trabalhista, sendo assinado o Tratado de Versalhes, obrigando o país a cumprir determinadas recomendações, além de filiar-se a Organização Internacional do Trabalho (OIT), passando ao Governo uma responsabilidade maior no sentido de legislar de maneira interveniente nas relações entre empregados e empregadores. Seguindo, veio o Decreto 3.724 de 15/01/1919, regulando as obrigações resultantes de acidentes de trabalho, assim como a Lei 4.682 de 24/01/1923, do Deputado Elói Chaves, criando em cada empresa de estrada de ferro uma Caixa de aposentadoria e pensões, e em 30/04/1923 o Decreto 16.027 criando o Conselho Nacional do Trabalho, visando dar cumprimento ao compromisso assumido no Tratado de Versalhes. Aponta também outra evolução de caráter tutelar do trabalho na época, em 12 de outubro de 1927, que pelo Decreto 17.934-A, surge o Código de Menores, fixando-se idade mínima de 12 anos para o trabalho, além da proibição de trabalho nas minas e noturno dentre outras proteções. (MORAES FILHO, 1960b, p. 311).

Ainda, durante o chamado Governo Provisório até a Constituição de 1934 houve uma febre legiferante em matéria trabalhista, alguns dos temas regulados por lei foram: duração do trabalho, sindicalização, carteira profissional, dentre outros. (MORAES FILHO, 1960b, p. 317).

Aponta também como um importante avanço a nova Lei Magna de 1934, que se aproveitando da tendência de constitucionalização dos direitos trabalhistas, em alta nos países europeus, e tendo como a sua maior influência a Constituição de Weimar, introduz em nosso sistema constitucional um título inédito, qual seja: Da Ordem Econômica e Social. (MORAES FILHO, 1960, p. 318).

Em 1937 foi outorgada uma nova Carta, de cunho ditatorial, que previa alguns princípios de tutela, mas reprimiu a manifestação coletiva dos trabalhadores, controlando os sindicatos, punindo a greve e o *lock-out*. Instituiu-se a Justiça do Trabalho, em 1º de maio de 1941 e teve como principal realização a CLT, que sistematizou a legislação trabalhista, tornando-a de mais fácil conhecimento e aplicação. (MORAES FILHO, 1960, p. 319).

Finaliza discorrendo que com a Constituição de 1946 e a queda do regime ditatorial voltam-se as diretrizes democráticas da Constituição de 1934, mas com um sentido social-democrático mais aprofundado, aproveitando as conquistas definitivas em direito do trabalho que não fossem incompatíveis com a democracia. Aparece

expressamente pela primeira vez a Justiça do Trabalho como pertencente ao Poder Judiciário e uma parte referente a sua organização, assim como vários direitos trabalhistas, prevendo também o direito de greve, suprimido na Carta de 1937. (MORAES FILHO, 1960, p. 326).

Encerra-se assim a primeira parte do estudo referente a evolução do direito do trabalho no Brasil, tendo como base uma obra publicada em 1960, já que o intuito foi mesmo o de pesquisar obras mais antigas, visto que o tema da evolução é tratado de forma diferenciada entre os autores clássicos e contemporâneos, ou seja, os clássicos, tiveram a oportunidade de com suas doutrinas contribuir para a evolução do direito de trabalho, vivenciando as mudanças de regime, estando mais próximos, até participando dos debates da época, como o autor acima citado.

Para Russomano (1997, p.16-17), a legislação trabalhista no Brasil divide-se em três períodos. O primeiro, considerado como a pré-história do Direito do Trabalho, estendendo-se de 1.500 a 1888, abrangendo a Constituição Federal de 1824, que assegura a liberdade de trabalho, como a promulgação de diversas Leis especiais, destacando-se a Lei 396/1946 limitando a admissão de estrangeiros e o Código Comercial de 1850, regulando o contrato dos caixeiros, assim como aviso prévio, enumeração de justas-causas, indenização por acidente de trabalho etc., começa-se a legislar sobre trabalho rural e surgem as primeiras organizações profissionais, através de Ligas e Uniões Operárias, encerrando-se, sem dúvida, com a mais importante Lei trabalhista até hoje promulgada no Brasil, qual seja, a Lei Áurea, abolindo a escravidão.

O segundo período seria da Proclamação da República em 1889 a campanha política da Aliança Liberal. Destaca-se nesse período o Decreto nº 1.313 de 1891, regulamentando o trabalho dos menores de doze a dezoito anos, também, em 1903 promulgou-se a Lei sindical rural e em 1907 a primeira Lei geral dos sindicatos, prevendo o princípio da autonomia e pluralidade sindical. Aponta ainda relevante o surgimento do Código Civil de 1916, mais especificamente sobre as normas sobre locação de serviços, contribuindo para posterior evolução das normas específicas da relação de emprego. Finalizando este período, ressalta a criação do Departamento Nacional do Trabalho, pela chamada Lei Maurício de Lacerda, no ano de 1917. (RUSSOMANO, 1997, p.17).

Cita ainda a Lei Eloy Chaves de 1923 como o ponto de partida para o alargamento progressivo de trabalhadores abarcados pelo sistema de seguro social, assim como o Código de Menores de 1927. (RUSSOMANO, 1997, p.18)

A fase atual ou contemporânea do Direito do Trabalho teria início a partir da Revolução de 1930, tendo como primeira medida relevante a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Além desta relevante medida, numerosas Leis foram promulgadas, referente à organização sindical, nacionalização do trabalho, acidentes do trabalho, convenções coletivas e Justiça do Trabalho. (RUSSOMANO, 1997, p.18)

Aponta como sendo a Constituição de 1934 essencialmente liberal, influenciada pela Constituição do México (1917) e de Weimar (1919), sendo sob sua inspiração direta a primeira Lei Geral de Trabalho, a Lei 62, de 05 de junho de 1935. Sobre a Carta de 1937, demonstra que, apesar de inspirada no regime nazi-facista e ditatorial de Mussolini na Itália, iniciou-se uma etapa de euforia na elaboração de Leis trabalhistas, inclusive com a intenção de seduzir as grandes massas operárias a favor do poder ali constituído. (RUSSOMANO, 1997, p.18-19)

A tal ponto foi essa vultosa elaboração de Leis que foi promulgada a CLT, em 1º de maio de 1943.

Indica ainda duas vitórias simultâneas em matéria trabalhistas, através da redemocratização do país com a Constituição Federal de 1946, quais sejam: A primeira é o reconhecimento do direito de greve, do repouso remunerado em domingos e feriados e a estabilidade do trabalhador rural. A segunda, seria a inclusão da Justiça do Trabalho entre os órgãos do Poder Judiciário Federal. (RUSSOMANO, 1997, p.19-20)

Quanto ao período pré-constituição de 1988, período dos governos militares, Russomano (1997, p. 20) discorre como sendo um período que se tornou possível a elaboração mais rápida de novas leis, em decorrência do retorno dos Decretos-lei, expedidos pelo Poder Executivo. Foram feitas profundas alterações na CLT, no tocante a identificação profissional e do contrato individual do trabalho, assim como na legislação sindical e convenções coletivas. Significativas foram as alterações nas normas processuais, que aperfeiçoaram o funcionamento da Justiça do Trabalho, exercendo papel significativo o Decreto-lei nº 229, de 28 de fevereiro de 1967.

Por fim, discorre sobre a Constituição Federal de 1988 como sendo resultante do reflexo exercido por força do Direito Comparado, advindo da

experiência dos países industrializados, enfatizando o início da discussão sobre a proibição da despedida arbitrária, mas, criticando a inaplicabilidade de muitos preceitos por falta de regulamentação indispensável. (RUSSOMANO, 1997, p.20)

Para dar continuidade ao assunto, agora em específico sobre a evolução da tutela trabalhista na Constituição Federal de 1988, reportar-se-á para a obra do já citado Amauri Mascaro Nascimento, autor de renome entre os clássicos do Direito do Trabalho, e Maurício Godinho Delgado, doutrinador da atualidade que escreve um dos livros mais completos no tocante aos temas de direito do trabalho e também especificamente sobre as previsões constitucionais das normas trabalhistas.

Nascimento (2004) discorre sobre a Constituição Federal de 1988 dando ênfase a relação que se estabeleceu entre o Estado e os sindicatos, através da adoção dos princípios da auto-organização sindical e da autonomia de administração dos sindicatos, permitindo-se assim, a livre criação e administração dos sindicatos sem a interferência do Estado. Frisa o incentivo despendido à negociação coletiva como meio apto a solucionar questões como a diminuição da jornada de trabalho nos turnos ininterruptos de revezamento e a possibilidade de redução do salário. Atribui tais avanços como entrelaçados, pois a ampliação das negociações coletivas somente será possível com a liberdade de organização sindical, que só se completa com a autonomia para a negociação.

Também, comenta sobre o direito de greve, que assume dimensão até então desconhecida, mas, limitado por uma nova figura, o abuso de direito, capaz de responsabilizar aqueles que nele incorrerem.

Para Delgado (2006a), a Constituição Federal de 1988 foi a mais significativa em direitos da história jurídico-política do país, abrangendo com grande relevância os direitos individuais e coletivos, ampliando garantias já existentes e criando novos direitos. Nos princípios fundamentais a Constituição já fala em valores sociais do trabalho e ressalta a normas que favorecem a normatização autônoma, permitindo assim uma maior participação da sociedade civil através de mecanismos que permitem a produção autônoma do Direito.

Com relação ao conceito, jornada de trabalho é a expressão usada para referir-se ao lapso temporal de um dia, difere-se de horário de trabalho que corresponde aos períodos de início e término da jornada. Diferencia-se também de duração do trabalho, que se refere ao instituto em si, tendo assim um sentido mais

amplo, englobando a jornada e o horário de trabalho. (DELGADO, 2006b, p.835-836).

Na prática, jornada é o termo mais usado no sentido de horário de trabalho.

Já trabalho, como nos ensina Lautier (1999) vem do latim, *tripalium*, que primeiramente referia-se a um tripé que era utilizado para ferrar a pata do cavalo, depois passou a ser usado como aparelho de tortura para os prisioneiros. Assim, 'trabalho', desde o início da língua francesa, (início da Idade Média), adquire esse sentido de instrumento de tortura.

Quanto à origem da palavra trabalho, Moraes Filho, na obra Tratado Elementar de Direito do Trabalho, discorre:

Quanto a sua etimologia, é assunto discutido e obscuro até hoje. Segundo THILGHER (1931), os gregos (a antiguidade em geral) conceberam o trabalho como um castigo e como uma dor; basta lembrar que o termo grego *pónos*, que significa trabalho, tem a mesma raiz que a palavra latina *poena*. Há no vocábulo *pónos* a mesma idéia de uma tarefa penosa e pesada como nas palavras *fadiga*, *trabalho*, *pena*. Para LUCIEN FEBVERE (1948), a palavra veio do sentido de tortura – *tripaliare*, torturar com o *tripalium*, máquina de três pontas. (apud MORAES FILHO, 1960a, p. 209)

Mas, atualmente, a palavra trabalho não deve ser interpretada nesse sentido, e nem permitir que formas de trabalho cheguem a se comparar com instrumentos de tortura, por exemplo, com empregados submetidos a jornadas de trabalho exaustivas. Vive-se numa era onde a efetividade dos direitos humanos está cada vez mais em evidência, a Constituição Federal ora vigente, declara ser o Brasil um Estado Democrático de Direito, que visa promover o bem comum, e que repele por toda a sua principiologia qualquer forma de maus tratos aos seres humanos.

Sabe-se, que o ordenamento jurídico brasileiro, dispõe de regulamentação do horário de trabalho, previsões gerais estas, encontradas no artigo 7º, XIII e XIV da Constituição Federal, e nos artigos 58 a 65 CLT, dentre outras normas.

Tradicionalmente, essas normas sobre a jornada de trabalho, tinham como a principal função o caráter econômico, pois o tempo trabalhado e o salário recebido até hoje são temas que mantêm correlação.

Delgado (2006b, p. 830-831) discorre sobre essa relação da seguinte maneira:

O tema da jornada de trabalho ocupa, em conjunto com o tema referente ao salário, posição de nítido destaque no desenvolver da história do Direito do Trabalho. Salário e jornada sempre foram, de fato, os temas centrais e mais

polarizantes brandidos ao longo das lutas trabalhistas que conduziram à construção e desenvolvimento desse ramo especializado do direito. A relevância notável (e combinada) de tais figuras justralhistas ao longo dos últimos dois séculos não resulta de simples coincidência. É que, na verdade, jornada e salário têm estreita relação com o montante de transferência de força de trabalho que se opera no contexto da relação empregatícia. Como já magistralmente formulado, seria o salário o preço atribuído a força de trabalho alienada, ao passo que a jornada despondaria como a medida dessa força que se aliena.

Mas, hoje, pode-se falar de outras funções que as normas de controle da jornada de trabalho exercem que não são unicamente relacionadas ao fator econômico, mas também de interesse público, mais especificamente, de segurança pública, alcançando também, como dito anteriormente, a questão da saúde do trabalhador.

1.1.1 A Jornada na Constituição Federal de 1988

Tamanha a importância do tema referente à jornada de trabalho, que, no Brasil, além das disposições específicas da CLT e de leis esparsas, a Constituição Federal de 1988 também tratou do assunto em suas primeiras disposições.

A regulamentação do trabalho, a nível Constitucional, está elevada, inicialmente, a Princípio Fundamental, juntamente com a previsão do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, previsões estas dispostas no artigo 1º, incisos III e IV da Constituição Federal de 1988:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:
III – a dignidade da pessoa humana;
IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; (BRASIL, 1988).

Assegurar aos trabalhadores uma jornada de trabalho civilizada não é apenas visar à redução de riscos inerentes a execução do trabalho prestado, motivo este que acaba tendo ligação com o valor econômico gerado pelo trabalho. Uma jornada de trabalho decente é aquela que visa dar dignidade a pessoa submetida a esta, ou seja, o valor aqui transcende o econômico, busca-se o valor inerente a pessoa, busca-se a valorização da sua condição de ser humana, condição esta que lhe dá o direito de ser tratado com dignidade.

Segundo Sarlet (2009), a dignidade da pessoa humana atrai o conteúdo de todos os direitos fundamentais, de todas as dimensões, assim, em não

reconhecendo a pessoa humana os direitos fundamentais que lhe são inerentes a sua própria condição de ser humano, estar-se-á negando-lhe a sua própria dignidade.

Sarlet (2007) na obra “A Eficácia dos Direitos Fundamentais” discorre sobre as dimensões dos direitos fundamentais acima citadas, a primeira tem como características marcantes o pensamento liberal-burguês do século XVIII, com carga individualista e com o propósito de afirmar o indivíduo frente ao Estado, despontando como direitos de defesa, buscando demarcar uma esfera entre a intervenção do Estado e a autonomia individual perante este. Chamados de direitos de cunho negativo, pelo fato de buscarem uma abstenção do Estado e não uma conduta positiva deste, caracterizando-se como “direitos de resistência ou de oposição perante o Estado”. São marcantes nessa geração de direitos os referentes a vida, liberdade, propriedade e igualdade perante a lei e complementados pelas denominadas expressões coletivas, como a liberdade de expressão, imprensa, associação, dentre outros, seguindo com os direitos de participação política, como o direito de votar e ser votado. Os direitos de segunda dimensão são caracterizados pela volta das reivindicações da intervenção do Estado para que realize a justiça social, por esta razão, direitos agora de cunho positivo. Os graves problemas sociais e econômicos revelaram que a consagração formal da liberdade e igualdade não gerava a sua efetiva realização, necessitando de uma intervenção do Estado, para que por intermédio dele os direitos se efetivem. O Estado então voltou-se para assegurar ao indivíduo prestações sociais, como saúde, educação, trabalho, buscando materializar as liberdades formais dos direitos de primeira dimensão. Assim, os direitos de segunda dimensão são carregados de reivindicações buscando concretizar o princípio da justiça social e atendimento as classes menos favorecidas em decorrência da desigualdade, em especial a classe operária face a classe empregadora, detentora do poderio econômico. Os direitos de terceira dimensão são característicos por sua visão difusa e coletiva. Voltam-se mais a proteção de grupos, como a família, povo, nação, deixando um pouco de lado aquela preocupação apenas da figura do homem-indivíduo como seu titular. Denominados de direitos de fraternidade ou solidariedade, devido a sua implicação universal, ou pelo menos transindividual, possuem como nota distintiva a sua titularidade coletiva, indefinida e indeterminável, podendo se dar como exemplo o direito ao meio ambiente e qualidade de vida, a paz e a autodeterminação dos povos. Ainda, é possível falar em

uma quarta dimensão de direitos, que ainda busca reconhecimento na esfera internacional e nas ordens constitucionais internas. Bonavides (1997 citado por SARLET, 2007, p. 61) se posiciona favoravelmente a tal dimensão, que seria composta pelos direitos à democracia, informação e direito ao pluralismo. Assim, questões sobre a manipulação genética e mudança de sexo fariam parte dessa nova dimensão, que seria diversa das anteriores pelo fato de não vestir com roupagem nova reivindicações deduzidas.

A Constituição Federal de 1988 regula a duração do trabalho no artigo 7º, incisos XIII, XIV e XVI:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho; (vide Decreto-Lei nº 5.452, de 1943)

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

[...]

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal; (Vide Del 5.452, art. 59 § 1º). (BRASIL, 1988.

A regra constitucional não traz exceções, e visa garantir a todos os trabalhadores uma duração normal razoável de trabalho, limitando a 8 horas diárias e quarenta e quatro horas semanais.

1.2 TRABALHOS NÃO SUSCETÍVEIS DE CONTROLE DA JORNADA

Há jornadas de trabalho que não são suscetíveis de controle, casos estes previstos no artigo 62 da CLT, que diz:

Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo: (Redação dada pela Lei nº 8.966, de 27.12.1994)

I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados; (Incluído pela Lei nº 8.966, de 27.12.1994)

II - os gerentes, assim considerados os exercentes de cargos de gestão, aos quais se equiparam, para efeito do disposto neste artigo, os diretores e chefes de departamento ou filial. (Incluído pela Lei nº 8.966, de 27.12.1994). (BRASIL, 1943).

Já Nascimento (2006, p.172) faz a seguinte observação sobre as exclusões do artigo 62 da CLT, veja-se:

Explicita-se que nem todo empregado é protegido pelas normas sobre a jornada diária de trabalho.

As exclusões operam-se em razão da *função*. São os casos do gerente (art. 62 da CLT) e do empregado doméstico (Lei n. 5859, de 1972). Há um reparo a fazer art. 62 da CLT. Dispõe que não estão abrangidos pelo regime legal da jornada de trabalho os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário e os gerentes, assim considerados os exercentes de cargo de gestão, aos quais são equiparados os diretores e os chefes de departamento ou filial. Estes, os gerentes e equiparados, são os que ganham gratificação de função para o cargo de confiança.

As exclusões deveriam operar-se não em razão da função, mas da *fiscalização*, qualquer que seja a função do empregado.

...

Dessa maneira, a função exercido pelo empregado é irrelevante para determinar o seu direito ao pagamento de horas extras, uma vez que a existência de fiscalização sobre o seu trabalho é que será o fator definitivo.

Percebe-se, que o autor anteriormente citado, faz uma crítica ao artigo 62 da CLT, mais especificamente ao inciso II, pois, segundo ele, este inciso leva em consideração a função exercida pelo empregado para que este não seja abrangido pelas regras de duração do trabalho, sendo que na verdade, o critério para verificação da jornada executada, e conseqüentemente do direito a receber horas extras, é a fiscalização da jornada de trabalho, independentemente da função. Entende-se, desta forma, que se for possível fiscalizar a jornada dos motoristas de caminhão empregados, possível também será auferir horas extras a tais trabalhadores.

Fazendo-se uma busca em livros mais antigos relacionados ao Direito do Trabalho, vê-se que há muito tempo a doutrina vem caminhando no sentido de que não é a função exercida pelo empregado que define a possibilidade ou impossibilidade de controle da jornada, mas sim se é possível exercer ou não a fiscalização da jornada de trabalho executada pelo trabalhador, veja-se:

Süssekind et al. (1961, p. 45) sobre o art. 62 da CLT, na 2ª edição do livro Instituições de Direito do Trabalho, em 1961, dispôs:

Se o trabalho do empregado é executado fora do estabelecimento do empregador (serviço externo), mas vigora condição que, **indiretamente, lhe impõem um horário**, afigura-se-nos que não poderá prosperar a exceção consubstanciada na alínea **a** transcrita. [grifo do autor].

Importante observar na citação acima, que o autor coloca o fato de ser imposta uma jornada indiretamente. Inúmeras são as possibilidades de imposição de jornada indiretamente nos dias de hoje, por exemplo: transportadoras que durante um longo período transportam cargas para os mesmos destinos, com base na distância do destino da carga, têm condições de saber quantas horas levam para que o motorista possa voltar a empresa, e dessa forma já deixam a próxima carga agendada.

Quanto a Jurisprudência relativa ao assunto, Chaves (1958, p. 61) em seu livro “Consultor Trabalhista”, cita um julgado do TST do ano de 1948:

Referente à alínea “a” do art.62:

O empregado que exercer, em geral, função de serviço externo não subordinado a horário, nem a fiscalização, não faz jus a horas extraordinárias. (Ac. TST., D. J., (13-1-1948).

Importante observar desse antigo julgado, que na época já se falava da fiscalização do trabalho prestado, e não somente o fato de ser trabalhador externo.

Chiarelli (1965, p. 21) em sua obra denominada de “Formulário Trabalhista” observa a profissão de motorista de caminhão da seguinte maneira:

Não é, pois, simplesmente o fato de trabalhar fora do estabelecimento do empregador que determina a não-cobrança de horas extraordinárias. Trata-se, isto sim, da natureza e das características da tarefa que serão desempenhadas.

P. exemplo: Antônio Barbosa e Joaquim Andrade do Sacramento são funcionários da organização PIREPO S.A. Ambos executam serviço externo, sendo que o primeiro é motorista do caminhão que entrega a domicílio mercadorias vendidas pela empresa, e o segundo é vendedor na praça. Antônio Barbosa está sujeito ao horário de oito horas, com intervalo para refeição e descanso, no curso da jornada, e perceberá, com adicional, o tempo que dispender trabalhando para a organização depois da oitava hora, desde que haja contrato ou convênio coletivo autorizando a prorrogação.

Joaquim Andrade do Sacramento, por sua parte, não terá tais benefícios, já que o seu horário, praticamente, será imposto por ele mesmo.

Parece que o autor procurou demonstrar duas questões com o exemplo dado, pois citou o motorista de caminhão, que mesmo cumprindo serviço externo, estava sujeito a jornada de oito horas diárias com direito a intervalo para descanso e alimentação, demonstrando, que mesmo sendo motorista de caminhão, há a possibilidade de controle da jornada, dependendo da fiscalização exercida.

Barros (2009), referindo-se ao artigo 62, I, da CLT, discorre que, se o empregado exercer função externa, mas sujeito a controle de jornada, a jurisprudência tem-se orientado no sentido de reconhecer o pagamento de horas

extras, e cita como exemplo, jornadas controladas por tacógrafo e rotas previamente conhecidas, capazes de prever a duração das viagens. Mas ressalta a Orientação Jurisprudencial nº 332 da Seção de Dissídios Individuais (SDI-1) do TST, que não admite o controle da jornada de trabalho de empregados que exercem atividades externas somente com o tacógrafo, devendo haver a existência de outros elementos para que haja o controle.

Delgado (2006b, p. 875), na obra “Curso de Direito do Trabalho” ao comentar o artigo 62, I, da CLT em sua obra, diz que tal presunção de que a jornada não pode ser controlada, atinge, por exemplo, os vendedores viajantes, motoristas carreteiros e outros empregados em atividades similares. Seguindo, explana que a redação de tal artigo, incorpora uma generalização jurisprudencialmente já acatada em contraponto ao texto de lei, no sentido de que, na verdade, a previsão do artigo 62 da CLT, não leva em consideração a categoria ou atividade do empregado, mas sim, o fato de exercer atividade externa não submetida a controle e fiscalização de horário.

Há um consenso entre os doutrinadores de que não é a atividade que se leva em consideração ao aplicar a exceção do artigo 62, I, da CLT, mas sim a impossibilidade de controle da jornada.

Quanto a repercussão atual sobre o assunto, tem-se uma Ação Civil Pública, noticiada no site do Tribunal Regional do Trabalho da 23ª Região (TRT/MT) ¹.

Tal notícia relata um curto período que vigorou no Brasil a fixação de horário para que os motoristas de caminhão pudessem trafegar. Pois, em decorrência da atuação do Ministério Público do Trabalho, que em dezembro de 2007, propôs ação civil pública, alegando, resumidamente, que o grande número de acidentes com veículos de carga era causado pela excessiva jornada de trabalho dos motoristas de caminhão. Tal ação pleiteou o controle da jornada dos motoristas e a proibição do tráfego de caminhões das 22h às 05h da manhã. (CONTROLE de Jornada, 2009).

Distribuído na 2ª Vara do Trabalho de Rondonópolis, teve o pedido de liminar favorável, determinando que as empresas de transporte passassem a fazer controle da jornada dos motoristas, sendo obrigadas a manter junto ao caminhão

¹ Notícia publicada no site do Tribunal Regional do Trabalho da 23ª Região (TRT/MT), no dia 09 de março de 2009. Ver CONTROLE de Jornada (2009).

uma papeleta de controle da jornada, com o nome do motorista e a placa do caminhão no tacógrafo. (CONTROLE de Jornada, 2009).

Como a decisão abrangia todo o país, teve repercussão nacional e só foi suspensa num segundo mandado de segurança proposto no Tribunal Regional do Trabalho da 23ª Região (TRT/MT). Nele, a juíza Rosana Caldas, convocada para o Tribunal, concedeu liminar ao Sindicato das Empresas de Carga no Estado de Mato Grosso (SINDMAT), um dos réus na ação, acatando o argumento que a Vara do Trabalho de Rondonópolis não tinha competência para o caso, pois o Código de Defesa do Consumidor determina que, quando a questão tem abrangência nacional, deve ser decidida por uma das Varas do Trabalho da Capital Federal. [...]

Em Brasília o processo foi distribuído à 14ª Vara do Trabalho, onde a juíza Cilene Ferreira Amaro Santos asseverou que os pedidos principais constantes da petição inicial se limitam ao Estado de Mato Grosso. Assim ela entende que é aplicável para o caso a Súmula 170 do Supremo Tribunal de Justiça (STJ)², pela qual havendo acumulação de pedidos, aqueles pertencentes à determinada jurisdição devem ser decididos nela, sem prejuízo dos demais serem pleiteados no juízo próprio. Assim remeteu os autos às varas de Cuiabá, pois, sendo a questão de abrangência estadual, é na Capital que deve ser julgada. [nota nossa].

(CONTROLE de Jornada, 2009).

Independentemente do resultado final desta ação civil pública, percebe-se que o fato chamou a atenção, tendo até repercussão nacional, chegando a limitar, efetivamente, a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, mesmo que temporariamente.

1.2.1 DA INCONSTITUCIONALIDADE DO ARTIGO 62 DA CLT

Há certa divergência na doutrina quanto a aplicação do artigo 62 da CLT, sob o argumento de que tal dispositivo estaria em confronto com o artigo 7º, XIII da Constituição Federal e portanto seria inconstitucional.

Martinez (2011), se posiciona favoravelmente a interpretação de que o artigo 62 da CLT não foi recepcionado pela Constituição, concernente ao trabalhadores externos.

Defende que a Constituição Federal excepciona apenas a classe dos domésticos do disposto no artigo 7º, XIII. Desta forma, a interpretação pela aplicabilidade do artigo 62 da CLT estaria em desacordo com as previsões da

² Competência. Pedidos Trabalhistas e Estatutário e Pedido Remanescente. Compete ao juízo onde primeiro for intentada a ação envolvendo acumulação de pedidos, trabalhista e estatutário, decidi-la no limite de sua jurisdição, sem prejuízo do ajuizamento de nova causa, com o pedido remanescente, no juízo próprio (DJ 5.11.96).

Constituição, que admitiria apenas jornadas mais favoráveis que as previstas, nunca ao contrário. (MARTINEZ, 2011).

Analisa a questão dos motoristas de caminhão, apontando o tacógrafo como um dos meios de prova da jornada. Concluindo que a OJ 332 restringe-se a não aceitar o tacógrafo como meio a possibilitar o controle da jornada dos motoristas de caminhão, não se referindo as novas tecnologias, como o rastreamento por satélite, que produz presunção de controle, pois propiciariam a visibilidade do posicionamento do veículo, seus momentos de parada e movimentação. (MARTINEZ, 2011).

Menciona uma decisão do TST, AIRR 26040-64.2008.5.05.0134, do Min. Maurício Godinho Delgado, confirmando que o monitoramento e o rastreamento por satélite produz presunção de controle efetivo da jornada. (MARTINEZ, 2011).

No mesmo sentido, Souto Maior (2003), discorre em seu artigo denominado “Do direito à desconexão do trabalho” que o artigo 62, II, da CLT seria inconstitucional face ao artigo 7º, XIII da CF/88, visto que não há distinção de trabalhadores com direito a limitação da jornada de trabalho.

Especificamente sobre os motoristas de caminhão, discorre em seu artigo que os caminhoneiros devem ser excluídos da excepcionalidade do artigo 62, I, da CLT, sendo encargo do empregador controlar suas jornadas e provar, eventualmente, em juízo, se for o caso, que o motorista de caminhão não extrapolava o limite de horário.

Vê-se que há uma divergência apenas no sentido ao ônus da prova entre os doutrinadores anteriormente citados, onde o primeiro diz que caberá ao empregado juntar os diversos meios de prova, enquanto o segundo, sustenta que caberá ao empregador demonstrar que não era executada jornada fora dos limites constitucionais.

Contrariando os entendimentos favoráveis a inconstitucionalidade do artigo 62 da CLT, como antes expostos, tem-se o posicionamento de Martins (2009), que também enfrentou a discussão acerca tema.

Posiciona-se Martins (2009) no sentido de que não é inconstitucional o artigo 62 da CLT, pois este não está obrigando o empregado a trabalhar mais que o previsto no artigo 7º, XIII da Constituição Federal, apenas prevê que não há controle da jornada de tais pessoas ali enquadradas pelo fato de que, no caso dos trabalhadores externos, é difícil saber o horário que prestam serviço. Seguindo, cita

como exemplo os motoristas de caminhão em geral e de carretas como trabalhadores que estariam enquadrados na exceção do inciso I do artigo 62 da CLT. E, assim como os outros doutrinadores anteriormente citados, faz aquela mesma observação de que o que interessa mesmo é a incompatibilidade entre a natureza da atividade e a fixação de horário de trabalho, sendo que seria possível auferir horas extras aos motoristas quando for possível prever que a entrega da mercadoria não poderia ter sido efetuada somente com a jornada normal.

Martins (2009) também observa que o tacógrafo não controla a jornada do empregado externo, pois mostra o movimento do veículo, mas não possibilita saber quem é o condutor nem o trajeto cumprido. Conclui citando a OJ 332.

Importante chamar a atenção aqui para a afirmação do último autor citado, de que não se sabe qual é o condutor do veículo com base no tacógrafo. Tal afirmação não pode se levar em consideração, visto que uma das exigências do tacógrafo é justamente a de especificar o condutor do veículo, como se verá adiante, quando será realizado um estudo sobre as especificidades do aparelho.

Também, enfrentando o tema sobre a inconstitucionalidade do artigo 62, Sússekind et al. (2000) defende que tal disposição não se atrita com o disposto no artigo 7º, XIII da Constituição, primeiro citando Octavio Bueno Magano, defendendo que o adjetivo “normal” do artigo 7º, XIII da Constituição se refere a “trabalho” e não a “duração”, segundo, porque os trabalhadores externos, não se submetem a horário fixo e estão fora do controle do empregador. (MAGANO 1993 apud SUSSEKIND et al. 2000, p. 799).

Mantendo a linha de raciocínio, dispõe também o autor, como já citado em outra obra sua anteriormente, mesmo sendo o serviço externo, mas que indiretamente se impõem um horário, a exceção do artigo 62, I da CLT, restará descaracterizada.

CAPÍTULO 2

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

2.1 A HISTÓRIA E A ATUALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

É de praxe na história da política brasileira o candidato adotar determinados chavões para a sua campanha. Como exemplo, pode-se citar: Juscelino Kubitschek, com o lema: “cinquenta anos em cinco”, (A ELEIÇÃO, 2011) e Jânio da Silva Quadros, cujo lema era: “Varrer a Corrupção”(JÂNIO, 2011).

Para o presente estudo, importante destacar a campanha do Presidente Washington Luís, que cunhou o seguinte lema: “Governar é abrir estradas”.

Segundo Pombo (2006, p. 47), em artigo publicado pela revista Nossa História, o Presidente Washington Luís iniciou a sua carreira política em 1904, quando foi eleito Deputado Estadual pelo Estado de São Paulo. Dois anos após, foi nomeado Secretário de Justiça, e foi neste período, que ao colocar detentos para trabalhar na via que liga São Paulo a Santos, aderiu ao lema: “Governar é abrir estradas”. Em 1919, foi eleito Governador do Estado de São Paulo e construiu 1.326 quilômetros de estradas.

Comenta ainda, que o sistema rodoviário era prioridade em seu governo, sendo que seu lema inspirou até marchinha carnavalesca: “Ele é estradeiro? É sim senhor...”

Washington Luís também foi fundador da Polícia Rodoviária Federal, criada no dia 24 de julho de 1928, chamada inicialmente de Polícia de Estradas, sendo até hoje comemorado o seu dia nesta data. (CONHEÇA A PRF, 2011).

Mas, segundo informações extraídas do site da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte (CNTT), a expansão da malha rodoviária se deu no Governo de Getúlio Vargas, primeiramente com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937, e posteriormente com a instalação da indústria automobilística, na segunda metade da década de 1950, seguido da industrialização do país e da mudança da capital para Brasília. Assim, a rede rodoviária se tornou a principal forma de escoamento de carga e transporte de passageiros do país. (RODOVIÁRIO, 2011).

Na época em que o Presidente Washington Luís priorizava em seu governo a abertura de estradas, o país possuía 93.682 automóveis e 38.075 caminhões. (RODOVIA, 2009).

Mas, o País se desenvolvia e, acompanhando seus passos, caminhavam as intenções dos poderes políticos e econômicos do Brasil, destacando-se as de Getúlio Vargas. Após a Revolução de 1930, o Brasil vive um período intensas transformações. Ao fim dessa década a Alemanha declara guerra ao mundo, as importações são prejudicadas e a frota de veículos no Brasil vai ficando defasada. As fábricas brasileiras apenas montavam seus automóveis aqui, as peças necessárias vinham de terras americanas.

Era preciso desenvolver a indústria automotiva brasileira. O então presidente da República, Getúlio Vargas, proíbe a importação de veículos montados e cria obstáculos à importação de peças. Implanta, nesse momento, uma obrigação às montadoras: os carros deviam ter, ao mínimo, 40% de suas peças produzidas em solo nacional. No entanto, foi Juscelino Kubitschek que deu o impulso necessário à implementação definitiva desse industrial.

Vale destacar que, as relações Brasil – Estados Unidos durante o segundo mandato de Getúlio Vargas foram se estreitando, garantindo assim o foco às negociações acerca da Comissão Mista, onde o Brasil adotou uma estratégia de permuta, uma vez que, daria cooperação político-militar em troca de ajuda econômico-financeira e técnica. O resultado, embora frustrante para o governo Vargas, não obscurece a contribuição mais ampla dessa experiência de cooperação bilateral para o desenvolvimento econômico brasileiro. O fim da Comissão Mista evidenciou a assimetria de poder nas negociações entre os dois países e as concepções divergentes sobre o desenvolvimento econômico para a América Latina. (D'ARAÚJO, 1992).

A implantação do sistema de transporte terrestre no Brasil se fortaleceu ainda mais na era de Juscelino Kubitschek. Empossado Presidente em 31 de janeiro de 1956, implantou definitivamente a indústria automotiva, ao criar o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA). No final de 1960, com 65.755.000 habitantes, o Brasil chega a 321.150 veículos produzidos após a implantação do parque industrial automotivo. (CONHEÇA SÃO PAULO, 2012).

Quanto à implementação de rodovias, no ano de 1955, haviam apenas 23 mil quilômetros de estradas construídas pelo Governo Federal. Durante os últimos 4

anos do governo de Juscelino Kubitschek, construiu-se mais 18 mil quilômetros. No tocante a pavimentação, a meta inicial do governo era pavimentar 3 mil quilômetros, mudando, posteriormente, esperando-se chegar a 5 mil quilômetros. (KUBITSCHEK, Juscelino, 1978).

Durante o Regime Militar, o Brasil manteve-se investidor, quer nas indústrias ou nas estradas, as empresas estatais cresciam com a ajuda do governo, obtendo grandes lucros e, aos poucos, liderando empreendimentos que envolviam empresas privadas dando condições para a expansão do setor de produção de bens duráveis. Ressalte-se que no fim da década de 1960 e começo dos anos 1970 o país viveu o denominado “Milagre Econômico” nas mãos de Figueiredo, que atingiu a então recém-criada classe média, passando essa, a ter um maior poder aquisitivo, tendo ao seu alcance esses bens. (PESAVENTO, 1991).

Atualmente, o Governo Federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Tal programa é um conjunto de medidas econômicas visando metas de crescimento do País. Portanto, não é um plano de desenvolvimento do País, nem plano de Governo, mas sim um conjunto de medidas visando suprir setores que de alguma forma impedem um maior crescimento do País. Por isso tais medidas visam a infra-estrutura, no tocante a energia e transporte, também recursos financeiros para financiamentos e regulamentação fiscal e tributária. (PROGRAMA DE ACELERAÇÃO....., 2012).

De acordo com dados do site do Governo Federal, a previsão de investimentos em transporte de 2007 a 2010, era de R\$ 24,6 bilhões, sendo que desse total, R\$ 12 bilhões e 936 milhões seriam apenas em rodovias. (PAC INVESTIMENTOS, 2012).

Dando continuidade ao processo de desenvolvimento do País, foi lançado em 2010 o PAC 2, com investimentos em 6 áreas, dentre elas a de transportes. (CONHEÇA O PAC, 2012).

No tocante ao sistema rodoviário, a previsão do PAC 2 é a construção de aproximadamente 8 mil quilômetros de rodovias, além da recuperação e manutenção de mais 55 mil quilômetros e a duplicação de 4.859 quilômetros de duplicação.

Ainda, prevê o PAC 2 a aquisição de motoniveladoras e retroescavadeiras para 1.299 Municípios com até 50 mil habitantes, visando recuperar as estradas do interior e, para melhorar a produção e circulação de mercadorias.

Quanto ao transporte ferroviário, o PAC 2 prevê obras de 3,5 mil quilômetros.

No sistema aéreo, prevê adequar o país às crescentes demandas, aumentando a capacidade e distribuição de cargas, enquanto para o sistema hidroviário, prevê a ampliação, recuperação e modernização dos portos. (PAC TRANSPORTES, 2012).

Percebe-se, de acordo com as informações acima extraídas, do endereço eletrônico do Governo Federal, que é dada ênfase na construção, manutenção e duplicação de rodovias, mesmo sendo tal modelo de transporte criticado devido ao seu alto custo de manutenção e construção.

As propostas para o sistema de transporte rodoviário parecem ser mais concretas, sendo que para os sistemas de transporte ferroviário, aéreo e hidroviário, revestem-se mais de expectativas.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), hoje é a responsável por assegurar aos usuários a adequada prestação de serviços de transporte terrestre e exploração da infraestrutura rodoviária e ferroviária.

Em seu último relatório, em 2010, divulgou dados pesquisados sobre o transporte de cargas, com a seguinte estrutura:

Conforme estabelecido na Lei 11.442/2007, a atividade econômica do transporte de carga em vias públicas depende de prévia inscrição no Registro Nacional de Transportadores de Rodoviários de Cargas (RNTRC).

O RNTRC, dividiu-se em três categorias: as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, e os Transportadores Autônomos de Cargas – TAC.

Os dados revelaram que até 31 de dezembro de 2010, já haviam sido registrados 478.666 (quatrocentos e setenta e oito mil, seiscentos e sessenta e seis) transportadores, e a frota de caminhões era de 1.325.201 (um milhão, trezentos e vinte e cinco mil, duzentos e um) veículos atuando no transporte de cargas no País. (AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2011).

2.2 A JORNADA DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO ATUALMENTE E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS NA SAÚDE E NO TRÂNSITO

Viajar causa cada vez mais temor nas pessoas, o número de acidentes com vítimas decorrentes de acidentes nas estradas já está se tornando notícia banal nos meios de comunicação.

Acompanhando o crescimento urbano, o fenômeno trânsito passou a ser visto como elemento de preocupação na gestão urbana, principalmente no que se refere à melhoria da qualidade de vida nas cidades. O trânsito é responsável pela ocorrência de 300 mil acidentes por ano, que deixam a expressiva marca de 30 mil mortos e outros 350 mil feridos, representando custo anual de cerca de R\$ 10 bilhões. (SEMANA DO TRÂNSITO..., 2009).

Uma pesquisa divulgada pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia revela os seguintes dados:

Jornada excessiva de motorista é causa de acidentes
O Brasil gasta por ano R\$ 7,7 bilhões com as consequências de acidentes envolvendo caminhões de carga. Nas rodovias federais, os acidentes com caminhões são 35% do total; 5% deles, fatais. 82,1% dos acidentes com mortes são em pistas simples, mas, ao contrário do que se pensa, a maioria ocorre com tempo bom e em linha reta. Os dados foram apresentados nesta manhã pela doutora em Engenharia de Transportes Ieda Lima no Sétimo Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, que prosseguirá à tarde.

Por dia, cerca de 400 motoristas de caminhão são envolvidos em acidentes. Um dos principais motivos é a jornada de trabalho ininterrupta do motorista. A pesquisa mostra que em 15% dos acidentes com caminhões nas rodovias federais os motoristas estavam dirigindo por mais de quatro de horas. Outra pesquisa, feita pela Pancary Logística, mostra que o motorista típico dorme menos de três horas por dia.

[...]

Ainda sobre a jornada, o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Fabio Racy, disse que considera escravidão o trabalho de motoristas de caminhão. Na mesma linha, o presidente Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (Fenacam), Diumar Bueno, disse que alguns empresários impõem jornadas excessivas aos caminhoneiros e excesso de peso nas carretas. Os motoristas, disse, têm que aceitar para poder trabalhar. (CAMPANHAS DE TRÂNSITO, 2009).

Observa-se, que a jornada de trabalho dos caminhoneiros parece ser um fator de extrema importância quando o assunto é acidente de veículos envolvendo caminhões, sendo um problema que não se reflete apenas nas relações particulares, mas em toda a sociedade e até nos cofres públicos.

A mídia também tem contribuído para chamar a atenção sobre o problema da jornada sem controle dos motoristas de caminhão e suas consequências sociais.

A Rede Globo, em seu famoso programa de televisão de domingo a noite, denominado de Fantástico, levou ao ar no dia 27 de março de 2011 uma relevante reportagem. A bordo de um caminhão, o repórter demonstrou a luta diária dos motoristas de caminhão.

A matéria revelou que são diversos os problemas que acometem a classe dos motoristas de caminhão, dentre eles, o uso de drogas para suportar as extenuantes jornadas de trabalho executadas.

Percorridos quase 10 mil quilômetros, do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte, a equipe de reportagem do Fantástico demonstrou a vida diária dos motoristas de caminhão do País.

Dentre problemas como prostituição e a corrupção, a matéria, que levou o nome de “Perigo na Estradas”, abordou, também, o uso de drogas combinada com as extenuantes jornadas de trabalho executadas pelos motoristas.

A reportagem demonstrou o comércio de cocaína em postos de combustível, compradas por motoristas de caminhão, com pagamento feito via cartão de crédito, passado no caixa do próprio posto.

Um motorista com cinco anos de profissão e internado numa clínica para tentar largar a cocaína, relata a equipe de reportagem que em todo lugar acha-se a droga, e que os próprios companheiros de profissão é que o incentivavam a usar a cocaína para agüentar trabalhar mais um dia. (COCAINA É COMPRADA.,2011).

Veja-se na íntegra um trecho da reportagem:

“Há 10 anos, o médico Anthony Wong desenvolve um trabalho de controle de uso de drogas em mais de 200 empresas. “A área de transporte é a área mais crítica. É onde o caminhoneiro está sob stress ou sob intensa pressão”, diz o toxicologista.

O laboratório dele faz mais de três mil testes de urina por mês. “Do ano passado para cá, nós detectemos que a primeira droga a ser utilizada é justamente a cocaína. A imensa maioria dos acidentes hoje não são mais devido às condições da rodovia; 70% por causa de efeitos de substâncias químicas no cérebro, principalmente uso de drogas”, acrescenta o médico.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, no ano passado foram 7.798 acidentes envolvendo caminhões nas estradas federais. Média de 21 por dia, quase um por hora. Ao todo, 2.885 pessoas se feriram. E 317 morreram só nos acidentes com caminhões.

[...]

Desde 2008 - em parceria com a Polícia Rodoviária Federal - a faculdade de medicina da USP faz pesquisas sobre uso de drogas por motoristas de caminhão. Nessa pesquisa, feita com caminhoneiros na estrada, a droga mais consumida ainda é a anfetamina - chamada de rebite ou arrebite. "Elas são estimulantes do sistema nervoso central. A pessoa fica mais alerta. Ela acha que ela pode fazer o que ela quiser no trânsito", diz a professora Vilma Leiton, da Faculdade de Medicina da USP.

Durante nossa viagem de quase 10 mil quilômetros, sempre nos ofereceram o mesmo arrebite: o Desobesi, medicamento de venda controlada, inibidor de apetite.

[...]

Sobre a jornada de trabalho, os empresários têm uma proposta. "A empresa séria não está explorando ninguém. O motorista dirige oito horas durante o dia, podendo chegar até dez horas. Ele teria que ter dez horas de descanso intrajornada. E, a cada quatro horas dirigida, ele teria que obrigatoriamente parar 30 minutos para um descanso", destaca o diretor da Confederação Nacional do Transporte, Flávio Benatti." (COCAINA É COMPRADA..., 2011).

Segundo Delgado (1998), modernamente, o tema da limitação da jornada aliou-se a uma política de saúde no trabalho. Estudos e pesquisas têm demonstrado que em algumas situações a redução da jornada torna-se medida profilática, retirando o caráter estritamente econômico das normas controladoras da jornada, atribuindo-lhes o caráter de normas de saúde pública.

Por tal razão são as previsões da Constituição Federal de 1988, nos artigos 7º, XXII, *caput*, 196, 197 e 200, II:

- Art. 7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

[...]

- Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

- Art. 197. São de relevância pública as ações e serviços de saúde, cabendo ao Poder Público dispor, nos termos da lei, sobre sua regulamentação, fiscalização e controle, devendo sua execução ser feita diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado.

- Art. 200. Ao sistema único de saúde compete, além de outras atribuições, nos termos da lei:

II - executar as ações de vigilância sanitária e epidemiológica, bem como as de saúde do trabalhador;

(BRASIL, 1988).

Romita (1991) ao analisar a constitucionalidade da política salarial por meio de Lei, afirma que o Estado Moderno é intervencionista, inclusive o Brasil, e que tal intervenção se dá no campo econômico e social.

Partindo da premissa que o Brasil é um Estado intervencionista, e que tais intervenções não são inconstitucionais, não é de se estranhar que o Estado participe ativamente, por meio de Leis, desenvolvendo um mínimo de exigências quanto ao controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados.

Tal intervenção se justificaria, visando não apenas a classe dos motoristas de caminhão, mas também uma proteção a toda a sociedade, pois, ao limitar a jornada dessa categoria, indiretamente, contribuiria, para diminuir o número de acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão que executam jornadas excessivas, evitando assim mortes prematuras e outras consequências um pouco menos graves. (ROMITA, 1991).

Em nosso País tramitam-se dois Projetos de Lei visando regulamentar a profissão dos motoristas.

No Senado Federal, tramita um Projeto de Lei que visa a profissionalização dos motoristas no país. Trata-se do Projeto de Lei do Senado número 271/08 (PLS 271/08), em anexo A, denominado de Estatuto do Motorista, de autoria do Senador Paulo Paim do Partido dos Trabalhadores do Rio Grande do Sul (PT-RS).

Para o Senador, a profissão de motorista é uma das mais desgastantes, causando principalmente doenças coronarianas e de coluna. Afirma que o estatuto pretende aperfeiçoar a profissão, determinando direitos e deveres para a categoria. (ESTATUTO DO MOTORISTA, 2011).

Veja-se uma parte da justificação feita pelo Senador Paulo Paim ao apresentar o PLS 271/08:

[...]

O projeto vem no sentido de fazer justiça a estes profissionais que trabalham em veículos de transportes ou de carga e que sofrem com a gama de problemas enfrentados diariamente no trânsito.

A poluição sonora, engarrafamento, superlotação de veículos, tensão, insegurança, tudo isso leva a um desgaste emocional e físico surpreendente. Nada mais justo que estes profissionais tenham garantidos direitos que possam amenizar estes efeitos nocivos a que são submetidos diariamente.

[...]

A profissão de motorista é sem dúvida uma das que mais exige do ser humano. O elevado desgaste físico e psicológico de quem trabalha ao volante é mais do que evidente, é cientificamente comprovado. Diversas doenças e distúrbios atingem os motoristas profissionais em proporção muito maior do que o restante da população. Problemas coronarianos e de coluna são exemplos típicos.

[...]

Estamos entre os países com maiores índices de acidentes no trânsito, boa parte deles facilmente evitáveis se profissionais qualificados estivessem conduzindo os veículos. O que este estatuto pretende é reunir, num mesmo diploma legal, todas as regras que possam colaborar para o

aperfeiçoamento da profissão, explicitando direitos dos motoristas profissionais, mas, também, apontando deveres a serem observados pela categoria.

[...]

Sala das Sessões,

Senador PAULO PAIM (PAIM, 2008).

Importante destacar, que o PLS 271/08, dentre as várias regulamentações, traz em seu artigo 1º, combinado com o artigo 2º, um conceito de quem seria o motorista profissional, veja-se:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2008

Institui o Estatuto do Motorista Profissional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Estatuto do Motorista Profissional, destinado a regular a atuação, no mercado de trabalho, dos profissionais, empregados ou autônomos, que têm como ofício a condução de veículo automotor.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, veículo automotor é todo veículo a motor de propulsão que circula por seus próprios meios, em via terrestre, e que é utilizado para o transporte de pessoas e coisas ou para a tração de unidades de acondicionamento de carga ou de acomodação de passageiros.

Art. 2º Considera-se motorista profissional aquele cujo ofício, remunerado, é conduzir veículo automotor, autonomamente ou mediante vínculo empregatício. (PAIM, 2008).

Vê-se que é um conceito amplo sobre motoristas profissionais, que caso aprovado tal Projeto de Lei, os motoristas de caminhão empregados, atuantes no transporte de cargas, que é a categoria estudada nesta pesquisa, estaria abrangida.

Além do projeto acima citado, tramitava no Senado o PLC 319/09, em anexo B, já citado quando buscou-se definir a categoria objeto de estudo deste trabalho, do ex-Deputado Federal Tarcísio Zimmermann, também do PT/RS, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. (Zimmermann, 2009).

Acontece, que em 13/12/2011, o Senado aprovou, com texto substituto, o PLC nº 319/09, (Anexo D), que agora seguiu para a Câmara dos Deputados.

Apesar de ser o texto inicial do PLC 319/09 pobre de regulamentação em relação ao PLS 271/08 (Anexo B) após sua aprovação no Senado, com o texto substitutivo, pode-se dizer, que os assuntos que mais careciam de regulamentação para a classe foram tratados, e que o ponto mais relevante para este trabalho foi abordado, qual seja, o controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados, como será analisado a seguir.

O site do Senado Federal divulgou a notícia da aprovação do PLC 319/09 enfatizando como principal inovação do texto substitutivo, a fixação da jornada de trabalho da categoria. (NOTÍCIAS SENADO, 2012).

Também, destaca a participação da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Confederação Nacional dos Trabalhadores do Transporte Terrestre (CNTT), como sendo o texto substitutivo aprovado graças ao acordo firmado entre essas Confederações.

Ainda, discorre a notícia, sobre o questionamento do Senador Rodrigo Rollemberg (PSB-DF), sobre as supressões do adicional de penosidade e aposentadoria especial aos 25 anos de profissão dos motoristas, previstas no texto original do PLC 319/09. Em resposta, o relator, Senador Paulo Paim, que é autor do já citado projeto 271/08, denominado Estatuto do Motorista, afirmou que tais direitos serão incluídos em seu projeto. (NOTÍCIAS SENADO, 2012).

Vê-se, que apesar da aprovação do PLC 319/09, o PLS 271/08 continua tramitando, visando conquistar mais alguns direitos para a classe, suprimidos no primeiro projeto citado, quando da sua aprovação no Senado.

Oportuno destacar, que a aprovação do PLC 319/09, ao prever, em seu artigo 2º, a aplicação aos motoristas profissionais do Capítulo II do Título II da CF/88, já anteriormente citado, garante, a jornada de trabalho de 8 horas diárias, previstas no artigo 7º, inciso XIII:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho; (vide Decreto-Lei nº 5.452, de 1943) (BRASIL, 1988).

Também, prevê o PLC 319/09, aprovado no Senado, uma modificação na CLT, de acordo com o seu artigo 3º, acrescentando, dentre outros, o artigo 235-C, que garante a jornada diária estabelecida na Constituição Federal, ou seja, de 8 horas diárias e 44 semanais, como no acima citado artigo 7º, XIII da CF/88.

Portanto, percebe-se, que em dois momentos o PLC 319/09 trata da jornada dos motoristas empregados, demonstrando, a necessidade de regulamentação de tal situação fática existente hoje em nossa sociedade.

E mais, também traz o PLC 319/09, com seu texto substitutivo, no artigo 2º, inciso V, que é direito do motorista profissional, o controle de sua jornada de maneira fidedigna, a ser feito pelo empregador, que poderá servir-se dos meios previstos no artigo 74, § 3º da CLT*, ou outros meios eletrônicos idôneos, a serem instalados no veículo.

Inicialmente, cabe ressaltar a previsão de que caberá ao empregador, a seu critério, escolher os meios que irá fazer o controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados.

Segundo, que dentre as formas de controle, os meios eletrônicos instalados no veículo poderão ser utilizados.

Percebe-se assim, que o tacógrafo, poderá ser interpretado como meio eletrônico idôneo, capaz de controlar de maneira fidedigna a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão empregados, conforme previsto no PLC 319/09.

A aprovação desse projeto de Lei no Senado ajuda a dar sustentação a este trabalho, no sentido de que há necessidade de controlar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão empregados e, que possíveis meios de controle, hoje existentes, como o tacógrafo, poderiam ser instrumentos idôneos para tal controle, mesmo antes da possível aprovação do PLC 319/09 na Câmara dos Deputados, acontecimento este que pode levar anos.

A importância em destacar a existência dos projetos acima, não visa somente apontar como potenciais soluções para regulamentar da situação dos motoristas de caminhão empregados, que carecem de legislação. Tais projetos refletem a luta política da classe dos empregados na busca de melhores condições de trabalho.

Esta luta foi demonstrada por Marx e Engels, na já citada obra Manifesto do Partido Comunista, onde afirmam os autores que a toda luta de classes também é uma luta política. (BURGUESES E PROLETÁRIOS, 2009, p. 54).

Vê-se, que o estatuto do motorista acima citado, é de autoria do Senador Paulo Paim, do PT-RS.

* Art. 74 - O horário do trabalho constará de quadro, organizado conforme modelo expedido pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, e afixado em lugar bem visível. Esse quadro será discriminativo no caso de não ser o horário único para todos os empregados de uma mesma seção ou turma. § 3º - Se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará, explicitamente, de ficha ou papeleta em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o § 1º deste artigo.

O Partido dos Trabalhadores (PT), pode ser considerado o partido que representa as massas de trabalhadores do nosso País. De acordo com o seu Manifesto, Aprovado pelo Movimento Pró-PT, em 10 de fevereiro de 1980, no Colégio Sion (SP), e publicado no Diário Oficial da União de 21 de outubro de 1980, o partido surgiu em decorrência da necessidade que a classe dos trabalhadores sentiu em participar da política do País. (MANIFESTO DO PARTIDO DOS TRABALHADORES, 1980).

Explica o Manifesto, que o PT surge da organização dos trabalhadores e demais setores explorados pelo capitalismo, visando a transformação da vida social e política dos que formam a grande maioria da população, ou seja, dos trabalhadores.

Discorre, que o PT nasceu para lutar contra o sistema econômico e político do País, voltado apenas para os interesses apenas das minorias.

O Manifesto também demonstra, que o PT é resultado da vontade de emancipação das massas populares, que com esforço coletivo, visam se formar em força política autônoma, reveladora dos desejos dos que são explorados pelo capitalismo. Sendo um partido formado da classe baixa, visa uma participação efetiva dos trabalhadores nas tomadas de decisões referentes a sociedade, lutando pela liberdade em sentido amplo, abrangendo a liberdade sindical e partidária, afastando a velha política nas tomadas de decisões, que visam somente os exploradores. (MANIFESTO DO PARTIDO DOS TRABALHADORES, 1980).

Pelo acima exposto, fica claro que o PT visa lutar contra as forças do capitalismo, sendo que o estatuto do caminhoneiro, de autoria de um Senador do PT, visa anemizar a exploração sofrida pelo motorista de caminhão, submetido ao sistema capitalista de exploração de sua força de trabalho ao extremo, pois, não haver regulamentação de horário de trabalho é igualar tal condição de trabalho as das fábricas da Revolução Industrial.

Mas, a classe dos capitalistas também tem os seus representantes atuando na elaboração das leis, conseqüentemente, defendendo seus interesses particulares.

A aprovação de tais leis diminuiria os lucros da categoria dos proprietários de caminhões dos diversos setores de transporte do País, conseqüentemente, o lucro dos capitalistas.

Porém, tal luta não se limita a projetos de lei. Como acima dito, o PT também luta pela liberdade sindical, ou seja, sindicatos desvinculados do Estado, com autonomia em suas lutas e reivindicações.

Tal liberdade sindical traz benefícios reais a categoria dos trabalhadores aqui sendo tratada, pois, na falta de regulamentação específica, a possibilidade de se realizar convenções coletivas de trabalho, no momento, são a única forma de garantir um mínimo de direitos para a classe dos trabalhadores motoristas de caminhão empregados.

Também atuando politicamente, entram em cena os sindicatos das categorias, que, no tocante aos trabalhadores, representando os motoristas de caminhão empregados no caso em tela, atuam na luta por melhores condições de trabalho para a categoria representada.

Antunes (1985) na obra *O que é Sindicalismo*, faz um apanhado sobre o capitalismo e a luta entre este e os sindicatos, que representam a classe trabalhadora.

Discorre, inicialmente, sobre a expansão do capitalismo, apontando como causa o intenso desenvolvimento das máquinas em substituição a produção artesanal e manufatureira. Em decorrência do grande desenvolvimento do maquinismo, um grande número de operários ficaram sem trabalho. (ANTUNES, 1985).

Assim, o grande número de mão-de-obra a disposição do capitalista fez com que as condições de trabalho se tornassem humilhantes.

Desta forma, afirma Antunes (1985), a sociedade se dividiu em duas classes antagônicas que passaram a compor a sociedade capitalista, quais sejam: a classe dos capitalistas e a classe dos proletários.

Os capitalistas, segundo Antunes (1985), seriam os detentores dos meios de produção, que exploram a grande massa da população. Já os proletários, seriam os que detêm somente a força de trabalho como meio para sobreviver.

Explica que o capitalista passou a se apropriar dos produtos oriundos do trabalho do operário. Cita o livro de Engels, *Escritos Sobre o Sindicalismo*, que demonstra a imposição da sociedade capitalista da Lei do Salário, diminuindo cada vez mais a remuneração do trabalhador forçando-o a aumentar o número de horas de labor para que possa sobreviver. (ANTUNES, 1985)

Continua a explanação demonstrando, que inicialmente os operários possuem somente a sua força de trabalho, não tendo outra saída a não ser subordinar-se aos interesses de quem possuía o capital. Mas, a medida em que o capitalismo se desenvolve, conseqüentemente, o operariado também se desenvolve, tendo como sua maior expressão a sua quantidade. (ANTUNES, 1985)

Afirma Antunes (1985), que no momento em que os operários se organizaram pela busca de melhores salários, aí eles encontraram condições para lutar contra o capitalismo. Assim, surgiram os sindicatos, decorrentes dos esforços dos operários na luta contra a dominação do capital.

Sobre a função dos sindicatos, Antunes (1985) diz que sua função primordial é manter um salário para que o trabalhador e sua família não sejam colocados abaixo de um nível mínimo de condições e manutenção da sua sobrevivência. Segundo ele, essa união dos operários coloca-os de certa forma em igualdade para negociar com o patrão, evitando uma relação individual do capitalista com cada um dos operários.

Para Antunes (1985), os sindicatos são o meio para que os operários lutem contra o poderio do capitalismo, visando salários dignos e jornadas de trabalho não extenuantes. A atuação dos sindicatos está nas lutas cotidianas das classes operárias, visando a sua emancipação econômica, social e política.

A categoria dos motoristas de caminhão empregados atualmente está desprotegida de legislação específica. Vê-se, que hoje é uma das profissões que representa a classe explorada da sociedade, que, como acima visto, detém somente a sua força de trabalho como meio para sobreviver.

Os motoristas de caminhão na condição empregados, são, hoje, o reflexo dos apontamentos de Marx e Engels como antes visto. São explorados pelo capital, ou seja, pelo capitalista detentor das frotas de caminhões.

Suas jornadas de trabalho extenuantes refletem as das fábricas na Revolução Industrial. E o descaso do Estado na questão, reflete o interesse das classes dominantes, que por intermédio dos seus partidos políticos, direcionam as tomadas de decisões visando somente os seus interesses.

O Manifesto, acima citado, foi categórico quando se posicionou no sentido de lutar contra essa ordem social, econômica e política que visa a manutenção das elites dominantes no poder, expressando-se da seguinte maneira:

O Partido dos Trabalhadores nasce da vontade de independência política dos trabalhadores, já cansados de servir de massa de manobra para os políticos e os partidos comprometidos com a manutenção da atual ordem econômica, social e política. Nasce, portanto, da vontade de emancipação das massas populares. (MANIFESTO DO PARTIDO DOS TRABALHADORES, 1980).

Em decorrência da luta da classe operária já exposta, tem-se hoje, em vários segmentos da sociedade, as organizações sindicais profissionais, que através de negociações com as organizações sindicais patronais, por meio de negociação coletiva (expressa por acordo coletivo de trabalho e convenção coletiva de trabalho)³, conquistam alguns direitos para a classe dos trabalhadores.

No caso dos motoristas de caminhão empregados, tem-se aqui no Paraná, a Convenção Coletiva de Trabalho 2010/2012, carga e malote, tendo de um lado, como Categoria Profissional, a Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná – FETROPAR e, de outro lado, representando a categoria patronal, o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná – SETCEPAR.

Dentre os direitos previstos nesta Convenção, estão os clássicos, aqueles que são reivindicados nas negociações desde o início das lutas entre as essas duas categorias antagônicas, quais sejam: piso salarial e horário de trabalho, ou seja, a luta por maiores salários e menor exploração da mão-de-obra.

Assim, prevê a Convenção o seguinte piso salarial para os motoristas de caminhão na condição de empregados no Estado do Paraná:

[...]

CLÁUSULA QUARTA - PISOS SALARIAIS

Ficam assegurados aos empregados abaixo relacionados, pelo prazo de vigência do presente instrumento, os seguintes pisos salariais, a partir de 01 de maio de 2010:

FUNÇÃO

Motorista carreteiro R\$ 1.120,00

Motorista de truck R\$ 925,00

Motorista de toco R\$ 865,00

³ Art. 611 - Convenção Coletiva de Trabalho é o acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 229, de 28.2.1967)

§ 1º É facultado aos Sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das acordantes respectivas relações de trabalho. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 229, de 28.2.1967)

§ 2º As Federações e, na falta desta, as Confederações representativas de categorias econômicas ou profissionais poderão celebrar convenções coletivas de trabalho para reger as relações das categorias a elas vinculadas, inorganizadas em Sindicatos, no âmbito de suas representações. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 229, de 28.2.1967)

Motorista de malote R\$ 976,00
 Demais motoristas R\$ 810,00
 Operador de empilhadeira R\$ 775,00
 Conferente de carga R\$ 775,00
 Vigia ou guardião R\$ 730,00
 Auxiliar de escritório R\$ 688,00
 Condutores de motocicletas e assemelhados R\$ 688,00
 Ajudante de motorista (auxiliares de transportes, coletador entregador, carregador e movimentador de mercadorias) R\$ 688,00 (CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO CARGA E MALOTE 2010/2012, 2011).

Neste aspecto, a Convenção conquistou de certa forma um benefício para os motoristas de caminhão, que é uma remuneração ao menos superior ao salário mínimo vigente no País, que atualmente é de R\$ 622,00 (seiscentos e vinte e dois reais), de acordo com o Decreto 7.655 de 13/13/2011.⁴

Já quanto a regulamentação da jornada de trabalho, pelo menos para os motoristas de caminhão, a Convenção não mudou nada, ou seja, esse segmento da classe trabalhadora não conseguiu, através de seu sindicato, estabelecer a obrigatoriedade de controle de sua jornada. Fica demonstrada assim, a fragilidade que ainda persiste dos trabalhadores frente ao capital, veja-se:

[...]

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - HORAS EXTRAS

As horas extraordinárias serão remuneradas com acréscimo de 50% (cinquenta por cento) com sua integração no cálculo de férias, 13º salário, aviso prévio, repousos remunerados e FGTS.

CLÁUSULA DÉCIMA NONA - 13º SALÁRIO - FÉRIAS - REPOUSOS REMUNERADOS

No cálculo para pagamento dos repousos remunerados (domingos e feriados), serão consideradas as horas extras, comissões, prêmios, adicionais noturnos, bem como quaisquer outras verbas habitualmente pagas.

[...]

CLÁUSULA VIGÉSIMA - INTERVALO INTERJORNADA

Fica assegurado o intervalo interjornada de 11 (onze) horas de descanso.

[...]

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA TERCEIRA - TRABALHO EXTERNO

As partes signatárias da presente reconhecem que aos empregados em serviços externos e em viagem, aplica-se a regra do artigo 62, I, da CLT.

PARÁGRAFO ÚNICO

Fica assegurado para todos os trabalhadores em regime de trabalho externo e em viagem conforme caput desta cláusula, o intervalo interjornada de 11 (onze) horas de descanso, e para o intervalo intrajornada de no mínimo 1 (uma) hora para a alimentação, ambos os intervalos previsto na CLT. (CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO CARGA E MALOTE 2010/2012, 2011).

⁴ Dados extraídos de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/decreto/D7655.htm. Acesso em: 12 fev. 2012.

Percebe-se uma incoerência nas regras acima, visto que não admitem o controle de jornada aos empregados em serviços externos, abrangendo assim os motoristas de caminhão, mas garantem o repouso intrajornada de 11 horas. Assim, como assegurar um direito referente a jornada aos trabalhadores externos, se na cláusula anterior defendem que estes não são passíveis de controle da jornada?

Outra, inicialmente, dá-se a falsa impressão de que será assegurado horas extras e conseqüentemente controle de jornada dos motoristas de caminhão, mas logo na sequência, como acima exposto, vem uma outra cláusula e exclui esse segmento da proteção anteriormente convencionada.

Mas, não é de surpreender com a exclusão de tais direitos para os motoristas de caminhão empregados, pois, os trabalhadores, sempre teve que lutar e muito contra a resistência dos capitalistas, na busca por melhores condições de trabalho.

Singer (2003, p. 197), na obra *História da Cidadania*, discorre sobre alguns acontecimentos que demonstram a resistência da classe dos capitalistas barrando o avanço do proletariado na busca por melhores condições de trabalho. Um exemplo citado é uma Lei aprovada pelo Parlamento Britânico em 1779, proibindo as combinações de trabalhadores, que na época lutavam por melhores salários e organizavam greves.

CAPÍTULO 3

A POSSIBILIDADE DE CONTROLE DA JORNADA

3.1 POSSÍVEIS MEIOS QUE POSSIBILITARIAM QUE A JORNADA DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO SEJA CONTROLÁVEL

A evolução tecnológica, por diversas razões, criou mecanismos visando monitorar os movimentos de um determinado veículo. Fala-se de dois mais especificamente: o tacógrafo e o monitoramento por satélite.

O tacógrafo, segundo informações extraídas no site do Departamento de Trânsito do Mato Grosso do Sul (DETRAN/MS), seria:

O termo tacógrafo vem da junção das palavras gregas ‘tacos’, que quer dizer movimento, e ‘graphos’, que significa escrita. O aparelho surgiu na Europa dos anos 30, para controlar os veículos comerciais de forma instantânea, inalterável e contínua. O aparelho afere a velocidade máxima determinada, ligado ao velocímetro do veículo, dando condições do controle com dia e horário das infrações cometidas por motoristas profissionais ou particulares. (MATO GROSSO DO SUL. DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO, 2009).

Pode-se observar que o interesse preponderante para o DETRAN/MS é o de utilizar-se das informações constantes do tacógrafo para a aplicação de multas de trânsito. Porém, para o Direito do Trabalho o propósito seria outro, ou seja, serviria como meio de prova, possivelmente capaz de demonstrar, como explica a informação trazida pelo site do DETRAN, os dias e os horários em que o motorista estava circulando com o veículo.

Percebe-se, que o tacógrafo armazena algumas informações valiosas sobre a movimentação do veículo, chegando a ser curiosamente chamado de “caixa preta” por um jornal da cidade de Maringá:

Assim, o tacógrafo pode nos fornecer os seguintes dados: Horário exato de partida, horário de cada parada e a hora exata de chegada ao destino; Tempo corrido do veículo em funcionamento, horas trabalhadas; Velocidade média e picos de velocidade registrados no percurso; Distância percorrida pelo veículo; Tempo total gasto na viagem desde a partida até a chegada. É como se fosse a caixa preta do avião. (TACÓGRAFOS, 2008).

Além do tacógrafo, tem-se também o monitoramento por satélite, onde um *chip* é implantado em algum lugar do veículo. Esse sistema esta sendo usado pelo

Instituto Estadual de Florestas (IEF) para fiscalizar os caminhões que transportam carvão em Minas Gerais, com o intuito de combater o desmatamento ilegal.

Segundo o Diretor Geral do IEF, Humberto Candeia, empresas de segurança que trabalham com monitoramento de veículos via satélite, por meio de concessões, instalaram os chips nos caminhões, que posteriormente serão cadastrados pelo IEF. Segundo Candeia, dessa forma poderá ser acompanhado passo a passo a trajetória desses caminhões, através dos dados fornecidos pela empresa que ganhou a concessão, que irá informar o horário e o local onde eles foram carregados, em quais vias estão trafegando e onde estão descarregando. (CANDEIA, 2009).

Através do caso concreto acima descrito, percebe-se que parece ser possível o controle de horário do caminhoneiro, também por monitoramento via satélite do caminhão.

O CONTRAN editou em 1996 a Resoluções 815, que falava sobre os requisitos técnicos do tacógrafo, e a Resolução 816, que em seus anexos I e II, trazia um detalhamento das funções, características gerais e definição do tacógrafo e dos discos de diagramas usados no aparelho para que as informações fossem registradas.

A Resolução 92 também do CONTRAN, de 04 de maio de 1999, em anexo C, revogou expressamente as Resoluções 815 e 816, passando a regular totalmente a matéria. Ocupou-se dos requisitos mínimos do tacógrafo já em seu artigo 2º, trazendo as informações que devem ser por ele registradas, sendo elas:

Art. 2º Deverá apresentar e disponibilizar a qualquer momento, pelo menos, as seguintes informações das últimas vinte e quatro horas de operação do veículo:

- I. velocidades desenvolvidas;
- II. distância percorrida pelo veículo;
- III. tempo de movimentação do veículo e suas interrupções;
- IV. data e hora de início da operação;
- V. identificação do veículo;
- VI. identificação dos condutores;
- VII. identificação de abertura do compartimento que contém o disco ou de emissão da fita diagrama.

Parágrafo único. Para a apuração dos períodos de trabalho e de repouso diário dos condutores, a autoridade competente utilizará as informações previstas nos incisos III, IV, V e VI. (BRASIL, 2009).

Observa-se, que as informações registradas pelo tacógrafo poderiam, caso juridicamente aceitas, ser de grande utilidade na seara trabalhista.

Veja-se que as informações dos incisos III, IV e VI, tratam, respectivamente do tempo, data e hora e identificação do motorista. Tais informações registram: o

tempo em que o caminhão esteve em movimento ou parado, conseqüentemente, o tempo que o motorista estava, via de regra, laborando ou descansando. Também, identifica qual o motorista que executava o labor, assim como a data e a hora do início da operação do veículo.

3.2 DAS DECISÕES DOS TRIBUNAIS

Há certa divergência nos Tribunais no sentido de reconhecer o direito de horas extras aos motoristas de caminhão, quando os registros do tacógrafo são utilizados como único meio de prova, pois segundo o TST, em decisão proferida pela Seção de Dissídios Individuais 1 (SDI-1), na Orientação Jurisprudencial 332 (OJ 332/SDI-1 do TST), são necessários outros elementos para provar o controle da jornada, veja-se:

OJ 332. MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO N. 816/1986 DO CONTRAN. DJ. 09.12.03. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa. (BRASIL. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2003, p.1113).

Buscando-se a origem da OJ 332 no *site* do TST, verificou-se que logo abaixo de sua redação encontram-se oito julgados referentes ao assunto, todos anteriores a sua edição, são eles: ERR 427247/1998 - Min. Rider de Brito DJ 26.09.2003 - Decisão unânime, ERR 423510/1998 - Min. João Oreste Dalazen DJ 04.04.2003 - Decisão por maioria, ERR 509902/1998 - Red. Min. Maria Cristina Peduzzi DJ 04.10.2002 - Decisão por maioria, ERR 351969/1997 - Min. Carlos Alberto Reisde Paula DJ 10.11.2000 - Decisão por maioria, RR 462597/1998, 2ª T - Min. José Simpliciano DJ 23.05.2003 - Decisão unânime, RR 673569/2000, 4ª T - Min. Ives Gandra DJ 05.09.2003 - Decisão unânime, RR 473922/1998, 4ª T - Min. Milton de Moura França DJ 01.03.2002 - Decisão unânime, RR 399240/1997, 4ª T - Min. Ives Gandra DJ 24.05.2001 - Decisão unânime.⁵

Atualmente, para uma proposta de Orientação Jurisprudencial da Seção Especializada de Dissídios Individuais, é necessário, segundo o regimento interno

⁵Dados obtidos em: http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/OJ_SD1_1/n_s1_321.htm#TEMA332 Acesso em: 28 fev. 2012.

do TST, no seu artigo 171, dez acórdãos da Subseção respectiva reveladores da unanimidade sobre a tese ou vinte acórdãos da Subseção respectiva prolatados por maioria de dois terços de seus integrantes.⁶

Na época em que a OJ 332 foi editada, o regimento interno do TST, previa em seu artigo 167, que a proposta de nova Orientação Jurisprudencial deveria conter três acórdãos da Subseção respectiva com unanimidade acerca da tese ou cinco acórdãos da Subseção respectiva prolatados por maioria simples.⁷

Mas, o importante é analisar o conteúdo de tais julgados, o que será feito a seguir.

Resulta da análise os seguintes fundamentos:

a) Que o tacógrafo registra velocidades e não serve como cartão ponto, servindo suas informações para se apurar uma eventual responsabilidade do motorista em caso de acidente;

b) O tacógrafo pode ser usado como meio auxiliar para o controle indireto da jornada, desde que o empregador fixe o início e o término, observe de forma rígida o trajeto e a velocidade, inclusive os períodos de descanso intrajornada.

Vê-se que no fundamento acima, se reconhece o tacógrafo como auxiliar, interpretando-se que o outro elemento seria rotas pré-estabelecidas com previsão de duração das viagens.

Assim, todos os julgados citados mantêm o mesmo fundamento, qual seja, de que somente o tacógrafo, sem outros elementos, não serve para comprovar a jornada de empregado em atividade externa, como é o caso dos motoristas de caminhão.

Após a edição da OJ 332, inúmeros casos chegaram ao TST com o intuito de se ver reconhecida horas extras a motoristas de caminhão empregados com base nos registros efetuados pelo tacógrafo, sendo as decisões das Turmas do TST no seguinte sentido:

⁶ Fonte consultada: http://www3.tst.jus.br/DGCJ/regimento_interno_tst/908C.htm. Acesso em: 28 fev. 2012.

⁷ Fonte Consultada: http://www3.tst.jus.br/DGCJ/regimento_interno_tst/908C.htm. Acesso em : 28 fev. 2012.

Foram analisados alguns dos últimos julgados de cada Turma do TST, sendo que resultou o seguinte:

Na 1ª Turma:

Processo: RR - 3077900-59.1999.5.09.0004 Data de Julgamento: 07/12/2011, Relator Juiz Convocado: Hugo Carlos Scheuermann, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 16/12/2011.⁸

Analisando-se o julgado acima, tem-se que, o Tribunal Regional competente para julgar o caso, excluiu, em sede de recurso ordinário, as horas extras reconhecidas em 1ª instância a um motorista de carreta. Os argumentos foram: a) A fixação de rotas de viagem, relatórios e previsão de horário de chegada com as cargas visam o bom andamento do negócio. b) Não restou comprovado que haviam contatos telefônicos na tentativa de controlar o horário do motorista. c) Que o tacógrafo serve unicamente para registro de funcionamento do veículo, e o rastreador por satélite somente para localização do veículo em caso de roubo de cargas.

Em sede de recurso de revista, o pedido de reforma, por parte do motorista foi reconhecido, decidindo o TST pelo labor extraordinário a favor do empregado, pelo fato de haver no caminhão o tacógrafo e o rastreador por satélite, além de rotas pré-estabelecidas, com previsão de chegada com as cargas.

Processo: RR - 4400-82.2009.5.04.0203 Data de Julgamento: 11/10/2011, Relator Ministro: Lelio Bentes Corrêa, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 21/10/2011.⁹

⁸ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%203077900-9.1999.5.09.0004&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAAEJWAAB&dataPublicacao=16/12/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 11 mar. 2012. Acesso em: 11 mar. 2012.

⁹ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%204400-82.2009.5.04.0203&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADLQAAA&dataPublicacao=21/10/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

No processo acima, o Tribunal Regional excluiu o pagamento de horas extras ao motorista de caminhão, fundamentando que não havia controle rígido da jornada.

Ao exame do TST, em sede de recurso de revista, manifestou-se no sentido de que, a fiscalização e o controle da jornada por meio do tacógrafo, associado a outros elementos como rádio, rastreador via satélite, plano de viagem e prazo, afastam a incidência do artigo 62, I, da CLT. Assim, decidiu pelo restabelecimento da sentença, condenando a reclamada ao pagamento das horas extras, devido a fiscalização e controle da jornada do labor externo.

Processo: RR - 48200-40.2007.5.04.0201 Data de Julgamento: 11/10/2011, Relator Ministro: Walmir Oliveira da Costa, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 21/10/2011.¹⁰

No caso acima, as reclamadas sustentam que o trabalho do motorista de caminhão, ora reclamante, era externo e portanto incompatível com a fiscalização de seu horário de trabalho.

O TST analisando a questão, decidiu que pelo quadro fático, havia controle de jornada, além dos discos de tacógrafo, havia contato por meio telefônico, anotações em recibos de cargas, além da obrigatoriedade do comparecimento no início da jornada para o carregamento da carga.

Veja-se que o TST não mencionou neste julgado a OJ 332, mas mencionou o tacógrafo, que aliado a outros elementos, serviu para reconhecer o controle da jornada do motorista de caminhão no caso em estudo.

Na 2ª Turma:

Processo: AIRR - 120300-55.2009.5.12.0021 Data de Julgamento: 07/12/2011, Relator Ministro: José Roberto Freire Pimenta, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 16/12/2011.¹¹

¹⁰ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%2048200-40.2007.5.04.0201&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADAZAAT&dataPublicacao=21/10/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso: 12 mar. 2012.

A decisão acima negou provimento ao agravo de instrumento, onde a recorrente buscava eximir-se da condenação ao pagamento de horas extras a um motorista de caminhão, defendendo que tal se enquadrava na exceção do artigo 62, I, da CLT.

No caso, o TST, inicialmente, explana que, tal norma exceptiva, por não ser a regra, deve ser cabalmente demonstrada pelas provas produzidas nos autos.

Ao analisar o caso concreto, observa que as entregas efetuadas pelo motorista de caminhão eram realizadas com o auxílio do telefone celular e havia tacógrafo no caminhão. Também, a prestação de contas por parte do motorista era prestado em horários diversos, demonstrado documentalmente. Assim, decidiu-se que tratava-se de trabalhador compatível com a fixação de horário de trabalho.

Processo: AIRR - 1691-45.2010.5.12.0000 Data de Julgamento: 09/11/2011, Relator Ministro: Renato de Lacerda Paiva, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 18/11/2011.¹²

No processo acima, o Juízo a quo condenou a reclamada ao pagamento das horas extras em favor do motorista de caminhão. O Tribunal Regional reformou, e excluiu tal condenação, pelo fato do reclamante não comprovar que de fato sua jornada era controlada pelo empregador. Cita a OJ 332, e diz que o tacógrafo, por si só, não fiscaliza a jornada.

O TST ao se manifestar, manteve a decisão do Tribunal Regional, de que não havia controle da jornada, e cita a OJ 332 como base de sua fundamentação.

Processo: RR - 513700-96.2006.5.09.0002 Data de Julgamento: 26/10/2011, Relator Ministro: Guilherme Augusto Caputo Bastos, 2ª Turma, Data de Publicação: DEJT 04/11/2011.¹³

¹¹ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%20120300-5.2009.5.12.0021&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAAEAXAAM&dataPublicacao=16/12/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 11 mar. 2012.

¹² Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%201691-45.2010.5.12.0000&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADUUAAD&dataPublicacao=18/11/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso: 12 mar. 2012.

No caso acima, o TST fundamentou que no cotejo fático probatório do Tribunal Regional, não haviam provas do efetivo ou potencial controle da jornada, sendo que o Global Positioning System (GPS) assim como o tacógrafo, tem por finalidade a localização da carga e não a quantidade de horas trabalhadas.

Também, que os relatórios e roteiros de viagem, cuidam-se de informações sobre a carga a ser entregue, e não de efetivo controle da jornada.

Assim, pela análise do contexto da situação, o TST não reconheceu que a jornada do motorista de caminhão nos autos em destaque pudesse ser de alguma forma controlada pelo empregador.

Na 3ª Turma:

Processo: RR - 63300-55.2008.5.03.0095 Data de Julgamento: 29/02/2012, Relator Juiz Convocado: Flavio Portinho Sirangelo, 3ª Turma, Data de Publicação: DEJT 02/03/2012.¹⁴

Tal julgado não foge a regra da OJ 332, somando-se a alguns fundamentos interessantes.

Inicia dizendo que a regra do artigo 62, I da CLT não deve ser interpretada em desfavor do trabalhador, começando pelo princípio da tutela do trabalhador. Seguindo, discorre que a norma exceptiva aplica-se apenas quando há real impossibilidade de conhecer-se o tempo dedicado a empresa pelo trabalhador.

Ao decidir a questão, decidiu que havia controle da jornada do motorista de caminhão, mas porque, além do tacógrafo, haviam interpelações via celular, rotas predeterminadas e contato com os clientes. Assim, desse conjunto probatório ficou claro que a empresa reclamada detinha sim, controle acerca dos horários cumpridos pelos motoristas de entrega de mercadorias.

¹³ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%20513700-96.2006.5.09.0002&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAAD8QAAK&dataPublicacao=04/11/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

¹⁴ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%2063300-2008.5.03.0095&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADXKAAS&dataPublicacao=02/03/2012&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 07 mar. 2012.

Processo: RR - 430700-08.2009.5.09.0678 Data de Julgamento: 29/02/2012, Relator Juiz Convocado: Flavio Portinho Sirangelo, 3ª Turma, Data de Publicação: DEJT 02/03/2012.¹⁵

No julgado acima, o Tribunal Regional não reconheceu o controle da jornada do reclamante, que era motorista de caminhão, com o fundamento de que os dados do tacógrafo e do rastreador por satélite não eram utilizados para fiscalizar o horário de trabalho. Discorre que o controle da jornada é possível quando há algum tipo de anotação e a labor é exercido sob os olhos do patrão, sendo que no caso dos motoristas de caminhão isso não ocorre.

Processo: AIRR - 37800-12.2009.5.15.0032 Data de Julgamento: 29/02/2012, Relator Juiz Convocado: Flavio Portinho Sirangelo, 3ª Turma, Data de Publicação: DEJT 02/03/2012.¹⁶

Importante nesse julgado quando discorre que a impossibilidade de controle da jornada não se confunde com a ausência deste. O fato de haver rotas determinadas, saber a distância entre as cidade e poder conferir a velocidade do veículo, fazia com que houvesse viabilidade do controle.

Veja que tal decisão continua mantendo a linha, de que só o tacógrafo não se presta, mas vê-se que ele poderia ser usado para se verificar a velocidade do veículo, que aliada as outras circunstâncias fáticas, possibilitaria o controle da jornada.

Processo: AIRR - 632-97.2010.5.20.0000 Data de Julgamento: 15/02/2012, Relator Juiz Convocado: Flavio Portinho Sirangelo, 3ª Turma, Data de Publicação: DEJT 24/02/2012.¹⁷

¹⁵ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%20430700-08.2009.5.09.0678&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAACHQAAE&dataPublicacao=02/03/2012&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 08 mar. 2012.

¹⁶ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%2037800-12.2009.5.15.0032&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAACKRAAX&dataPublicacao=02/03/2012&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 10 mar. 2012.

¹⁷ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%20632-97.2010.5.20.0000&base=>

Ao enfrentar a questão no julgado acima, afirma-se com propriedade que os registros do tacógrafo são imprestáveis como meio de prova do horário do motorista, pois não demonstram, com certeza, qual o motorista que estava operando o veículo, sendo também que os seus dados são frágeis no tocante a segurança dos registros. Não demonstrado por outros meios o labor extraordinário, manteve-se a sentença, e o enquadramento do reclamante na exceção do artigo 62, I, da CLT.

4ª Turma:

Processo: RR - 54300-49.2009.5.12.0029 Data de Julgamento: 30/11/2011, Relatora Ministra: Maria de Assis Calsing, 4ª Turma, Data de Publicação: DEJT 02/12/2011.¹⁸

Não foi conhecido o recurso de revista acima, interposto pelo reclamado, com o fundamento de que não houve contrariedade a OJ 332, pelo fato do controle da jornada do reclamante não se dar pelo tacógrafo, mas sim por outras provas suficientemente juntadas aos autos.

Processo: AIRR - 283340-66.2006.5.12.0007 Data de Julgamento: 13/05/2009, Relatora Ministra: Maria de Assis Calsing, 4ª Turma, Data de Publicação: DEJT 29/05/2009.¹⁹

Foi negado provimento do agravo de instrumento no caso acima, pois necessitaria rever o conjunto probatório, esbarrando assim na Súmula 126.

No contexto, o TST se manifestou que o quadro fático não deixava dúvidas que o reclamado exercia o controle da jornada do reclamante, que era motorista de caminhão. Por fim, observou que não se aplica a OJ 332 ao caso, visto que o

acordao&rowid=AAANGhABIAAAELeAAP&dataPublicacao=24/02/2012&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo. Acesso em: 10 mar. 2012.

¹⁸ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%2054300-49.2009.5.12.0029&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAAD6aAAV&dataPublicacao=02/12/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

¹⁹ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%20283340-6.2006.5.12.0007&base=acordao&rowid=AAANGhAAFAAAq0NAAV&dataPublicacao=29/05/2009&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

entendimento do acórdão regional se pautou em diversos elementos de prova, e não apenas no tacógrafo.

5ª Turma:

Processo: AIRR - 199600-61.2008.5.04.0203 Data de Julgamento: 15/02/2012, Relator Ministro: Emmanoel Pereira, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 02/03/2012.²⁰

Interessante neste julgado, é que a Turma começa justificando que a decisão do Tribunal Regional não contraria a OJ 332 do TST, motivo pelo qual mantém a decisão.

Processo: RR - 124400-33.1998.5.03.0104 Data de Julgamento: 23/11/2011, Relatora Ministra: Kátia Magalhães Arruda, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 02/12/2011.²¹

Aplicou-se ao caso acima a OJ 332, concluindo que o tacógrafo por si só, sem outros elementos não controla a jornada dos motoristas, concluindo que o trabalhador, no processo em questão, não tinha seu horário de trabalho controlado pelo empregador.

Vê-se que foi afastada a possibilidade, para o caso em tela, de o tacógrafo controlar a jornada dos motoristas de caminhão.

Na 6ª Turma tem-se o seguinte:

Processo: AIRR - 155900-68.2009.5.09.0071 Data de Julgamento: 08/02/2012, Relator Ministro: Aloysio Corrêa da Veiga, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 24/02/2012.²²

²⁰ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%20199600-1.2008.5.04.0203&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADVLAAQ&dataPublicacao=02/03/2012&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 07 mar. 2012.

²¹ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%20124400-33.1998.5.03.0104&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADzrAAU&dataPublicacao=02/12/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

Negou-se seguimento ao agravo de instrumento no processo acima, com o fundamento de que não houve contrariedade a OJ 332 no julgamento do Tribunal Regional, pois existiam outros elementos ensejadores do efetivo controle.

Processo: AIRR - 96300-35.2008.5.04.0801 Data de Julgamento: 14/12/2011, Relator Ministro: Aloysio Corrêa da Veiga, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 19/12/2011.²³

Manteve-se a condenação em horas extras em favor do motorista carreteiro no caso acima, com base em provas orais e documentais, dentre elas, o tacógrafo, sistema de rastreamento, vedação de horários noturnos e paradas pré-estabelecidas.

Ao se pronunciar sobre a OJ 332, manteve-se a fundamentação de que havia nos autos outros elementos de convicção do controle da jornada.

Processo: AIRR - 72000-85.2009.5.04.0732 Data de Julgamento: 14/12/2011, Relator Ministro: Mauricio Godinho Delgado, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 19/12/2011.²⁴

Vale destacar de tal julgado a posição do Relator Ministro Maurício Godinho Delgado, no sentido de que o motorista carreteiro, como no caso dos autos, tendencialmente se enquadraria na exceção do artigo 62, I, da CLT. Continua, citando a OJ 332, e observa que havendo outros mecanismos no caminhão capazes de acompanhar a rota cumprida pelo veículo, afasta-se a previsão exceptiva.

²² Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%20155900-8.2009.5.09.0071&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAAElcAAR&dataPublicacao=24/02/2012&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 10 mar. 2012.

²³ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%2096300-35.2008.5.04.0801&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADFsAAH&dataPublicacao=19/12/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 10 mar. 2012.

²⁴ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIRR%20-%2072000-85.2009.5.04.0732&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAADvAAT&dataPublicacao=19/12/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 10 mar. 2012

Argumenta, que a averiguação se dá em cada caso, citando o princípio da primazia da realidade.

Por fim, analisa que, considerando a situação fática delineada no acórdão regional, havia uma previsão de horário para a chegada da carga ao destino, os caminhões possuíam rastreadores (auto-track). Sendo assim, evidencia-se que vigorava uma condição indireta de controle de jornada, impondo ao obreiro, de fato, um horário de trabalho, suficiente para excluí-lo da exceção do art. 62, I, da CLT.

7ª Turma:

Processo: RR - 78300-20.2004.5.04.0512 Data de Julgamento: 02/03/2011, Relator Ministro: Pedro Paulo Manus, 7ª Turma, Data de Publicação: DEJT 11/03/2011.²⁵

Discorre inicialmente o acórdão acima sobre a análise realizada pelo Tribunal Regional, apontando que com base nas provas documentais e testemunhais, verificou-se que o caminhão possuía tacógrafo e rastreador por satélite, não havendo horário de saída e chegada do caminhão. Decidiu, por fim, pelo pagamento das horas extras por considerar que podia a reclamada, com a ajuda do sistema de rastreamento, fiscalizar o horário de trabalho.

No mérito, o TST reformou a decisão do Tribunal Regional, fundamentando que o fato de ser possível eventual controle, não pode servir de fundamento para a condenação em horas extras. Também, citou a OJ 332, asseverou que o direito do trabalho deve se pautar no princípio da primazia da realidade, excluindo o pagamento de horas extras e reflexos.

Processo: AIRR - 131440-20.2005.5.15.0126 Data de Julgamento: 01/04/2009, Relator Ministro: Pedro Paulo Manus, 7ª Turma, Data de Publicação: DEJT 07/04/2009.²⁶

²⁵ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%2078300-20.2004.5.04.0512&base=acordao&rowid=AAANGhAA+AAALc6AAS&dataPublicacao=11/03/2011&query=motoristas%20de%20caminho%20e%20tacografado>. Acesso em 12 mar. 2012.

²⁶ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIIR%20-%20131440-0.2005.5.15.0126&base=acordao>

Foi negado pela Turma o provimento ao agravo de instrumento acima citado, fundamentando que o reclamante, motorista carreteiro, esteve sujeito a controle da jornada, com base em prova oral e documental produzida nos autos. Também destacou que a decisão está em conformidade com a OJ 332.

Por fim, na 8ª Turma:

Processo: AIRR - 269-56.2010.5.08.0126 Data de Julgamento: 23/11/2011, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 25/11/2011.²⁷

No processo acima, o Tribunal Regional decidiu que o reclamante não tinha jornada controlada de forma direta pela reclamada, mas de forma indireta. Tal conclusão decorreu pelo fato de o empregado começar a jornada na sede da empresa, pegar rotas para abastecimento de combustível determinadas pela reclamada, encerrando o labor em um dos seus postos de abastecimento.

O TST ao enfrentar a questão, decidiu que conforme o análise fática realizada pelo Tribunal Regional, não houve ofensa ao artigo 62, I, da CLT nem a OJ 332, negando provimento ao agravo de instrumento da reclamada.

Processo: RR - 78600-64.2008.5.09.0653 Data de Julgamento: 15/06/2011, Relator Ministro: Carlos Alberto Reis de Paula, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 17/06/2011.²⁸

No caso acima, a reclamada alega o enquadramento do motorista de caminhão na previsão do artigo 62, I, da CLT, fundamentando que o tacógrafo e o rastreador não se prestam para controle de jornada, citando a OJ 332.

=acordao&rowid=AAANGhAAFAAAphSAAG&dataPublicacao=07/04/2009&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo. Acesso em: 12 mar. 2012.

²⁷ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=AIIRR%20-%20269-56.2010.5.08.0126&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAACvUAAO&dataPublicacao=25/11/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

²⁸ Fonte consultada: <http://aplicacao5.tst.jus.br/consultaunificada2/inteiroTeor.do?action=printInteiroTeor&format=html&highlight=true&numeroFormatado=RR%20-%2078600-64.2008.5.09.0653&base=acordao&rowid=AAANGhABIAAAC2DAAV&dataPublicacao=17/06/2011&query=motoristas%20de%20caminh%E3o%20tac%F3grafo>. Acesso em: 12 mar. 2012.

O TST se manifestou no sentido de que pelas premissas fáticas do acórdão impugnado, constante de provas testemunhais, tacógrafo, rastreador, rotas pré-determinadas, horário para entrega de mercadorias e comunicação com o superior hierárquico durante toda a jornada, a reclamada detinha conhecimento dos horários de trabalho. Assim, não conheceu do recurso, apontando óbice na Súmula 126 do TST.

Portanto, vê-se que quanto ao TST, suas decisões vêm mantendo a observação da Orientação Jurisprudencial 332, reconhecendo o controle da jornada dos motoristas, somente quando se faz presente mais algum meio de prova além do tacógrafo.

Mas, importante observar, que a análise fática é de extrema importância, pois, mesmo havendo o tacógrafo aliado a outros elementos, dependendo das circunstâncias, pode não ficar provado o efetivo controle da jornada do motorista de caminhão, como visto acima.

O Tribunal Regional do Trabalho da 14ª Região - Rondônia (TRT 14) vem seguindo a Orientação Jurisprudencial 332, e decidiu, em sede Recurso Ordinário pelo não reconhecimento de horas extras, quando os discos de tacógrafo são o único meio de prova:

Em virtude do exposto, entende “que a r. Sentença foi prolatada em lesão ao concurso das provas, ou seja, mediante lesão ao ordenamento jurídico” (fl. 173).

Razão não lhe assiste.

Conforme declarado na decisão de primeiro grau, os discos de tacógrafo não são suficientes para provar a jornada de trabalho a qual o Reclamante era submetido.

Nesse sentido, esclarece a O.J. 332 da SBDI-I do C. TST, senão vejamos:

"MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE

DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO N. 816/1986 DO CONTRAN. DJ. 09.12.03. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa."

Como se vê, a jornada de trabalho do Autor não pode ser aferida unicamente através desse equipamento, que tem por finalidade precípua o controle da velocidade do veículo e, como inexiste nos autos outros elementos capazes de demonstrar a veracidade do alegado pelo Reclamante, agiu bem o Juízo de primeira instância, não merecendo reforma sua decisão. (RONDONIA. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2006).

Mas a OJ 332 da SDI-1 do TST, não é a que vem sendo seguida por todos os Tribunais Regionais. O Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região – São Paulo (TRT 2), por exemplo, publicou no dia 27/05/05, uma notícia em seu *site*, onde a 4ª Turma reconhece que o tacógrafo tem condições de controlar o horário de trabalho dos motoristas de caminhão, assegurando o direito ao pagamento de horas extras, como se observará:

Caminhão controlado por tacógrafo assegura hora extra
Embora exerça trabalho externo, o caminhoneiro tem direito a hora extra, desde que dirija caminhão controlado por tacógrafo. Este foi o entendimento firmado pelos juízes da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-SP), no julgamento do Recurso Ordinário de um ex-empregado da Transportes Della Volpe S.A.

O caminhoneiro ingressou com ação na 50ª Vara do Trabalho de São Paulo pedindo o pagamento de verbas que entendia devidas pela empresa em decorrência da rescisão de seu contrato de trabalho, inclusive horas extras. Para a Della Volpe, como reclamante trabalhava em funções externas, estaria "inserido na hipótese do artigo 62 da CLT", segundo o qual, não tem direito a horas extras "os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho". Como a vara acolheu a tese da transportadora, negando o direito às horas extras, o caminhoneiro recorreu ao TRT-SP, sustentando que sua jornada era controlada por um tacógrafo instalado no caminhão. De acordo com o juiz Ricardo Trigueiros, relator do Recurso Ordinário no tribunal, a própria empresa, em depoimento, confessou que havia fiscalização do trabalho externo, com efetivo controle de horário, ao declarar que instalara o disco tacógrafo "por exigência do DNER".

Para o relator, "o tacógrafo, ao contrário do que alega a reclamada, é o instrumento registrador, instantâneo e inalterável, de velocidade e tempo, que permite apurar não só a velocidade do veículo, mas também a toda a atividade do motorista, distância percorrida, data e hora do início do transporte, de forma diária, o que o torna hábil à caracterização do controle do horário efetivamente cumprido pelo

empregado".

"Embora se trate de equipamento obrigatório de segurança, consoante dispõe o artigo 105 do Código Nacional de Trânsito, o tacógrafo permite sim, a aferição de jornada", observou o relator. O juiz Trigueiros ressaltou ainda que, a transportadora, "ao optar pela incineração dos discos de tacógrafo, prova recente que deveria manter arquivada à disposição das autoridades administrativas e judiciais, assumiu os riscos dessa conduta, resultando fragilizado seu posicionamento processual e erigindo-se presunção de veracidade quanto às horas extras alegadas pelo autor". Por unanimidade, a 4ª Turma acompanhou o voto do relator, condenando a Della Volpe a pagar todas as horas extras alegadas pelo caminhoneiro, além dos reflexos, sobre descansos semanais remunerados e feriados, 13º salários, férias, aviso prévio, e FGTS acrescido de 40%. (SÃO PAULO. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2005).

Em 27/03/08, o Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região – Minas Gerais (TRT 3), também publicou uma notícia no mesmo sentido, ou seja, mantendo a sentença que deferiu horas extras a um motorista de caminhão com base nos relatórios dos discos de tacógrafo e pelo satélite, instrumentos estes, usados para rastrear e controlar o veículo. A 1ª Turma do TRT 3, afirma que esses instrumentos são os melhores cartões-de-ponto, em termos de credibilidade, bastando que o veículo tenha estes equipamentos para que o trabalhador tenha a sua jornada controlada. A decisão ainda explica que não é a falta de controle da jornada que enquadra o empregado na exceção do inciso I, do artigo 62, da CLT, mas sim a impossibilidade de realizá-lo. (CONTROLE VIA SATÉLITE E TACÓGRAFO..., 2009).

O TRT 9, ao decidir sobre o controle da jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, com base nas informações fornecidas pelo tacógrafo, tem decisões quase unânimes entre as Turmas.

Apenas a 2ª Turma do TRT 9 reconhece que o tacógrafo, por si só, é capaz de controlar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão. A seguir, citam-se algumas decisões neste sentido:

TRT-PR-10-06-2005 TRABALHO EXTERNO. CONTROLE DE JORNADA. TACÓGRAFO. ARTIGO 62, I, DA CLT. O disposto no artigo 62, I, do texto consolidado, deve ser observado diante da total impossibilidade de se controlar a jornada do trabalhador e não em decorrência da mera inexistência de controle por parte do empregador. O fato de o autor exercer trabalho externo não é incompatível com o controle de sua jornada, pois

modernamente existem meios para que este controle seja efetuado. O tacógrafo é um dos instrumentos pelos quais a empresa, mesmo à distância, tem ciência dos horários nos quais o motorista trabalhou, além da possibilidade de aferir a distância percorrida, data e hora dos repousos e entregas de mercadorias, dentre outros dados constantes da Resolução n.º 816, de 18-06-86, do CONTRAN-Conselho Nacional de Trânsito. No entanto, não tendo sido juntados os referidos documentos e não restando evidenciado, in casu, o controle por outras provas dos autos inconclusivas a respeito da jornada efetivamente cumprida pelo autor, mantém-se a rejeição ao pedido de horas extras.

TRT-PR-21379-2002-008-09-00-3-ACO-13871-2005

Relator: ROSEMARIE DIEDRICHS PIMPAO

Publicado no DJPR em 10-06-2005. (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2005).

Em outro julgado, também da Relatora Rosemarie Diedrichs Pimpão, como dito acima, atual Presidente do TRT 9, reforça-se a ideia de que o tacógrafo fornece dados capazes de demonstrar os horários em que o motorista trabalhou, veja-se:

TRT-PR-03-12-2004 TRABALHO EXTERNº CONTROLE DE JORNADA. TACÓGRAFO. ARTIGO 62, I, DA CLT. O disposto no artigo 62, I, do texto consolidado, deve ser observado diante da total impossibilidade de se controlar a jornada do trabalhador e não em decorrência da mera inexistência de controle por parte do empregador. O fato de o autor exercer trabalho externo não é incompatível com o controle de sua jornada, pois modernamente existem meios para que este controle seja efetuado. O tacógrafo é um dos instrumentos pelos quais a empresa, mesmo à distância, consegue saber em quais horários o motorista trabalhou, além da possibilidade de auferir a distância percorrida, data e hora dos repousos e entregas de mercadorias, dentre outros dados constantes da Resolução n.º 816, de 18-06-86, do CONTRAN-Conselho Nacional de Trânsito. Além disso, evidenciou-se, in casu, que a par da existência de tacógrafo no caminhão do reclamante, havia controle por telefone celular e por meio de relatórios de viagem, o que afasta a incidência do disposto no inciso I, do artigo 62, da CLT.

TRT-PR-01053-2003-069-09-00-0-ACO-27267-2004

Relator: ROSEMARIE DIEDRICHS PIMPAO

Publicado no DJPR em 03-12-2004 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2004a).

Tal decisão parte de uma interpretação diferenciada do artigo 62, I, da CLT, em relação ao fundamento de outros julgados que negaram a possibilidade de controle da jornada por meio do tacógrafo, como se verá adiante.

Para a Relatora, aplica-se a exceção do artigo 62, I, da CLT, que prevê a impossibilidade de controle da jornada, aos casos em haja total impossibilidade para tal, e não quando inexistente controle por parte do empregador. Ou seja, não é o fato de o empregador não controlar a jornada de trabalho do empregado para que este se enquadre na exceção, é preciso que haja impossibilidade de controle por qualquer meio.

Para o caso dos motoristas de caminhão, o empregador pode não controlar a jornada de tal classe, mas não está impossibilitado de controlá-la, pois o tacógrafo seria um instrumento obrigatório e hábil ao controle, devido as informações por ele registradas, portanto, não estariam os motoristas de caminhão abrangidos pela exceção do controle de jornada de trabalho.

Além dos dois julgados acima, mantendo a mesma linha de raciocínio, tem-se os julgados da Relatora Marlene T. Fuverki Suguimatsu, também da 2ª Turma do TRT 9:

TRT-PR-02-06-2009 HORAS EXTRAS. MOTORISTA. COMPUTADOR DE BORDO. INSTRUMENTO DE CONTROLE DA JORNADA. A exemplo do tacógrafo, o sistema de rastreamento por satélite também é considerado instrumento capaz de permitir ao empregador a fiscalização da jornada praticada pelos motoristas. Não é razoável supor que, mesmo com a possibilidade de aferir os horários de início e término da viagem, duração, distância percorrida e paradas, o empregador se limite a utilizar o monitoramento eletrônico para controle de segurança do motorista, do veículo e da carga. O enquadramento no art. 62, I, da CLT, só é possível quando não haja qualquer possibilidade de controle da jornada. Recurso do autor a que se dá provimento, para condenar a ré ao pagamento de horas extras.

TRT-PR-01036-2007-096-09-00-0-ACO-16783-2009 - 2A. TURMA

Relator: MARLENE T. FUVERKI SUGUIMATSU

Publicado no DJPR em 02-06-2009 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2009b).

O fundamento utilizado no julgado acima, para reconhecer as horas extraordinárias executadas pelo motorista de caminhão, é o rastreamento por satélite. Mas, importante é a observação feita pela Relatora, ao referir-se a tal sistema, dizendo que ele, assim como o tacógrafo, permitem a fiscalização da jornada de trabalho executada pelos motoristas de caminhão.

E em outros julgados, anteriores ao acima citado, a Relatora já detinha tal posicionamento:

TRT-PR-18-01-2008 HORAS EXTRAS. MOTORISTA. COMPUTADOR DE BORDO. INSTRUMENTO DE CONTROLE DA JORNADA. A exemplo do tacógrafo e, modernamente, do localizador por satélite, também o computador de bordo é considerado instrumento capaz de permitir ao empregador a fiscalização da jornada praticada pelos motoristas, e não apenas o desempenho e as paradas do caminhão. Não é razoável supor que, mesmo com a possibilidade de aferir os horários de início e término da viagem, duração, distância percorrida e paradas, o empregador se limite a utilizar o monitoramento eletrônico para avaliar o desempenho da frota. O enquadramento no art. 62, I, da CLT, só é possível quando não haja qualquer possibilidade de controle da jornada. Recurso da ré a que se nega provimento para manter a condenação ao pagamento de horas extras. JORNADA INICIADA EM HORÁRIO NOTURNO. PRORROGAÇÃO DESCARACTERIZADA. ADICIONAL INDEVIDO. Ainda que seja correto remunerar como trabalho noturno o tempo que avança em horário considerado diurno, há que se adotar bom senso e razoabilidade quando a

jornada se inicia nos últimos quinze minutos do horário noturno. Nessas condições, remunerar como hora noturna (reduzida e com acréscimo do adicional noturno) todo o tempo de trabalho diurno, além de criar ônus indevido para o empregador, ensejaria quebra de isonomia em relação aos empregados que trabalham somente em horário noturno. Recurso do autor a que se nega provimento.

TRT-PR-00604-2005-019-09-00-4-ACO-00887-2008 - 2A. TURMA

Relator: MARLENE T. FUVERKI SUGUIMATSU

Publicado no DJPR em 18-01-2008 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2008a).

Interpretando o julgado acima, a Relatora afirma que instrumentos mais modernos são capazes de fiscalizar a jornada exercida pelos motoristas de caminhão. Tal observação fez-se analogicamente ao tacógrafo, quando afirma que tais meios mais modernos são hábeis, a exemplo do tacógrafo. E mais:

TRT-PR-30-03-2007 MOTORISTA. HORAS EXTRAS. CONTROLE DE JORNADA. TACÓGRAFO E GPS. Controladores eletrônicos de velocidade, como o GPS (Sistema de Posicionamento Global, conhecido pelo acrônimo da expressão inglesa Global Positioning System)- a exemplo dos tacógrafos, prestam-se, a princípio, para controlar a velocidade e a distância percorrida pelo veículo. Nada impede, porém, que por meio deles sejam aferidos horários de início e fim de operação, a cada dia, o que os transforma em meios de controle indireto de jornada. O motorista, nessas condições, não pode ser enquadrado na exceção do art. 62, I da CLT, pois o dispositivo exclui o empregado do direito às horas extras apenas quando o controle de horário seja absolutamente incompatível com a espécie de atividade desenvolvida. Caracterizada a existência de controle, ainda que pelo uso derivado de equipamentos instalados no veículo, os dados por eles apontados devem servir, também, para a apuração de eventuais horas extras. Recurso a que se dá provimento para reconhecer a existência de controle de jornada e determinar o retorno dos autos à origem, para análise dos pedidos correlatos.

TRT-PR-21476-2004-007-09-00-1-ACO-08202-2007 - 2A. TURMA

Relator: MARLENE T. FUVERKI SUGUIMATSU

Publicado no DJPR em 30-03-2007 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2007a)

No julgado acima, a Relatora concorda que o tacógrafo presta, a princípio, para controlar a velocidade e a distância percorrida pelo veículo, fundamento este usado pelas outras Turmas do TRT 9 para afastar a possibilidade de controle da jornada dos motoristas de caminhão. Mas, seguindo seu raciocínio, afirma que tal instrumento, mesmo que de forma indireta, controla a jornada de trabalho, pelo fato de auferirem os horários de início e fim de operação de cada dia.

E, para encerrar os julgados da Relatora Marlene T. Fuverki Suguimatsu, cita-se o seguinte:

TRT-PR-05-11-2004 MOTORISTA. HORAS EXTRAS. CONTROLE DE JORNADA. TACÓGRAFO. Controladores eletrônicos de velocidade e discos de tacógrafo prestam-se, a princípio, para controlar a velocidade e a

distância percorrida pelo veículo. Nada impede, porém, que por meio deles se verifiquem horários de início e fim de operação, a cada dia, o que os transforma em meios de controle indireto de jornada. O motorista, nessas condições, não pode ser enquadrado na exceção do art. 62, I da CLT, pois o dispositivo exclui o empregado do direito às horas extras apenas quando o controle de horário seja absolutamente incompatível com a espécie de atividade desenvolvida. Caracterizada a existência de controle, ainda que pelo uso desvirtuado de equipamentos instalados no veículo, os dados por eles apontados devem servir, também, para a apuração de eventuais horas extras. Recurso a que se dá provimento para acrescer à condenação horas extras e reflexos.

TRT-PR-19785-2002-001-09-00-1-ACO-24644-2004

RELATOR: MARLENE T. FUVERKI SUGUIMATSU

Publicado no DJPR em 05-11-2004 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2004b)

O diferencial neste julgado é o fato de a Relatora se posicionar a favor do uso das informações fornecida pelo tacógrafo para controlar a jornada dos motoristas de caminhão, ainda que sejam tais informações fornecidas por instrumentos desvirtuados para este fim. Assim, confronta-se com os fundamentos de outros julgados, que serão citados a seguir, de que o tacógrafo é instrumento destinado apenas para fornecer dados referentes a velocidade e a distância percorrida pelo veículo. Segundo a Relatora, seus registros servem também para apuração de horas extras devidas, conseqüentemente, para o controle da jornada de trabalho extraordinária realizada.

Mas, como dito acima, esse não é o entendimento que prevalece entre as Turmas do TRT 9, que, seguindo a OJ 332, vem indeferindo o pedido de reconhecimento de horas extras aos motoristas de caminhão, e conseqüentemente, o não reconhecimento de que a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão possa ser controlada unicamente através do instrumento obrigatório nos caminhões, denominado de tacógrafo. A seguir, alguns julgados:

TRT-PR-24-11-2006 ATIVIDADE EXTERNA. MOTORISTA CARRETEIRO. TACÓGRAFO E SISTEMA DE RASTREAMENTO POR SATÉLITE. CONTROLE DE JORNADA INEXISTENTE.

Os tacógrafos são utilizados apenas para verificação da velocidade do veículo, não se destinando, portanto, à fiscalização do horário de trabalho desenvolvido pelo motorista empregado. Os registros dos horários em que o motor encontra-se em movimento, não importam, obrigatoriamente, em jornada efetivamente laborada. Tampouco a existência de sistema de rastreamento por satélite basta para autorizar a conclusão quanto ao efetivo controle dos horários de trabalho, porquanto a medida destina-se a averiguar a segurança do motorista e da carga. Recurso Ordinário da Reclamada a que se dá provimento, nesta parte.

TRT-PR-17498-2004-006-09-00-0-ACO-33484-2006 - 1A. TURMA

Relator: UBIRAJARA CARLOS MENDES

Publicado no DJPR em 24-11-2006 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2006)

Segundo o julgado acima, o tacógrafo é um instrumento utilizado apenas para verificação da velocidade, destinado a segurança do motorista e da carga, não se destinando a registro de jornada efetivamente laborada pelo operador, por esse motivo, não se pode reconhecer que as informações registradas por tal instrumento, sejam capazes de fornecer dados sobre a jornada de trabalho.

Ao contrário do acima exposto, tem-se o entendimento da 2ª Turma do TRT 9. Como acima abordado, em seus julgados, essa Turma, no tocante a exceção prevista no artigo 62, I, da CLT, entende que para que ela seja aplicada, o empregador deve estar absolutamente impossibilitado de controlar a jornada de trabalho do motorista de caminhão. Assim, independentemente se o tacógrafo é instrumento destinado a verificar a velocidade do veículo, se ele fornecer dados sobre a jornada de trabalho efetivada pelo motorista, teriam essas informações o condão de revelar a jornada de trabalho dos motoristas, não estando o empregador impossibilitado de tal controle.

Veja-se que, apesar de o tacógrafo fornecer dados como: velocidades desenvolvidas, distância percorrida pelo veículo, tempo de movimentação do veículo e suas interrupções, data e hora de início da operação, identificação do veículo, identificação dos condutores, identificação de abertura do compartimento que contém o disco ou de emissão da fita diagrama, a jurisprudência_pende a não aceitar que tal dispositivo seja capaz de controlar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão. Um dos fundamentos seria o exposto acima, qual seja, de que o tacógrafo não é um aparelho destinado especificamente ao controle de jornada de trabalho.

Citam-se mais alguns julgados contrários ao uso do tacógrafo como meio capaz de registrar e controlar a jornada dos motoristas de caminhão empregados, sendo a análise dos fundamentos das diversas Turmas do TRT 9 realizada na sequência do presente estudo.

TRT-PR-21-09-2007 HORAS EXTRAS - CONTROLE DE HORÁRIO - MOTORISTA - ART. 62, I, DA CLT. A priori, cumpre esclarecer que nem todo empregado é protegido pelas normas sobre a jornada diária de trabalho (art. 62, CLT), sendo que as exclusões legais operam-se não apenas em razão da atividade desenvolvida, mas igualmente da possibilidade de fiscalização da jornada de trabalho, qualquer que seja a

função desenvolvida pelo empregado. Se não há possibilidade de controle da jornada do obreiro, inviável se pretender de condenação de horas extras, nos moldes do inciso I do art. 62 da CLT, cumprindo averiguar acerca da possibilidade de fixação de jornada do autor. Do conjunto probatório extrai-se a impossibilidade de controle de horário do reclamante, que trabalhava sozinho como motorista (atividade externa), realizando percursos variáveis. O fato de haver rastreamento via satélite não implica, por si só, em possibilidade de controle de jornada, sendo que a ré raramente enviava mensagens para saber a localização dos motoristas, devido ao alto custo do sistema. Ademais, infere-se que tal aparelho destinava ao controle da carga, e não do horário desempenhado, não havendo penalidade em eventuais atrasos. Sequer o uso de tacógrafo indica tal controle, visto que ao autor era permitido ultrapassar o limite estabelecido, fazendo eventual retirada de tal aparelhagem. Desse modo, restam indevidas quaisquer horas extras e reflexos, visto que o autor não estava sujeito a controle de jornada, inserindo-se na exceção prevista pelo artigo 62, I, da CLT.

TRT-PR-04304-2005-012-09-00-0-ACO-26585-2007 - 4A. TURMA

Relator: LUIZ CELSO NAPP

Publicado no DJPR em 21-09-2007 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2007b)

Analisa-se o rastreamento por satélite e o tacógrafo, sendo um dos fundamentos para sua não aceitação como meio de controle da jornada o fato de o autor poder fazer a retirada do aparelho.

TRT-PR-25-11-2008 MOTORISTA DE CAMINHÃO - ATIVIDADE EXTERNA - TACÓGRAFO - JORNADA NÃO CONTROLADA. Na forma da OJ 332 da SDI-1 do TST, "o tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa". Recurso ordinário do Reclamado e adesivo do Reclamante conhecidos e parcialmente providos.

TRT-PR-00248-2006-069-09-00-6-ACO-41499-2008 - 4A. TURMA

Relator: LUIZ CELSO NAPP

Publicado no DJPR em 25-11-2008 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2008c)

Sem inovar nos fundamentos, o julgado acima cita a OJ 332 e não reconhece o controle da jornada por meio do tacógrafo.

TRT-PR-06-05-2008 MOTORISTA DE CAMINHÃO. ROTA INTERNACIONAL. IMPOSSIBILIDADE DE CONTROLE DE JORNADA.

A mera existência de rota e de locais onde o motorista carreteiro deve passar não se configura como controle de jornada de trabalho. Quando um motorista vai iniciar uma viagem, é normal que este tenha ciência do local de destino. Ao cumprir rota internacional, viajando por dias seguidos, patente a impossibilidade patronal de efetuar rigorosa fiscalização de suas atividades. Tendo-se, ainda, que o próprio empregado confirma que fazia seus intervalos para refeições na hora que melhor lhe aprouvesse, sem qualquer fiscalização da Reclamada, e que havia previsão contratual no sentido de que não estava sujeito a controle de horário, inclusive anotada em CTPS, correto o seu enquadramento na exceção prevista no art. 62, I, da CLT, vez que impossível precisar a efetiva jornada de trabalho desenvolvida. A existência de previsão para saída e chegada do veículo, de GPS, de tacógrafo e de computador de bordo ("autotrack") aparenta medida

de índole administrativo/organizacional da empresa, com vistas à segurança, e não a controle de jornada. Recurso do Reclamante a que se nega provimento.

TRT-PR-02568-2006-651-09-00-1-ACO-14433-2008 - 1A. TURMA

Relator: UBIRAJARA CARLOS MENDES

Publicado no DJPR em 06-05-2008 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2008b)

A impossibilidade de efetivamente controlar a jornada no julgado acima fundamenta-se no fato de que o tacógrafo, assim como o GPS e o computador de bordo, são aparelhos destinados a segurança e não ao controle da jornada.

TRT-PR-17-02-2009 MOTORISTA - AUSÊNCIA DE CONTROLE DE JORNADA - APLICAÇÃO DO ARTIGO 62, I, DA CLT. O ônus da prova acerca do controle da jornada de trabalho cumprida pelo motorista de caminhão é do trabalhador, não se prestando para esta finalidade o tacógrafo ou equipamento similar, porque este se destina a aferir a velocidade do veículo e não o tempo à disposição do empregador. Não restando demonstrada a hipótese de fiscalização de jornada pelo empregador, a contratação do motorista sob a forma prevista no artigo 62, I, da CLT prevalece, porque corresponde à realidade fática da atividade exercida, incompatível com a fixação de jornada de trabalho. Recurso da reclamada a que se dá provimento.

TRT-PR-13431-2006-005-09-00-2-ACO-05438-2009 - 1A. TURMA

Relator: BENEDITO XAVIER DA SILVA

Publicado no DJPR em 17-02-2009 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2009a)

O fato de o tacógrafo ser aparelho destinado a também registrar a velocidade do veículo foi o fundamento acima para que ele não seja hábil a demonstrar o tempo em que o empregado fica a disposição do empregador.

TRT-PR-04-08-2009 1. AÇÃO CIVIL PÚBLICA - VALIDADE DE CLÁUSULA CONVENCIONAL –

...

2. VALIDADE DO TACÓGRAFO COMO MEIO DE REGISTRO DE JORNADA - O equipamento tacógrafo, isoladamente, não se presta para o controle de jornada, embora seja um indicativo do tempo em que o veículo conduzido pelo empregado esteve em movimento e, portanto, em trabalho. Nessa mesma linha segue o entendimento firmado na orientação jurisprudencial n. 332, da SBDI-1, do TST, em termos: "Motorista. Horas extras. Atividade externa. Controle de jornada por tacógrafo. Resolução n. 816/1986 do CONTRAN. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa." . A verificação de labor além do consignado nos discos retira a fidelidade do sistema como meio de controle da duração do trabalho, o que é perfeitamente compreensível, já que a função do equipamento é a de registrar a velocidade e o tempo de uso do veículo. A utilização do tacógrafo, conforme esclarecido pela ré nas razões de recurso, visa a atender às exigências (resoluções) de órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres e o Conselho Nacional de Trânsito, mas não especificamente à legislação trabalhista. E não há como negar que o uso dos discos de tacógrafo na medição do tempo de trabalho dificulta o

controle das horas extras por parte do motorista. Necessário, portanto, o uso de mecanismo próprio de controle de jornada que cumpra a finalidade prevista no § 2º do artigo 74 da CLT.

[...]

TRT-PR-98911-2006-008-09-00-4-ACO-25083-2009 - 5A. TURMA

Relator: ENEIDA CORNEL

Publicado no DJPR em 04-08-2009 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2009c)

Tem-se, no julgado acima, que para haver controle da jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, seria necessário um aparelho desenvolvido e destinado especificamente para este fim.

Seria o tacógrafo, aparelho que visa somente atender as exigências dos órgãos de fiscalização e regulamentação do trânsito, não se destinando, especificamente, a atender a legislação trabalhista, por isso, impossível de ser utilizado seus registros na seara trabalhista, como informações capazes de fornecer a jornada efetiva pelo motorista.

Vê-se no julgado acima, que não se está negando que tal aparelho seja capaz de registrar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, mas sim, que as informações por ele registradas, não podem ser utilizadas na seara trabalhista, porque tal instrumento não foi destinado especificamente para este fim.

Assim, volta-se a indagar a interpretação da Presidente do TRT/PR, pois o artigo 62, I, da CLT, prevê que tal exceção deve-se aplicar nos casos em que haja total impossibilidade de controle de jornada, e não pelo fato de não haver um aparelho específico para este fim.

Portanto, seria o tacógrafo um aparelho capaz afastar a exceção prevista no artigo 62, I, da CLT, mesmo sendo ele um instrumento desenvolvido para atender as exigências dos órgãos responsáveis pelo trânsito?

Abaixo, tem-se um julgado da 4ª Turma que traz uma fundamentação ainda mais radical:

TRT-PR-27-04-2010 TRABALHADOR EXTERNO. MOTORISTA. HORAS EXTRAS. Inviável imputar a prática de labor em sobrejornada para empregado que sequer tinha a jornada legal fiscalizada. Entendo que nem mesmo a presença de tacógrafo, ou a determinação de cumprimento de rotas previamente conhecidas e com possibilidade de previsão da duração das viagens, tem o condão de imputar ao trabalhador externo, como o

reclamante, fiscalização de jornada por parte do empregador. Logicamente que a reclamada deveria gerenciar a atividade do reclamante, mas isto não significa dizer que o controlava em termos de horário. A fiscalização de jornada somente é possível quando o labora sob os olhos de seu patrão ou superior hierárquico, não sendo a hipótese dos autos. Sentença que se reforma para excluir da condenação as horas extras.

TRT-PR-03004-2008-892-09-00-0-ACO-12031-2010 - 4A. TURMA

Relator: SÉRGIO MURILO RODRIGUES (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2010).

Traz o julgado, como dito acima, uma posição ainda mais radical quanto ao controle da jornada dos trabalhadores externos. Para o Relator Sérgio Murilo Rodrigues Lemos, somente há efetiva fiscalização do horário de trabalho do empregado, quando este está sob os olhos do empregador ou superior hierárquico.

Nos três julgados a serem transcritos, também da 4ª Turma, encontra-se fundamentação semelhante, todos da Desembargadora Sueli Gil El-Rafihi, também no sentido de que o tacógrafo não se presta para controle de jornada dos motoristas de caminhão.

TRT-PR-19-08-2008 TRABALHADOR EXTERNO - ART. 62, I DA CLT - OJ 332 SDI-I/TST - MOTORISTA DE CAMINHÃO - HORAS EXTRAS - INSUFICIÊNCIA DO TACÓGRAFO COMO MEIO DE CONTROLE DE JORNADA : O trabalhador externo, via de regra, não faz jus ao recebimento por labor em jornada suplementar, diante das naturais condições em que seu trabalho é exercido, ou seja, fora das vistas do empregador. Não se está a fixar, de forma absoluta, a impossibilidade de deferimento de horas extras a todo e qualquer trabalhador externo. Elas serão devidas, sim, desde que e se demonstrado que o empregado está subordinado a um efetivo controle dos horários trabalhados. E tal controle não resta configurado pela existência de tacógrafo. Aparelho destinado ao registro da velocidade do veículo, isoladamente não se constitui meio hábil ao controle da efetiva jornada de trabalho do motorista, uma vez que não revela se, nos momentos das paradas e do caminhão em movimento, o condutor do veículo encontrava-se descansando ou descarregando a carga do veículo, bem como se estava realmente trabalhando para a empresa ou executando atividade de interesse particular.

TRT-PR-14847-2001-015-09-00-0-ACO-28796-2008 - 4A. TURMA

Relator: SUELI GIL EL-RAFIHI (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2008d).

Admite-se que o trabalhador externo possa receber pelo labor extraordinário, desde que demonstrado que o empregado efetivamente tinha seu horário de trabalho controlado. Seguindo, diz que tal controle não se configura com a presença do tacógrafo.

TRT-PR-24-06-2011 TRABALHADOR EXTERNO - ART. 62, I DA CLT - OJ 332 SDI-I/TST - MOTORISTA DE CAMINHÃO - HORAS EXTRAS - INSUFICIÊNCIA DO TACÓGRAFO COMO MEIO DE CONTROLE DE JORNADA : O trabalhador externo, via de regra, não faz jus ao recebimento

por labor em jornada suplementar, diante das naturais condições em que seu trabalho é exercido, ou seja, fora das vistas do empregador. Não se está a fixar, de forma absoluta, a impossibilidade de deferimento de horas extras a todo e qualquer trabalhador externo. Elas serão devidas, sim, desde que e se demonstrado que o empregado está subordinado a um efetivo controle dos horários trabalhados. E tal controle não resta configurado pela existência de tacógrafo. Aparelho destinado ao registro da velocidade do veículo, isoladamente não se constitui meio hábil ao controle da efetiva jornada de trabalho do motorista, uma vez que não revela se, nos momentos das paradas e do caminhão em movimento, o condutor do veículo encontrava-se descansando ou descarregando a carga do veículo, bem como se estava realmente trabalhando para a empresa ou executando atividade de interesse particular.

TRT-PR-00234-2010-656-09-00-1-ACO-24352-2011 - 4A. TURMA

Relator: SUELI GIL EL-RAFIHI

Publicado no DEJT em 24-06-2011. (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2011c).

Mantém-se o entendimento de que o tacógrafo não controla efetivamente o horário de trabalho do trabalhador externo, sendo aparelho destinado a auferir a velocidade do veículo, sendo que isoladamente não constitui meio hábil ao controle da jornada.

Veja-se que ao se referir que isoladamente não se presta para o controle da jornada, reporta-se a ideia da OJ 332, que não admite o tacógrafo por si só como meio de controle da jornada.

TRT-PR-16-11-2011 TRABALHADOR EXTERNO - ART. 62, I DA CLT - OJ 332 SDI-I/TST - MOTORISTA DE CAMINHÃO - HORAS EXTRAS - INSUFICIÊNCIA DO TACÓGRAFO COMO MEIO DE CONTROLE DE JORNADA: O trabalhador externo, via de regra, não faz jus ao recebimento por labor em jornada suplementar, diante das naturais condições em que seu trabalho é exercido, ou seja, fora das vistas do empregador. Não se está a fixar, de forma absoluta, a impossibilidade de deferimento de horas extras a todo e qualquer trabalhador externo. Elas serão devidas, sim, desde que e se demonstrado que o empregado está subordinado a um efetivo controle dos horários trabalhados. E tal controle não resta configurado pela existência de tacógrafo. Aparelho destinado ao registro da velocidade do veículo, isoladamente não se constitui meio hábil ao controle da efetiva jornada de trabalho do motorista, uma vez que não revela se, nos momentos das paradas e do caminhão em movimento, o condutor do veículo encontrava-se descansando ou descarregando a carga do veículo, bem como se estava realmente trabalhando para a empresa ou executando atividade de interesse particular. Sentença que se mantém.

TRT-PR-00526-2010-089-09-00-6-ACO-45736-2011 - 4A. TURMA

Relator: SUELI GIL EL-RAFIHI

Publicado no DEJT em 16-11-2011 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2011a).

Seguindo o raciocínio, tem-se os mesmos fundamentos no julgado acima, não aceitando o tacógrafo isoladamente como meio hábil a controlar a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, pois serve para registro de velocidade, além

do fato de não se saber ao certo, se nos momentos de parada do veículo, o condutor estava descarregando a carga, fato este que deve ser considerado como tempo de serviço, ou se estava descansando, pelo fato de o veículo também estar sem movimento.

E em mais um julgado da 1ª Turma tem-se:

TRT-PR-22-07-2011 MOTORISTA DE CAMINHÃO. NÃO ENQUADRAMENTO NO ART. 62, I, DA CLT. CONTROLE DE JORNADA VERIFICADO. OJ nº 332 DA SDI-I DO C. TST. Nos termos da OJ nº 332 da SDI-I do C. TST, "O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa." A situação fática exceptuada pela Orientação Jurisprudencial se verificou. Tacógrafos, rastreamentos via satélite e similares não são meios de controle de jornada, mas, não impedem, por outro lado, que assim se reconheça, na medida em que a Reclamada detinha conhecimento das informações colhidas através dos sistemas eletrônicos; não eram restritas, portanto, às empresas que realizavam a segurança da carga. Outras constatações, aliás, acrescentam à formação do convencimento deste Juízo. Em que pese o labor externo, era a Reclamada quem delimitava a rota cumprida pelo Reclamante, e podia, inclusive, fiscalizar seu regular cumprimento; ela conduzia o trabalho do Autor e lhe enviava ordens diretas, de forma imediata, delimitando seu roteiro e suas paradas. Não se tem, neste caso, mero controle do negócio, mas também do tempo em que o empregado ficava rodando na estrada, exclusivamente para a empresa. Note-se que, ao contrário de outros casos de motoristas rodoviários, aqui a Ré sabia onde se encontrava o Autor, quanto tempo duravam suas paradas, quantas eram realizadas e quando chegaria ao local de entrega da mercadoria, de onde se depreende a compatibilidade do modo como exercida a função com a fiscalização da jornada. Não se constata a mesma liberdade que os motoristas enquadrados na exceção legal possuem, na medida em que a Ré tinha conhecimento, em tempo real, das atividades do empregado. Havia, de fato, fiscalização permanente do labor Obreiro. Recurso da Reclamada a que se nega provimento, no particular.

TRT-PR-01387-2008-245-09-00-5-ACO-29333-2011 - 1A. TURMA

Relator: UBIRAJARA CARLOS MENDES

Publicado no DEJT em 22-07-20112011 (PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO, 2011b).

Neste último julgado, mantêm-se a aplicação da OJ 332, admitindo-se o controle da jornada de trabalho do motorista de caminhão no caso em tela, porque, além do tacógrafo, outros meios de prova estavam presentes, como delimitação de rotas e paradas, não se configurando apenas controle do negócio, mas também do tempo de disposição do motorista na condução do veículo.

Vale ressaltar, que em data de 25/02/2012, foi realizada uma nova pesquisa no site do TRT da 9ª Região, mais ampla, buscando-se encontrar todas as decisões deste Tribunal relacionadas aos motoristas de caminhão.²⁹

Pode-se concluir, dos modos em que as pesquisas foram realizadas, que no tocante aos motoristas de caminhão na condição de empregados, litigando pelo reconhecimento de controle da jornada por meio do instrumento denominado de tacógrafo, foram encontrados apenas os julgados já citados.

Assim, em decorrência das pesquisas efetivadas no TRT da 9ª Região, consta-se que, apenas a 2ª Turma se posiciona favoravelmente a possibilidade de haver o controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados através dos dados registrados pelo tacógrafo, pelos fundamentos já analisados acima.

Quanto as outras Turmas do TRT da 9ª Região, a pesquisa revelou que encontram-se julgados que enfrentaram o tema também na 1ª, 4ª e 5ª Turma, como já visto, mas todas com decisões contrárias ao reconhecimento de controle da jornada dos motoristas de caminhão somente com os dados registrados pelo tacógrafo.

Na 1ª Turma, o fundamento para que não seja possível controlar a jornada dos motoristas de caminhão, seria porque o tacógrafo tem como função, exclusivamente a verificação da velocidade do veículo, não se destinando à fiscalização do horário de trabalho desenvolvido pelo motorista empregado. Também, porque a existência de GPS, tacógrafo e de computador de bordo ("autotrack") são medidas de índole administrativo/organizacional da empresa, visando à segurança, e não o controle de jornada.

Dos seis julgados pela 4ª Turma do TRT 9, acima citados, nenhum reconhece o tacógrafo como meio capaz de controlar a jornada dos caminhoneiros. Quanto aos fundamentos, um deles se apoia na já citada OJ 332, de que o tacógrafo por si só, sem outros elementos de convicção não serve para controlar a jornada dos motoristas de caminhão empregados. Outro fundamento é de que a jornada dos motoristas de caminhão não pode ser controlada porque estes não laboram sob os olhos do patrão. E um terceiro fundamento, seria porque o tacógrafo é um instrumento destinado a registrar a velocidade do veículo e não revela se nas

²⁹Fonte consultada: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciasel.do?evento=portlet_&pIdPlc=jurisprudenciaselNav&acao=navega&pAclIniNavjurisprudenciaselNav=1&campo=.

paradas do veículo, o condutor está descansando ou descarregando a carga, podendo também estar com o veículo usando-o para fins particulares.

A 5ª Turma enfrentou o assunto em um único acórdão, iniciando o julgado afirmando que o embora as informações registradas pelo tacógrafo indiquem o tempo de movimento do veículo, conseqüentemente, o tempo de trabalho executado pelo motorista, tal equipamento, isoladamente, não se presta para o controle da jornada. Fundamenta tal entendimento com a OJ 332 e também porque o uso do tacógrafo visa atender as Leis de trânsito, sendo necessário um aparelho destinado especificamente para controle de jornada.

Vê-se que o fundamento de que há necessidade de um aparelho destinado especificamente para o fim de controlar a jornada dos motoristas de caminhão confronta diretamente com o entendimento da Desembargadora Marlene T. Fuverki Suguiatsu, como acima exposto, entendendo que o uso desvirtuado do tacógrafo, no caso, para registro de horário de trabalho, deve ser aproveitado na seara trabalhista, servindo como meio de controle da jornada dos motoristas de caminhão.

Finalizando, a pesquisa não encontrou decisões da 3ª, 6ª e 7ª Turma do TRT 9 acerca do assunto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na pesquisa realizada, revelou-se uma relação entre duas categorias sociais existentes hoje em nossa sociedade. A primeira, referente aos motoristas de caminhão empregados, que exercem seu labor no ramo do transporte de cargas. A segunda categoria, pertencente aos proprietários dos caminhões, que auferem lucros usufruindo da força de trabalho da primeira classe.

A atividade desenvolvida pelas categorias acima, foi o objeto de estudo do presente trabalho, em específico referente ao controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados, que exercem o seu labor sem ter uma regulamentação específica.

Foi delimitado, através da pesquisa realizada, qual seria a categoria estudada, ficando definida como a classe dos motoristas de caminhão na condição de empregados, que atuam no transporte de cargas. Tais cargas podem ser líquidas, secas ou molhadas, abrangendo também os entregadores de mercadorias.

O fato de não haver uma regulamentação, além de afetar a própria categoria, afeta a sociedade de um modo geral, principalmente no tocante aos acidentes de trânsito envolvendo caminhões, devido a jornada extenuante executada pela categoria profissional estudada. Os Projetos de Lei estudados, visando a regulamentação da profissão dos motoristas, e a fiscalização de suas jornadas, confirmam a importância da pesquisa, demonstrando que o assunto é fato notório e problemático em nossa sociedade, carecendo de estudos e legislação específica.

Apesar da Constituição Federal prever a jornada de oito horas diárias e quarenta e quatro semanais a todos os trabalhadores, sem exceção, tal direito não tem sido reconhecido para a categoria dos motoristas de caminhão aqui analisada.

Mesmo com a previsão constitucional descrita, continua-se aplicando a exceção prevista no artigo 62, I, da CLT aos motoristas de caminhão empregados, quando não conseguem juntar elementos probatórios suficientes demonstrando que tinham suas jornadas fiscalizadas. Apesar de tal entendimento ser predominante nas decisões judiciais, há doutrinadores que se posicionam pela inconstitucionalidade de tal artigo.

Também, buscou-se analisar se o tacógrafo, instrumento obrigatório em todos os caminhões destinados ao transporte de cargas, salvo raras exceções, seria capaz fornecer dados suficientemente aptos a controlar a jornada dos motoristas de caminhão empregados do ramo do transporte de cargas, com base em seus registros.

Da análise de tal instrumento, decorreu que suas informações forneceriam: o tempo em que o caminhão esteve em movimento ou parado, assim, o tempo que o motorista estava laborando ou descansando. Também, identifica qual o motorista que executava o labor, bem como, a data e a hora do início da operação do veículo.

Verificou-se, que apesar das informações já citadas, é quase unânime as decisões dos Tribunais no sentido de não se reconhecer o controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados com base apenas nos registros fornecidos pelo tacógrafo.

A pesquisa revelou também, que é unânime nas decisões judiciais analisadas, o reconhecimento do controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados, quando, analisando-se o contexto fático-probatório, fica demonstrado que o empregador realmente poderia exercer a fiscalização do labor executado, mesmo que indiretamente. Também, que o fato da atividade ser externa, não quer dizer que não haja fiscalização.

A pesquisa em decisões judiciais se deu em âmbito regional, dado ênfase ao TRT 9, e nacional, analisando-se alguns julgados das Turmas do TST.

Dentre os fundamentos contrários, tem-se que tal aparelho serve exclusivamente para auferir a velocidade do veículo, não se prestando para o controle da jornada, necessitando-se de um aparelho específico para este fim.

No TST, de todos os julgados analisados, nenhum reconhece o controle da jornada dos motoristas de caminhão empregados apenas com base nas informações registradas pelo tacógrafo. Portanto, as decisões deste Tribunal estão em conformidade com a OJ 332, prevendo expressamente que o tacógrafo, por si só, não é capaz de controlar a jornada dos motoristas de caminhão.

No TRT 9, verificou-se, que apenas a 2ª Turma reconhece que as informações registradas pelo tacógrafo são capazes de permitir ao empregador, mesmo a distância, fiscalizar a jornada dos motoristas de caminhão empregados.

Sendo assim, para a 2ª Turma do TRT 9, o tacógrafo é um instrumento capaz de registrar informações sobre horário de trabalho, consequentemente,

controlar a jornada dos motoristas de caminhão no transporte de cargas e auferir horas extras caso executadas.

Recentemente, em 13/12/11, foi aprovado no Senado, e remetido para a Câmara dos Deputados, com texto substitutivo, o PLC 319/09, prevendo em seu artigo 2º, V, que é direito do motorista profissional ter a sua jornada controlada pelo empregador, de maneira fidedigna, podendo o empregador utilizar-se de meios eletrônicos a serem instalados no veículo, a seguir transcrito:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal: V – jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da CLT, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Apesar de o tacógrafo hoje, salvo o entendimento da 2ª Turma do TRT 9, não ser considerado como instrumento capaz de fiscalizar, a distância, a jornada dos motoristas de caminhão, vale aqui chamar a atenção para uma possível interpretação a ser feita futuramente de tal aparelho. Veja-se, que caso aprovado o PLC 319/09, com texto substituto, as decisões judiciais, com base na previsão acima, poderão, interpretar como válidos, os registros efetuados pelo tacógrafo, conseqüentemente, reconhecer a fiscalização da jornada pelo empregador, auferindo horas extras ao empregado, caso executadas.

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Relatório Anual**. [Local], ANTT, 2010. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/relatorioanual/RelatorioAnualAntt2010.pdf>. Acesso em 10 nov. 2011.

ANTUNES, Ricardo L. C. **O que é sindicalismo**. São Paulo: Abril Cultural, 1985. Pt. 1, p. 10- 46.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 5. ed. rev. ampl. São Paulo: LTr, 2009.

BRASIL. Constituição (1998). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 27 jun. 2011.

BRASIL. Decreto Lei no. **Decreto-Lei N.º 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/decreto-lei/Del5452.htm>>. Acesso em: 26 mai. 2011.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução 14/98. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm> . Acesso em: 03 mar. 2012.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução 87/99. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm> . Acesso em: 03 mar. 2012.

BRASIL. **Resolução n.º 92 , DE 4 DE MAIO DE 1999**. Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao92_99.doc> Acesso em: 15 ago. 2009.

BRASIL. Senado Federal . **Parecer no. 1397 de 2011**. Redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara no. 319 de 2009. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=100989&tp=1>. Acesso em: 06 fev. 2012.

BRASIL. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. Orientações Jurisprudenciais da SDI- 1- TST. OJ 332/2003 In: SAAD, E. G. et al. **CLT comentada**. São Paulo: Ltr, 2006. p. 1113.

BURGUESES e proletariado. In: **MANIFESTO Comunista**: texto integral Marx & Engels. 2. ed. São Paulo: Martin Claret, 2009. p. 45-57.

CAMPANHAS de trânsito. Disponível em: <http://www.sbot.org.br/portal/Campanhas/TransitoCausaAcidente.asp>. Acesso em: 21 ago. 2009.

CANDEIA, H. Entrevista. Disponível em: <http://www.amda.org.br/base/sp-nw?nid=3220> Acesso em: 25 jun. 2009.

CHAVES, Esdras. **Consultor Trabalhista**. 2. ed. São Paulo: Ed. Publicações Associadas Paulistas, 1958. v.I, p.60-61.

CHIARELLI, Carlos Alberto G. **Formulário Trabalhista**. Rio de Janeiro: José Konfino – Editor, 1965. p.20-21.

COCAÍNA é comprada com cartão de crédito na beira de estradas. **Programa Fantástico – Rede Globo**, Rio de Janeiro 27 mar. 2011. 23h15. Disponível em: <http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1655827-15605,00-COCAINA+ECOMPRADA+COM+CARTAO+DE+CREDITO+NA+BEIRA+DE+ESTRADAS+DO+PAIS.html>. Acesso em: 28 out. 2011.

CONHEÇA SÃO PAULO. Disponível em: http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/historia_republica-industria-automobilistica. Acesso em: 12 fev. 2012.

CONHEÇA O PAC. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/pac/o-pac/conheca-o-pac>. Acesso em: 14 fev. 2012.

CONHEÇA a PRF: história. Disponível em: <http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/conhecaPRF.faces>. Acesso em: 25 out. 2011.

CONTROLE de Jornada: processo dos caminhoneiros subirá para TST decidir competência. 09 mar. 2009. Disponível em <<http://www.trt23.gov.br/informese/noticias/result.asp?cod=9000000000001515>>. Acesso em: 19 ago. 2009.

CONTROLE VIA SATÉLITE E TACÓGRAFO VALEM COMO PROVA DE JORNADA CUMPRIDA. Disponível em: <http://normaslegais.com.br/trab/2trabalhista060109.htm>. Acesso em: 21 nov. 2011.

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO CARGA E MALOTE. Disponível em: <http://www.setcepar.com.br/midia/juridico/pdf/cctfetropar.pdf>. Acesso em: 22 dez. 2011).

D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O Segundo Governo Vargas 1951-1954**. Democracia, partidos e crise política. 2. Ed. São Paulo: Ática, 1992, p. 148-157.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Jornada de Trabalho**. In: _____. Jornada de Trabalho e descansos trabalhistas. 2. ed. rev., reelab. atual. até Lei 9.601/98. São Paulo: LTr, 1998. Cap.I, pt.1-2, p.19-24.

DELGADO, Mauricio Godinho. Origem e Evolução do Direito do Trabalho no Brasil. In: _____. **Curso de Direito do Trabalho**. 5. ed. São Paulo: LTr, 2006a. Cap. IV, pt. IV, p.123-127.

DELGADO, Mauricio Godinho. Duração do trabalho – jornada. In: _____. **Curso de Direito do Trabalho**. 5. ed. São Paulo: LTr, 2006b. Cap. XXIII, pt. I, p.830- 949.

A ELEIÇÃO o Plano de Metas, abertura da economia para o capital internacional, industrialização, êxodo rural, construção de Brasília, pontos positivos e negativos, realizações. Disponível em: http://www.suapesquisa.com/historiadobrasilgoverno_jk.htm. Acesso em: 10 nov. 2011.

ESTATUTO do motorista institui jornada de seis horas. <http://www.senado.gov.br/noticias/estatuto-do-motorista-institui-jornada-de-seis-horas.aspx>. Acesso em: 28 out. 2011.

GOMES, O.; GOTTSCHALK, E. A Duração do Trabalho. In:_____. **Curso de Direito do Trabalho**. 5. ed. São Paulo: Forense, 1972. Cap. 18, p. 284-297.

JANIO da Silva Quadros. Disponível em: <http://educacao.uol.com.br/biografias/janio-da-silva-quadros.jhtm>. Acesso em: 26 out. 2011.

KUBITSCHKE, Juscelino. **50 Anos em 5: Meu Caminho para Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch, 1978. v. III, p. 312.

LAUTIER, Bruno. Trabalho ou labor? **Revista Ser Social**, Brasília, n. 5, p. 9-23, jul./dez. 1999.

MANIFESTO DO PARTIDO DOS TRABALHADORES. 1980. Disponível em: <http://www.pt.org.br/arquivos/manifesto.pdf> . Acesso em: 02 fev. 2012.

MANIFESTO do Partido Comunista: Marx & Engels. Tradução de Pietro Nasseti. 2. ed. São Paulo: Martin Claret, 2009. (Coleção A Obra Prima de cada Autor).

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito fundamentais trabalhistas**. São Paulo: Atlas, 2008. p. 62-139.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do trabalho**. 25. ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 494-499.

MARTINEZ, Luciano. **Curso do direito do trabalho: relações individuais, sindicais e coletivas do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 296-303.

MATO GROSSO DO SUL. Departamento de Trânsito – DETRAN. **Notícias**. Disponível em: <http://www.detrans.ms.gov.br/noticias/noticia.asp?id=0007>. Acesso em: 25 jun. 2009.

MORAES FILHO, Evaristo de. Conceito de trabalho: emm geral e no Direito do Trabalho. In:_____. **Tratado Elementar de Direito do Trabalho**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1960a. v.I, cap. IX, p. 209-304.

MORAES FILHO, Evaristo de. O Direito do Trabalho no Brasil: da Constituição do Império aos nossos dias. In:_____. **Tratado Elementar de Direito do Trabalho**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1960b. v.I, cap. XIV, p. 305-328.

NASCIMENTO, A. M. Jornada diária. In:_____. **Iniciação ao Direito do Trabalho**. 32. ed. Rio de Janeiro: LTr, 2006. Cap. XI, p.165-176.

NOTÍCIAS SENADO. Disponível em: . <http://www.senado.gov.br/noticias/plenario-aprova-regulamentacao-da-profissao-de-motorista.aspx>. Acesso em: 06 fev. 2012.

_____. História do direito do trabalho, história do direito do trabalho no Brasil e direito internacional do trabalho. In: _____. **Curso de direito do trabalho**. 19. ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2004. Cap. I, p. 3-20; 79-83.

PAC INVESTIMENTOS. Disponível em: http://www.brasil.gov.br/pac/investimentos/por-acoes/logistica/programas-especiais-em-transportes/image_view_fullscreen. Acesso em: 12 fev. 2012

PAC TRANSPORTES. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/pac/o-pac/pac-transportes>. Acesso em : 14 fev. 2012.

PAIM, P. **Justificação do projeto de lei do PLS 271/08**. Disponível em: <http://legis.vvsenado.gov.br/mate-pdf/13626.pdf>. Acesso em 28 out. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-19785-2002-001-09-00-1-ACO-24644-2004a**. Relator: Marlene T. Fuverki Suguimatsu. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=830526. Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-01053-2003-069-09-00-0-ACO-27267-2004b**. Relator: Rosemarie Dietrichs Pimpão. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=1660039. Acesso em: 16 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-21379-2002-008-09-00-3-ACO-13871-2005**. Relator: Rosemarie Dietrichs Pimpão. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=830672. Acesso em: 16 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-17498-2004-006-09-00-0-ACO-33484-2006**. Relator: Ubirajara Carlos Mendes. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=2335527. Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-21476-2004-007-09-00-1-ACO-08202-2007a**. Relator: Marlene T. Fuverki Suguimatsu. Disponível em: [http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudencia man.do?evento=Editar&chPlc=2437827](http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudencia%20man.do?evento=Editar&chPlc=2437827)). Acesso em: 14 nov. 2011

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-04304-2005-012-09-00-0-ACO-26585-2007b**. Relator: Luiz Celso Napp. Disponível em: (http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=2623798). Acesso em: 14 nov. 2011

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-00604-2005-019-09-00-4-ACO-00887-2008a**. Relator: Marlene T. Fuverki Suguimatsu. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=2727210). Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-02568-2006-651-09-00-1-ACO-14433-2008b**. Relator: Ubirajara Carlos Mendes. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudencia_man.do?evento=Editar&chPlc=2848767). Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-00248-2006-069-09-00-6-ACO-41499-2008c - 4A. TURMA**. Relator: Luiz Celso Napp. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=3154781. Acesso em: 25 fev. 2012.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-14847-2001-015-09-00-0-ACO-28796-2008d - 4A. TURMA**. Relator: Sulei Gil El-Rafihi. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=3010178. Acesso em: 25 fev. 2012.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-13431-2006-005-09-00-2-ACO-05438-2009a - 1A. TURMA**. Relator: BENEDITO XAVIER DA SILVA. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=3224450. Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-01036-2007-096-09-00-0-ACO-16783-2009b**. Relator: Marlene T. Fuverki Suguimatsu. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=3339265). Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-98911-2006-008-09-00-4-ACO-25083-2009c**. Relator: Eneida Cornel. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=3411930. Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-03004-2008-892-09-00-0-ACO-12031-2010**. Relator: Sérgio Murilo Rodrigues. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=3747069. Acesso em: 14 nov. 2011.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-00526-2010-089-09-00-6-ACO-45736-2011a**. Relator: Sueli Gil El-Rafihi. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=4602724. Acesso em: 14 nov. 2011a.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-01387-2008-245-09-00-5-ACO-29333-2011b**. Relator: Ubirajara Carlos Mendes. Disponível em:

http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=4432588. Acesso em: 14 nov. 2011b.

PARANÁ. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **TRT-PR-00234-2010-656-09-00-1-ACO-24352-2011c - 4A. TURMA**. Relator: Sueli Gil El-Rafihi. Disponível em: http://www.trt9.jus.br/internet_base/jurisprudenciaman.do?evento=Editar&chPlc=4385856 . Acesso em: 25 fev. 2012

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O Brasil contemporâneo**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1991.

PIMPÃO, Rosemarie Diedrichs. Controle de jornada de trabalho e o trabalhador em transporte. **Revista da CNTTT**, Edição Especial – Seminário Jurídico. Curitiba –PR, janeiro de 2011. p 13-14.

POCHMANN, Marcio et al. Riqueza e exclusão social no Brasil. In: _____. Atlas da explosão social: **os ricos no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2005. v.3, cap. 2, p. 25-45.

POCHMANN, Márcio. Obstáculos à inclusão social no Brasil. In: _____. **O desafio da inclusão social no Brasil**. São Paulo: Publisher Brasil, 2004. p. 13-30.

POMBO, N. O paulista de Macaé: legítimo representante da oligarquia paulista, o fluminense Washington Luís enfrentou a Revolução de 1930 e criou o lema “Governar é abrir estradas.” **Nossa História**, [São Paulo], ano 4, n. 37, p. 46-49, Nov. 2006.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO. Disponível em: <http://www.dieese.org.br/notatecnica/notatec41PAC.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2012.

RODOVIA Washington Luis. Disponível em: <http://www.estradas.com.br/new/historia/washingtonluis.asp>. Acesso em: 03 nov. 2009.

RODOVIÁRIO: história do transporte no Brasil. Disponível em: <http://www.cntt.org.br/setor.php?n=8>. Acesso em: 26 out. 2011.

ROMITA, Arion Sayão. **Os direitos sociais na Constituição e outros estudos**. São Paulo: LTR, 1991, p. 46-55.

RONDONIA. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO **Controle de jornada por tacógrafo**. Disponível em: http://www.trt14.jus.br/acordao/2006/Out_06/Data19_10_06/004272006.001.14.00-1_RO.pdf. Acesso em: 17 ago. 2009.

RUSSOMANO, Mozart Victor. Introdução: histórico. In: _____. **Curso de Direito do Trabalho**. 6. ed. rev. atual. Curitiba: Juruá, 1997. p. 9-20.

SÃO PAULO. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. **Notícias**. 2005. Disponível em: http://www.trtsp.jus.br/html/noticias/un27052005_1.htm> Acesso em: 20 ago. 2009.

SARLET, Ingo Wolfgang. O sistema dos direitos fundamentais na Constituição: delineamentos de uma teoria geral constitucionalmente adequada. In: _____. **A Eficácia dos Direitos Fundamentais**. 8. ed. rev. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007. Pt. 1, item 2.4, p.54-68.

_____. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 7. ed. rev. Atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2009.

SEMANA DO TRÂNSITO QUER REDUZIR NÚMERO DE MORTES EM ACIDENTES. Disponível em: <http://www.estradas.com.br/>. Acesso em: 03 nov. 2009.

SINGER, Paul. A cidadania para todos. In: PINSKY, Jaime; PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **História da cidadania**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 191-264.

SOUTO MAIOR, Jorge Luiz. **Do direito a desconexão do trabalho**. 2003. Disponível em: http://bdjur.stj.gov.br/xmlui/bitstream/handle/2011/18466/Do_Direito_%C3%A0_Desconex%C3%A3o_do_Trabalho.pdf?sequence=2. Acesso em: 03 mar. 2012.

SÜSSEKIND, A.; MARANHÃO, D.; VIANNA, J. de S. Jornada de Trabalho. In: **Instituições de Direito do Trabalho**. 2. ed. rev., aum. atual.. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1961. v II. p. 42-45.

SÜSSEKIND, Arnaldo et al. **Instituições de direito do trabalho**. 19. ed. São Paulo: LTR, 2000. p. 798-799.

TACÓGRAFOS. Disponível em: <http://odiariomaringa.com.br/noticia/216727>
Acesso em: 25 jun. 2009.

VIANNA, S. Antecedentes Históricos. In: SÜSSEKIND, A. et al. **Instituições de Direito do Trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 1997. v. 1, p. 29-53.

ZIMMERMANN, T. **Projeto de Lei da Câmara nº 319/2009**. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/71284.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2011.

ANEXO A
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2008

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2008³⁰**Institui o Estatuto do Motorista Profissional.****O CONGRESSO NACIONAL decreta:**

Art. 1º Esta Lei institui o Estatuto do Motorista Profissional, destinado a regular a atuação, no mercado de trabalho, dos profissionais, empregados ou autônomos, que têm como ofício a condução de veículo automotor.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, veículo automotor é todo veículo a motor de propulsão que circula por seus próprios meios, em via terrestre, e que é utilizado para o transporte de pessoas e coisas ou para a tração de unidades de acondicionamento de carga ou de acomodação de passageiros.

Art. 2º Considera-se motorista profissional aquele cujo ofício, remunerado, é conduzir veículo automotor, autonomamente ou mediante vínculo empregatício.

Parágrafo único. Esta Lei não se aplica a motoristas profissionais:

I – a serviço ou sob o comando das Forças Armadas ou dos órgãos responsáveis pela segurança pública;

II – que operem exclusivamente veículos utilizados para a execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção, de pavimentação ou para a movimentação de carga em zona portuária ou aeroportuária;

III – cujo ofício seja promover a formação de condutores, em entidade credenciada.

Art. 3º É livre o exercício da profissão de motorista, ressalvadas exigências de habilitação para a condução do veículo automotor.

Parágrafo único. Poderão ser impostas exigências adicionais para o exercício da profissão de motorista, no âmbito de serviço de transporte delegado ou autorizado pelo poder público.

Art. 4º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II, do Título II, e no Capítulo II, do Título VIII, da Constituição da República:

I – ter acesso gratuito ou subsidiado a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, desenvolvidos pelo Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte – SENAT, em cooperação com o poder público;

³⁰ Fonte: <http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/13626.pdf>. Acesso em: 26 out. 2011.

II – contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente dirigido às enfermidades que mais lhe acometam, segundo levantamento do SUS;

III – recusar-se a conduzir veículo cujas condições de segurança sejam consideradas insatisfatórias;

IV - recusar-se a transportar carga cujo peso ou volume seja superior à capacidade do veículo, ou cujo número de passageiros seja superior à lotação;

V – recusar-se a transportar carga proibida, desacompanhada de nota fiscal ou cuja natureza seja incompatível com o veículo utilizado;

VI – recusar-se a conduzir o veículo ante catástrofes ou eventos climáticos, sociais ou armados que representem clara ameaça à integridade do veículo e de seus ocupantes;

VII – denunciar, ao Ministério Público e aos órgãos públicos de fiscalização fazendária, sanitária, trabalhista, de trânsito ou de transportes, qualquer ameaça de seus direitos ou descumprimento de normas legais pelo empregador;

VIII – cumprir jornada de trabalho, se empregado, de seis horas diárias, no máximo, observado um período de descanso de:

a) vinte minutos, distribuídos, conforme acordo com o empregador,

no período compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora de trabalho, quando se tratar de condução exclusivamente em via urbana;

b) uma hora, de forma contínua ou descontínua, conforme acordo com o empregador, no período compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora de trabalho, quando se tratar de condução total ou parcialmente realizada em via rural;

IX – não responder, junto ao empregador, por qualquer prejuízo patrimonial decorrente da ação criminosa de terceiros;

X – receber do Estado proteção especial contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas durante o exercício da profissão;

XI – receber as horas excedentes das do horário normal com acréscimo de, no mínimo, 100% (cem por cento) sobre o salário-hora normal.

XII – ser tratado com urbanidade pelos passageiros;

XIII – recusar-se a transportar passageiro cuja atitude coloque em risco a segurança do veículo ou de seus ocupantes ou seja ofensiva à moral ou aos bons costumes;

§ 1º. O exercício do direito disposto no inciso III deste artigo presume a boa-fé do empregado e não pode ser considerado motivo para sua demissão por justa causa, sendo facultado ao empregador, no entanto, descontar-lhe do salário o equivalente às horas ou dias parados, exceto se o órgão executivo de trânsito do Estado ou o órgão público de fiscalização de serviço de transporte, tendo recebido denúncia, atestar o estado insatisfatório de segurança do veículo.

§ 2º. A hora de trabalho noturno, assim compreendido o executado entre 20 horas de um dia e 6 horas do dia seguinte, será computado como 45 minutos e será remunerada com um acréscimo de 50% (cinquenta por cento), pelo menos, sobre a hora diurna.

§ 3º. Fica estabelecido um seguro obrigatório, custeado pelas empresas empregadoras, em benefício dos motoristas profissionais, para cobertura dos riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.

Art. 5º Art. 3º. Consideram-se penosas as atividades regulamentadas pela presente lei, para efeito:

I - do recebimento do adicional correspondente no valor equivalente a, no mínimo, 30% (trinta por cento) do salário efetivamente percebido;

II - da concessão de aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de serviço, sem exigência de idade, na forma do art. 9º da Lei nº 5.890, de junho de 1973.

Parágrafo único. O custeio do encargo previsto no item II deste artigo correrá à conta de recursos previstos no Decreto-Lei nº 1.940, de 25 de maio de 1982 – Finsocial.

Art. 6º São deveres do motorista profissional:

I – estar atento às condições de segurança do veículo e comunicar ao empregador a existência de qualquer defeito ou falha que deva ser sanada;

II – impedir que o transporte se inicie ou continue quando as circunstâncias colocarem em risco a segurança do veículo ou a de seus ocupantes;

III – conduzir o veículo com perícia, prudência e zelo, observando princípios de direção defensiva;

IV – respeitar a legislação de trânsito;

V – zelar permanentemente pela segurança dos passageiros ou da carga transportados;

VI – cuidar, ainda que solidariamente com o embarcador, para que a carga seja acondicionada no veículo de forma segura, observadas as normas legais aplicáveis à matéria;

VII – colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização, na via pública, sempre que a isso instados.

Art. 7º Na fabricação, montagem ou alteração de veículos automotores especialmente destinados ao transporte de natureza comercial, serão observadas normas técnicas, certificadas pelo Sistema Brasileiro de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, voltadas para garantir a segurança, a eficiência e o conforto dos equipamentos colocados à disposição do motorista.

§ 1º O Poder Público incentivará programas que tenham por finalidade promover a pesquisa e o desenvolvimento de métodos, técnicas ou equipamentos que aperfeiçoem as condições de segurança ou conforto do exercício da profissão de motorista.

§ 2º Nos contratos de concessão ou permissão de serviço de transporte realizado por veículo automotor, é obrigatória a existência de cláusula que exija do delegatário permanente zelo pelas condições de segurança e conforto no trabalho dos motoristas.

Art. 8º É vedado ao motorista profissional, empregado ou autônomo, trafegando em via rural, dirigir ininterruptamente por mais de quatro horas, devendo descansar por pelo menos trinta minutos, de forma contínua, ao término desse período, ou de modo descontínuo, ao longo das quatro horas dirigidas, observado o disposto na letra b, inciso VIII, do art. 4º desta Lei.

§ 1º Desde que não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de lhe permitir chegar a um lugar adequado de parada, o motorista poderá prorrogar por até mais uma hora o tempo de direção a que se refere o *caput*.

§ 2º O motorista é obrigado, dentro do período de vinte e quatro horas, a observar um intervalo de descanso ininterrupto de, no mínimo, dez horas.

§ 3º Para efeito da fiscalização do disposto neste artigo, todo veículo empregado no transporte de natureza comercial, circulando em via rural, deverá estar equipado, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou

dispositivo similar, capazes de informar ao agente da autoridade de trânsito o tempo de duração da condução exercida pelo motorista.

Art. 9º. A qualificação inicial e a formação contínua do motorista profissional devem ser objeto de políticas públicas e de iniciativas levadas a cabo pelos empregadores.

Art. 10º. Ninguém poderá exercer a condução de veículo, como ofício, sem possuir habilitação para a respectiva categoria, nos termos do disposto no Capítulo XIV da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A par do disposto no *caput* deste artigo, o interessado em exercer a profissão de motorista deverá submeter-se a curso especializado, voltado para a condução profissional, em que sejam abordadas as seguintes matérias:

- I – características técnicas do sistema de propulsão do veículo;
- II – características técnicas dos equipamentos de segurança e demais componentes veiculares;
- III – otimização do consumo de combustível;
- IV – técnicas e procedimentos para o acondicionamento e o transporte de carga;
- V – segurança e conforto dos passageiros;
- VI – normas legais relacionadas ao transporte de carga e de passageiro;
- VII – características das vias;
- VIII – riscos da condução e acidentes de trabalho;
- IX – prevenção da criminalidade relacionada ao transporte;
- X – atitudes direcionadas à manutenção da aptidão física e mental do condutor;
- XI – avaliação de situações de emergência;
- XII – direção defensiva;
- XIII – contexto econômico do transporte comercial e organização do mercado.

§ 2º O curso de que trata o parágrafo anterior será objeto de regulamentação do CONTRAN, observada uma carga horária mínima de sessenta horas, podendo ser ministrado por qualquer entidade, pública ou privada, que seja credenciada, para esse fim, pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

§ 3º Ao término do curso, os candidatos serão submetidos a um exame escrito, promovido por entidade credenciada para esse fim, pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 4º Será considerado aprovado no exame o candidato que obtiver pelo menos setenta por cento da menção máxima.

§ 5º Ao motorista profissional que já esteja atuando no mercado de trabalho será permitido, sem prévia frequência no curso de que trata o § 1º deste artigo, realizar o exame escrito, devendo obter a respectiva aprovação no prazo máximo de três anos, a contar da data de publicação desta Lei.

§ 6º A comprovação do exercício da profissão de motorista, para efeito do que dispõe o parágrafo anterior, dar-se-á pelo encaminhamento de cópia da Carteira de Trabalho e Previdência Social ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de até seis meses, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 11. O órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal encaminhará ao órgão máximo executivo de trânsito da União a relação dos aprovados no exame de que trata o art. 9º desta Lei, para que se proceda aos respectivos assentamentos no Registro Nacional de Carteiras de Habilitação – RENACH.

Parágrafo único. O órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal emitirá nova via da Carteira Nacional de Habilitação para os candidatos aprovados no exame de que trata o art. 9º desta Lei, na qual constará, de acordo com especificações do CONTRAN, observação acerca da habilitação para o exercício da profissão de motorista.

Art. 12. Aquele que estiver conduzindo veículo automotor profissionalmente e não possuir registro da aprovação no exame de que trata o art. 10º desta Lei, ressalvado o disposto no § 5º do mesmo art. 10º, terá o documento de habilitação recolhido e ficará suspenso do direito de dirigir por três meses, observado o disposto no art. 265 da Lei nº 9.503, de 1997.

§ 1º No caso de reincidência, o período de suspensão do direito de dirigir será de seis meses.

§ 2º Além do disposto no *caput* deste artigo, considera-se infração de natureza grave a condução profissional de veículo sem a devida aprovação no exame de que trata o art. 10º desta Lei, ficando o infrator obrigado ao pagamento de

multa e sujeito aos critérios de pontuação definidos, respectivamente, nos arts. 258 e 259 da Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 13. O motorista profissional que no período dos últimos doze meses não houver cometido nenhuma infração fará jus ao recebimento de um atestado de boa condução, expedido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, ou pelo órgão de trânsito do Estado ou do Distrito Federal que tiver delegação para a realização dessa tarefa.

Art. 14. Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

ANEXO B
DISPÕE SOBRE O EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA.

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.³¹

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O exercício da profissão de motorista é regulado por esta Lei.

Parágrafo único. Pertencem à categoria profissional de que trata esta Lei os profissionais habilitados nos termos da legislação em vigor e que trabalhem nos seguintes ramos de atividades:

I – transporte de passageiros em geral, tais como táxis, ônibus, micro-ônibus, peruas, no setor urbano, intermunicipal, interestadual, internacional, fretamento, turismo;

II – transporte de cargas líquidas, secas e molhadas em geral, superpesadas, entregadores de mercadorias;

III – transportes diferenciados, motoristas de modo geral, que atuem nas diversas categorias econômicas e/ou ramos de atividade, como no comércio, na indústria, na educação, esporte e lazer, saúde;

IV – operadores de trator de roda, de esteira, misto, ou equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação, quando conduzidos na via pública.

Art. 2º É vedado ao empregador incumbir ao motorista atribuição distinta da prevista em sua 2 habilitação.

Art. 3º O exercício das atividades reguladas por esta Lei assegura a percepção de adicional de penosidade correspondente a, no mínimo, 30% (trinta por cento) da remuneração mensal.

Art. 4º Os profissionais cujas atividades são reguladas por esta Lei têm assegurado o direito a aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício nas respectivas atividades.

³¹ <http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/71284.pdf>. Acesso em 26 nov. 2011. Acesso em 26/11/2011

Art. 5º Correm por conta do empregador, sem nenhum ônus para o motorista, as despesas com a realização dos cursos exigidos pela legislação em vigor.

Art. 6º Aos profissionais referidos nesta Lei é assegurado o benefício de um seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos inerentes às suas atividades.

Art. 7º É obrigação do empregador:

- I – oferecer treinamento ao motorista;
- II – fornecer equipamento de proteção individual adequado à carga transportada;
- III – garantir as condições de segurança do veículo.

Parágrafo único. Quando se tratar de transportador autônomo de carga de que trata a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a empresa contratante deve exigir que o motorista:

- I – tenha se submetido a treinamento;
- II – utilize equipamento de proteção individual adequado à carga transportada;
- III – garanta as condições de segurança do veículo.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, zzz de dezembro de 2009.

ANEXO C

RESOLUÇÃO N.º 92 , DE 4 DE MAIO DE 1999

RESOLUÇÃO N.º 92 , DE 4 DE MAIO DE 1999

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere os artigos 7º e 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito e considerando a necessidade de proporcionar às autoridades competentes, as condições precisas para o exercício do ato de fiscalização e de análise dos acidentes, resolve:

Art. 1º O registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo pode constituir-se num único aparelho mecânico, eletrônico ou compor um conjunto computadorizado que, além das funções específicas, exerça outros controles.

Art. 2º Deverá apresentar e disponibilizar a qualquer momento, pelo menos, as seguintes informações das últimas vinte e quatro horas de operação do veículo:

- I. velocidades desenvolvidas;
- II. distância percorrida pelo veículo;
- III. tempo de movimentação do veículo e suas interrupções;
- IV. data e hora de início da operação;
- V. identificação do veículo;
- VI. identificação dos condutores;
- VII. identificação de abertura do compartimento que contém o disco ou de emissão da fita diagrama.

Parágrafo único. Para a apuração dos períodos de trabalho e de repouso diário dos condutores, a autoridade competente utilizará as informações previstas nos incisos III, IV, V e VI.

Art. 3º. A fiscalização das condições de funcionamento do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, nos veículos em que seu uso é obrigatório, será exercida pelos órgãos executivos do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º Na ação de fiscalização de que trata este artigo o agente vistoriador deverá verificar e inspecionar:

I. se o registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo encontra-se em perfeitas condições de uso;

II. se as ligações necessárias ao seu correto funcionamento estão devidamente conectadas e lacradas e seus componentes sem qualquer alteração;

III. se as informações previstas no artigo 2º estão disponíveis, e se a sua forma de registro continua ativa;

IV. se o condutor dispõe de disco ou fita diagrama reserva para manter o funcionamento do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo até o final da operação do veículo.

§ 2º Nas operações de fiscalização do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, o agente fiscalizador deverá identificar-se e assinar o verso do disco ou fita diagrama, bem como mencionar o local, a data e horário em que ocorreu a fiscalização.

Art. 4º. Para a extração, análise e interpretação dos dados registrados, o agente fiscalizador deverá ser submetido a um prévio treinamento sob responsabilidade do fabricante, conforme instrução dos fabricantes dos equipamentos ou pelos órgãos incumbidos da fiscalização.

Art. 5º. Ao final de cada período de vinte quatro horas, as informações previstas no artigo segundo ficarão à disposição da autoridade policial ou da autoridade administrativa com jurisdição sobre a via, pelo prazo de noventa dias.

Art. 6º. Em caso de acidente, as informações referentes às últimas vinte e quatro horas de operação do veículo ficarão à disposição das autoridades competentes pelo prazo de um ano.

Parágrafo único. Havendo necessidade de apreensão do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou do dispositivo que contenha o registro das informações, a autoridade competente fará justificativa fundamentada.

Art. 7º. O registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo e o disco ou fita diagrama para a aprovação pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, deverá ser certificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial –INMETRO, ou por entidades por ele credenciadas.

Parágrafo Único – Para certificação, o equipamento registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo e o disco diagrama ou fita diagrama, deverão, no mínimo, atender às especificações técnicas dos Anexos I (para equipamentos providos de disco diagrama) e II (para os equipamentos eletrônicos providos de fita diagrama) e os seguintes requisitos:

I. possuir registrador próprio, em meio físico adequado, de espaço percorrido, velocidades desenvolvidas e tempo de operação do veículo, no período de vinte e quatro horas;

II. fornecer, em qualquer momento, as informações de que trata o art. 2º desta Resolução;

III. assegurar a inviolabilidade e inalterabilidade do registro de informações ;

IV. possuir lacre de proteção das ligações necessárias ao seu funcionamento e de acesso interno ao equipamento;

V. dispor de indicação de violação;

VI. ser constituído de material compatível para o fim a que se destina;

VII. totalizar toda distância percorrida pelo veículo;

VIII. ter os seus dispositivos indicadores iluminados adequadamente, com luz não ofuscante ao motorista;

IX. utilizar como padrão as seguintes unidades de medida e suas frações: quilômetro por hora (Km/h), para velocidade; hora (h) para tempo e quilômetro (km) para espaço percorrido;

X. situar-se na faixa de tolerância máxima de erro nas indicações, conforme Anexos I e II;

XI. possibilitar leitura fácil, direta e sem uso de instrumental próprio no local de fiscalização, nos dados registrados no meio físico.

Art. 8º A inobservância do disciplinado nesta Resolução constitui-se em infração de trânsito previstas nos arts. 238 e 230, incisos, IX , X, XIV, com as penalidades constantes dos arts. 258 , inciso II, 259, inciso II, 262 e 266, e as medidas administrativas disciplinadas nos arts. 270, 271 e 279 do Código de Trânsito Brasileiro, não excluindo-se outras estabelecidas em legislação específica.

Art. 9º A violação ou adulteração do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo sujeitará o infrator às cominações da legislação penal aplicável.

Art. 10 Ficam revogadas as Resoluções 815/96 e 816/96-CONTRAN

Art.11 Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS

Ministro da Justiça - Presidente

ELISEU PADILHA

Ministro dos Transportes - titular

Gral. FRANCISCO ROBERTO DE ALBUQUERQUE

Secretário Geral do Ministério do Exército - suplente

AGNALDO DE SOUSA BARBOSA

Ministério da Educação - representante

JOSÉ CARLOS CARVALHO

Secretário Executivo do Ministério do Meio Ambiente - suplente

BARJAS NEGRI

Secretário Executivo do Ministério da Saúde – suplente

CARLOS AMÉRICO PACHECO

Secretário Executivo do Ministério da Ciência e Tecnologia - suplente

ANEXO I

REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO, PROVIDO DE DISCO DIAGRAMA

I. DEFINIÇÃO

Instrumento instalado em veículos automotores para registro contínuo, instantâneo, simultâneo e inalterável, em disco diagrama, de dados sobre a operação desses veículos e de seus condutores.

O instrumento pode ter períodos de registro de 24 horas, em um único disco, ou de 7 dias em um conjunto de 7 discos de 24 horas cada um. Neste caso registrador troca automaticamente o disco após as 24 horas de utilização de cada um.

II. CARACTERÍSTICAS GERAIS E FUNÇÕES DO REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO

O registrador de velocidade deverá fornecer os seguintes registros

- a) distância percorrida pelo veículo
- b) velocidade do veículo
- c) tempo de movimentação do veículo e suas interrupções
- d) abertura do compartimento de que aloja o disco diagrama
- e) poderá ainda, dependendo do modelo, fornecer outros tempos como :
direção efetiva, disponibilidade e repouso do motorista.

III GENERALIDADES

1. O instrumento deve incluir os seguintes dispositivos:

Dispositivos indicadores:

Da distância percorrida (odômetro)

da velocidade (velocímetro)

do tempo (relógio)

Dispositivo de registro incluído ;

um registrador de distância percorrida

um registrador de velocidade

um registrador de tempo

Dispositivo de marcação que assinale no disco diagrama qualquer abertura do compartimento que contém esse disco.

2. A eventual inclusão no instrumento de outros dispositivos além dos acima numerados não deve comprometer o bom funcionamento dos dispositivos obrigatórios, nem dificultar a sua leitura.

O instrumento deverá ser à homologação e aprovação munido desses dispositivos complementares eventuais

3. Materiais

Todos os elementos constituídos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, devem ser feitos de materiais com estabilidade e resistência mecânica suficientes com características elétricas e magnéticas invariáveis.

4. Medição da distância percorrida

As distâncias percorridas podem ser totalizadas e registradas : quer em marcha em frente e marcha trás, quer em marcha em frente, o eventual registro das manobras de marcha atrás não deve em nada afetar a clareza e a precisão dos outros registros

5. Medição de velocidade

- o campo da medida de velocidade deve ser compatível com modelo do registrador.
- a frequência natural e o dispositivo de amortecimento do mecanismo de medição, devem ser tais que os dispositivos de indicação e de registro de velocidade possam , dentro do campo de medida, seguir as mudanças de aceleração de 2m/s^2 dentro dos limites de tolerância admitidos.

6. Medição do tempo (relógio)

O comando do dispositivo de ajustamento da hora deve encontra-se no interior do compartimento que contém o disco diagrama, e cada abertura desse compartimento será assinalada automaticamente no disco diagrama

7. Iluminação e proteção

Os dispositivos indicadores do aparelho devem estar munidos de uma iluminação adequada não ofuscante.

Em condições normais de utilização, todas as partes internas do instrumento devem estar protegidas de umidade e pó

IV DISPOSITIVOS INDICADORES

1. Indicador da distância percorrida (odômetro)

A divisão mínima do dispositivo indicador da distância percorrida deve ser de 0.1 Km. Os algarismos que exprimem os décimos devem poder distinguir-se dos que exprimem números de quilômetros.

Os algarismos do contador totalizador devem ser claramente legíveis e ter uma altura visível de, pelo menos, 4mm.

O contador totalizador deve poder indicar, pelo menos, até 99.999,9 KM.

2. Indicador de velocidade (velocímetro)

No interior do campo de medida, a escala da velocidade deve ser graduada uniformemente por 1, 2, 5 ou 10 Km/h. O valor de uma divisão da velocidade (espaço compreendido entre duas marcas sucessivas) não deve exceder 10% da velocidade máxima que figurar no fim da escala.

O espaço para além do campo não deve ser numerado.

O comprimento de cada divisão correspondente a uma diferença de velocidade de 10KM/h não deve ser inferior a 10mm.

Num indicador com ponteiro, a distância entre o ponteiro e o mostrador não deve ultrapassar 3mm.

3. Indicador de Tempo (relógio)

O indicador de tempo deve ser visível do exterior do instrumento e a sua leitura deve ser segura, fácil e não ambígua.

V. DISPOSITIVOS REGISTRADORES

1. Generalidades

Em todos os instrumentos, deve ser prevista uma marca que permita a colocação do disco diagrama, de forma a que seja assegurada a correspondência entre a hora indicada pelo relógio e a marcação horária no disco diagrama.

O mecanismo que movimenta o disco diagrama deve garantir que esse movimento se efetue sem manipulação e a folha possa ser colocada e retirada livremente.

O dispositivo que faz avançar o disco diagrama, é comandado pelo mecanismo do relógio neste caso, o movimento de rotação do disco diagrama será contínuo e uniforme com uma velocidade mínima de 7 mm/h, medida no bordo inferior da coroa circular que delimita a zona de registro da velocidade.

Os registros da velocidade do veículo, tempos, da distância percorrida e da abertura do compartimento contendo o(s) disco (s) diagrama devem ser automáticos.

O disco diagrama inserido no registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo deverá conter, necessariamente, a data da operação, o número da placa do veículo, o nome ou o prontuário do condutor, a quilometragem inicial e o término de sua utilização, a quilometragem final do veículo.

Nos veículos que revezam dois condutores as informações poderão ser registradas:

- a) de forma diferenciada, em um único disco diagrama, quando o registrador de velocidade e tempo for dotado de dispositivo de comutação de condutor ou;
- b) separadamente, e, dois discos diagramas, sendo um disco para cada condutor.

2. Registro da distância percorrida

Todo o percurso de uma distância de 1 Km deve ser representado no disco diagrama por uma variação de pelo menos, 1mm da coordenada correspondente.

Mesmo que a velocidade do veículo se situe no limite superior do campo da medida, o registro da distância percorrida deve ser também claramente legível.

3. Registro da velocidade

A agulha de registro da velocidade deve, em princípio, Ter um movimento retilíneo e perpendicular à direção de deslocamento do disco diagrama.

Todavia, pode ser admitido um movimento curvilíneo da agulha, se forem preenchidas as seguintes condições:

- traçado descrito pela agulha deve ser perpendicular à média.

Qualquer variação de 10 Km/h da velocidade deve ser representada no disco diagrama por uma variação mínima de 1,5 mm da coordenada correspondente.

4. Registro de tempos

O registrador deve ser construído de tal forma que permita a clara visualização do tempo de operação e parada do veículo, podendo o registrador ser provido de dispositivo de manobra que identifique, no disco diagrama, a natureza de tempo registrado como: direção efetiva por motorista, parada para repouso, parada para espera (disponibilidade) e outros trabalhos.

VI DISPOSITIVO DE FECHAMENTO

1. O compartimento que contém o disco diagrama e o comando do dispositivo de ajustamento da hora deverá ser provido de um dispositivo de fechamento.
2. Qualquer abertura do compartimento que contém o disco diagrama e o comando do dispositivo de ajustamento da hora deverá ser automaticamente registrada no disco.

VII INDICAÇÕES DO MOSTRADOR

No mostrador do instrumento deve figurar no mínimo a seguinte inscrição:

- Próximo da escala de velocidades, a indicação “Km/h”.

VIII ERROS MÁXIMOS TOLERADOS (DISPOSITIVOS INDICADORES E REGISTRADORES)

1. No banco de ensaio antes da instalação:

a) Para registro da distância percorrida, o erro máximo admissível é o maior dos dois valores abaixo, positivo ou negativo:

- 1% da distância real, sendo esta, pelo menos igual a 1Km;
- 10% m da distância real, sendo esta, pelo menos igual a 1Km.

b) Para registro da velocidade, o erro máximo admissível é o maior dois valores abaixo, positivo ou negativo:

- 3% da velocidade real ;
- 3 Km/h da velocidade real

c) Para registro do tempo decorrido o erro máximo admissível e o abaixo discriminado:

2 minutos a cada 24 horas com o máximo de 10 minutos em sete dias

2. Na instalação :

a)Para registro da distância percorrida, o erro máximo é o maior dos valores abaixo positivo ou negativo:

2% da distância real, sendo esta pelo menos igual a 1 KM

20m da distância real ,sendo esta pelo menos igual a 1 Km

b) Para registro da velocidade, o erro máximo é o maior dos valores abaixo positivo e negativo:

- 4% da velocidade real;
- 4Km/h da velocidade real;
- Para registro do tempo decorrido, o erro máximo admissível é o abaixo

discriminado:

- 2 minutos a cada 24 horas, com o máximo de 10 minutos em 7 dias ;

Em uso :

a) Para registro da distância percorrida, o erro máximo admissível é o maior dos dois valores abaixo positivo ou negativo:

- 4% da distância real, sendo esta, pelo menos igual a 1 Km
- 40m da distância real ,sendo esta, pelo menos igual a 1 Km

b) Para registro da velocidade, o erro máximo admissível é o maior dos dois valores abaixo positivo e negativo:

6% da velocidade real;

6Km/h da velocidade real.

- C) Para registro do tempo decorrido, o erro máximo admissível é o abaixo discriminado:

- 2 minutos a cada 24 horas, com o máximo de 10 minutos em 7 dias ;

IX DISCO DIAGRAMA

1. Definição

Disco de papel carbonado recoberto de fino revestimento destinado a receber e fixar os registros provenientes dos dispositivos de marcação do registrador

instantâneo de velocidade de forma contínua e inalterável e de leitura e interpretação direta(sem dispositivos especiais de leitura).

2. Generalidades

a) Os discos diagrama devem ser de uma qualidade tal de forma a não impedir o funcionamento normal e permitir que os registros sejam indelévels, claramente legíveis e identificáveis.

Esses discos diagrama devem conservar as suas dimensões e registros em condições normais de higrometria e de temperatura

Em condições normais de conservação, os registros devem ser legíveis com precisão durante, pelo menos, cinco anos.

b) A capacidade de registro no disco diagrama deve ser de 24 horas.

Se vários discos diagrama forem ligados entre si, a fim de aumentar a capacidade de registros contínuos sem intervenção do pessoal, as ligações entre os diversos discos diagrama devem ser feitas de tal maneira que os registros não apresentem nem interrupções nem sobreposições nos pontos de passagem de um disco diagrama ao outro.

3. Zonas de registro e respectivas graduações

a) Devem comportar as seguintes zonas de registro:

exclusivamente reservada para indicações relativas à velocidade;
exclusivamente reservada para indicações relativas às distâncias percorridas;
as indicações relativas ao tempo de movimentação do veículo, e poderá ter zonas para outros tempos de trabalho e de presença no trabalho, interrupções de trabalho e repouso dos condutores.

b) A zona reservada ao registro da velocidade deve estar subdivida, no mínimo, de 20 em 20 Km/h. A velocidade correspondente deve Ser indicada em algarismos em cada linha dessa subdivisão. O símbolo KM/ h deve figurar, pelo menos, uma vez no interior dessa zona. A ultima linha dessa zona deve coincidir com o limite superior do campo de medida.

c) A zona reservada ao registro das distâncias percorridas deve ser imprensa de forma a permitir a leitura do número de quilômetros percorridos.

d) A zona reservada aos registro de tempos deverá ser compatível com o modelo do registrados em uso.

e) Indicações impressas nos discos diagrama:

- Cada disco diagrama deve conter, impressas, as seguintes indicações
- nome do fabricante
- escalas de leitura
- limite superior da velocidade registravel, em quilômetros por hora.

Além disso, cada disco deve Ter impresso pelo menos uma escala de tempo, graduada de forma a permitir a leitura direta do tempo com intervalo de 5 minutos, bem como a determinação fácil de cada intervalo de 15 minutos.

f) Espaço livre para as inscrições manuscritas.

Deve haver um espaço livre que permita ao condutor a inscrição de, pelo menos, as seguintes indicações manuscritas:

- nome do condutor ou número do prontuário;
- data e lugar do início da utilização do disco;
- número da placa do veículo;
- quilometragem inicial;-
- quilometragem final;-

- total de quilômetros.

ANEXO II

CONJUNTO COMPUTADORIZADO PARA REGISTRO ELETRÔNICO INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE, DISTÂNCIA PERCORRIDA, TEMPO E PROVIDO DE EQUIPAMENTO EMISSOR DE FITA DIAGRAMA

1. DEFINIÇÃO

Conjunto computadorizado instalado em veículos automotores para registro eletrônico instantâneo, simultâneo, inalterável e contínuo, em memória circular não volátil, de dados sobre a operação desse veículo e de seus condutores.

O conjunto deverá obrigatoriamente conter um equipamento emissor de fita diagrama para disponibilização das informações registradas.

Esse conjunto deverá ter capacidade de armazenar os dados previstos relativos as últimas vinte e quatro horas de operação do veículo.

2. CARACTERÍSTICAS GERAIS E FUNÇÕES DO CONJUNTO COMPUTADORIZADO PARA REGISTRO ELETRÔNICO INSTANTÂNEO DE VELOCIDADE, DISTÂNCIA PERCORRIDA E TEMPO

2.1 deverá fornecer os seguintes registros

velocidade do veículo

distância percorrida pelo veículo

tempo de movimentação do veículo e suas interrupções

data e hora de início da operação

identificação do veículo

identificação dos condutores (nome ou numero do prontuário)

identificação dos períodos de condução de cada condutor

constante k

2.2 Software básico

O Conjunto Computadorizado para Registro Eletrônico de velocidade, distância percorrida, tempo provido de equipamento emissor de fita diagrama deverá obrigatoriamente conter o programa que atenda às disposições desta Resolução, de responsabilidade do fabricante, residente de forma permanente no equipamento, em memória não-volátil, com a finalidade específica e exclusiva de gerenciamento das operações e impressão de documentos por meio do equipamento emissor de fita diagrama não podendo ser modificado ou ignorado por programa aplicativo.

2.3 Segurança das informações

Em caso de acidente com o veículo, as informações das últimas vinte e quatro horas, ficarão à disposição das autoridades competentes, em mídia eletrônica e em documento impresso, pelo prazo de 5 cinco anos. As informações em mídia eletrônica deverão incorporar autenticação eletrônica (algoritmo que permite a verificação de autenticidade de um conjunto de dados), portanto assegurando que os dados sejam a cópia fiel e inalterável das informações solicitadas. A autenticação eletrônica deverá utilizar algoritmo reconhecido garantindo que a modificação de qualquer bit do conjunto de dados invalide o código de autenticação. A chave de verificação de autenticidade deverá estar depositado no órgão controlador.

Havendo necessidade de apreensão do Conjunto Computadorizado para Registro eletrônico instantâneo de velocidade, distância percorrida e tempo, a autoridade competente, mediante decisão fundamentada fornecerá documento circunstanciado, contendo a sua marca, o seu modelo, o seu número de série, o nome do fabricante e a identificação do veículo. Os dados das últimas vinte e quatro horas antes da apreensão deverão permanecer intactos na memória do dispositivo, independente do fornecimento de energia elétrica, por pelo menos um ano.

3. GENERALIDADES

3.1. O equipamento deve incluir os seguintes dispositivos:

3.1.1.- Eletrônicos indicadores:

- e funcionamento do conjunto computadorizado;
 - de funcionamento do relógio de tempo.
 - de duas velocidades padrão para correlação com o instrumento indicador
 - do funcionamento do sensor de distância

3.1.2.- Eletrônicos de registro não volátil :

- a velocidade do veículo;
- a distância percorrida pelo veículo;
- o tempo de operação do veículo e suas interrupções;
- a data e hora de início da operação;
- a identificação do veículo;
- da identificação dos condutores (nome ou no. do prontuário)
- da identificação dos períodos de condução de cada condutor

3.1.3.- Localização dos lacres:

- nas ligações necessárias ao seu completo funcionamento;
- nas caixas dos aparelhos que compõem o Conjunto Computadorizado para registro eletrônico instantâneo de velocidade, distância percorrida e tempo.

3.2. Acessórios

A eventual inclusão de novas funções, além das acima citadas não deve comprometer o funcionamento dos registros obrigatórios, nem dificultar a sua leitura.

3.3. Materiais

Todos os elementos constituintes do Conjunto Computadorizado para Registro eletrônico instantâneo de velocidade, distância percorrida e tempo devem utilizar materiais com estabilidade e resistência mecânica adequadas e com características elétricas e magnéticas invariáveis, conforme normas da indústria automotiva.

3.4. Medição da distância percorrida

As distâncias percorridas serão totalizadas e registradas quer em marcha em frente e marcha atrás. O eventual registro das manobras de marcha atrás não deverá em nada afetar a clareza e precisão dos outros registros. O registro deverá ser feito com resolução mínima de 10 metros.

A aferição deverá ser realizada mediante o envio ao Conjunto Computadorizado para Registro Eletrônico, por meio de um microcomputador, de um parâmetro numérico acompanhado de uma senha alfanumérica de pelo menos 8 caracteres e deverá portar em local adequado, a inscrição do valor da constante k .

O erro máximo tolerado na aferição deverá ser de 1% para mais ou para menos da distância real. Em uso, a diferença tolerada será aquela devida ao desgaste natural dos pneus do veículo.

3.5. Medição de velocidade

Operará com o tempo de digitalização registro da velocidade não superior a um segundo nas últimas vinte e quatro horas. A unidade utilizada deverá ser quilômetros por hora (km/h).

A frequência própria e o amortecimento do dispositivo de medição devem ser tais que os instrumentos de indicação e de registro da velocidade possam, dentro da gama de medição, acompanhar variações de aceleração até 2m/s^2 dentro dos limites de tolerância admitidos.

O erro máximo tolerado na aferição da instalação poderá ser de 1% para mais ou para menos da velocidade real. Em uso, a diferença adicional tolerada deverá ser aquela devido ao desgaste natural dos pneus.

O registro de velocidades deverá ser feito na faixa de 0 a 150 km/h com resolução de 1 km/h.

3.6. Medição do tempo (relógio eletrônico)

Conterá um relógio eletrônico interno que servirá de referência para registro das informações, no equipamento emissor de fita diagrama, e deverá ter precisão até 0,05%.

Na ausência de fornecimento de energia elétrica para o Conjunto Computadorizado para Registro eletrônico instantâneo de velocidade, distância percorrida e tempo, o relógio eletrônico deverá manter-se em funcionamento normal por um período não inferior a 5 (cinco) anos.

3.7. Iluminação e proteção

Os dispositivos eletrônicos indicadores devem ter uma iluminação adequada não ofuscante.

Em condições normais de utilização, todas as partes internas do Conjunto Computadorizado para Registro eletrônico instantâneo de velocidade, distância percorrida e tempo deverão estar protegidas.

3.8. Indicador de velocidade, tempo e distância

Com o uso do sistema computadorizado para registro instantâneo de velocidade e tempo e provido de equipamento emissor de fita diagrama, o veículo deve ser equipado com velocímetro, odômetro e relógio em conformidade com a especificação original do fabricante do veículo.

3.8.1. Indicador da distância percorrida (odômetro);

A divisão mínima do dispositivo indicador da distância percorrida deve ser de 0.1 Km. Os algarismos que exprimem os décimos devem poder distinguir-se dos que exprimem números de quilômetros.

Os algarismos do contador totalizador devem ser claramente legíveis e ter uma altura visível de, pelo menos, 4mm.

O contador totalizador deve poder indicar, pelo menos até 99.999,9 Km.

3.8.2. Indicador de velocidade (velocímetro)

No interior do campo de medida, a escala da velocidade deve ser graduada uniformemente por 1,2,5 ou 10 Km/h. O valor de uma divisão da velocidade (espaço compreendido entre duas marcas sucessivas) não deve exceder 10% da velocidade máxima que figurar no fim da escala.

O espaço para além do campo de medida não deve ser numerado.

O comprimento de cada divisão correspondente a uma diferença de velocidade de 10 km/h não deve ser inferior a 10 mm.

Num indicador com ponteiro, a distância entre este e o mostrador não deve ultrapassar 3 mm.

3.8.3. Indicador de tempo (relógio)

O indicador de tempo deve ser visível do exterior do aparelho e a sua leitura deve ser segura, fácil e não ambígua.

3.9. Manutenção dos dados

Os dados obtidos do conjunto computadorizado para registro instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, para cada período de vinte e quatro horas, deverão ser mantidos em meio magnético pelo prazo de um ano. É responsabilidade do usuário manter um sistema de armazenamento de dados que atenda esta exigência.

3.10. Fita diagrama

A fita diagrama deve ser de uma qualidade tal não impedindo o funcionamento normal e permitindo que os registros que nela efetuados sejam indeléveis e claramente legíveis e identificáveis

Deve resistir e conservar as suas dimensões e registros em condições normais de higrometria, temperatura e manuseio em ambiente automotivo.

Em condições normais de conservação os registros devem ser legíveis com precisão, durante, cinco anos pelo menos.

Não deverá ter largura superior a 75,0 mm e comprimento mínimo para os registros de vinte quatro horas.

Deve comportar as seguintes zonas de registro pré impressas:

- uma zona exclusiva reservada às indicações relativas à velocidade;
- uma zona para as indicações relativas ao tempo de operação do veículo___

Deverá ter necessariamente marcas d'água para a escalas de velocidade e campo de tempo e conter impressa o limite superior da velocidade registrável, em quilômetros por hora e a identificação do fabricante da fita.

4. DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES

4.1. Disponibilizador de informações

O equipamento emissor de fita diagrama, deverá ser uma impressora de, no mínimo, 250 pontos por linha.

4.2. Informações

Deverá disponibilizar informações do tipo A e B, a saber:

4.2.1. Tipo A: O relatório deve incluir as seguintes informações:

- ao modelo, ao número de série,
- a constante de velocidade,
- a identificação do veículo,
- o início e final da operação (odômetro, data e hora),
- a identificação dos condutores (nome ou prontuário),
 - o tempo de operação do veículo e suas interrupções,
 - as velocidades atingidas pelo veículo, sendo que qualquer variação de 10 km/h deverá ser representada no diagrama de fita por uma variação de 2,0 +/- 0,1 mm da coordenada correspondente;
 - um marco a cada 5 km de distância percorrida, sendo que cada mm deve corresponder pelo menos a 2,5 km;
 - a marcação de velocidade na fita deve ser a cada minuto, e o valor marcado deve ser a da maior velocidade dos sessenta segundos anteriores a marcação.

Estes dados relativos às últimas vinte e quatro horas, considerando o ato da solicitação, deverão ser disponibilizados em forma gráfica por meio do equipamento emissor de fita diagrama a qualquer momento da operação do veículo, na ação de fiscalização.

Em condições de conservação, as informações impressas devem ser legíveis com precisão, durante pelo s 5 cinco anos, pelo menos.

Cada fita diagrama deverá ter impressa pelo menos uma escala de tempo, graduada de forma a permitir a leitura direta do tempo com intervalo de quinze, bem como a determinação fácil de cada intervalo de cinco minutos. O comprimento do campo

gráfico registro de vinte e quatro horas para velocidade, tempo e distância) deve ser de 290 mm +/- 10 mm.

O tempo máximo de impressão de uma fita diagrama deve ser de 3 (três) minutos .

Um exemplo desta fita encontra-se no final do anexo. (Item 4.3)

4.2.3. Tipo B: As informações das últimas vinte e quatro horas deverão ser enviadas para um microcomputador mediante o uso de uma senha programável independente daquela usada para a aferição. O referido microcomputador deverá armazenar os dados em meio magnético com assinatura digital que garanta a autenticidade dos mesmos. Um programa específico fornecido pelo fabricante deverá processar os dados armazenados de forma gráfica e textual. Este tipo de informação é direcionado para análise de situações de acidente e deverá obedecer os seguintes critérios:

4.2.3.1. A informação de velocidade deverá ser mostrada em um gráfico Velocidade x Tempo, com resolução conforme descrito no item 3.5, sendo que, cada unidade de velocidade (km/h) deverá ser representada graficamente por uma variação mínima de 0,5 mm no seu eixo. A representação de tempo deverá permitir a visualização de um período de 24 vinte e quatro horas por lauda tamanho A4. Deverá permitir também períodos de 5 minutos com resolução de pelo menos 0,5 mm a cada segundo.

4.2.3.2. A representação da quilometragem deverá ser apresentada, em forma numérica, no início e no final de cada gráfico e permitir, também, o cálculo da distância percorrida entre dois pontos distanciados de no máximo 200 (duzentos) metros para uma velocidade de 150 km/h. A variação de 1 km deverá representar no gráfico a variação mínima de 1 mm..

4.2.3.3. As indicações de data e horário deverão ser apresentadas de forma alfanumérica no formato DD/MM/AA e hh:mm, onde:

- "DD"," MM" e "AA" representa respectivamente o dia, mês e ano;
- "hh" e "mm" representa respectivamente a hora e minuto.

4.2.3.4. As informações referentes a identificação do veículo, identificação dos condutores (nome ou no. do prontuário) e seus períodos de condução, identificação do Conjunto Computadorizado para Registro eletrônico instantâneo de velocidade, distância percorrida e tempo deverão ser apresentadas de tal forma que permita sua clara visualização e não comprometa a legibilidade do gráfico.

ANEXO D³²
COMISSÃO DIRETORA
PARECER Nº 1.397, DE 2011

³² <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=100989&tp=1>. Acesso em: 06 fev. 2012.

COMISSÃO DIRETORA
PARECER Nº 1.397, DE 2011

Redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009 (nº 99, de 2007, na Casa de origem).

A Comissão Diretora apresenta a redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009 (nº 99, de 2007, na Casa de origem), que *dispõe sobre o exercício da profissão de motorista*.

Sala de Reuniões da Comissão, em 13 de dezembro de 2011.

ANEXO AO PARECER Nº 1.397, DE 2011.

Redação final do Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009 (nº 99, de 2007, na Casa de origem).

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, e a Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I – transporte rodoviário de passageiros;

II – transporte rodoviário de cargas;

III – transporte executado por motoristas como categoria diferenciada, que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas;

IV – operadores de trator de roda, de esteira ou misto ou equipamento automotor e/ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I – ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público; 3

II – contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde (SUS), com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;

III – não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

IV – receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V – jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da CLT, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados, referidos nesta Lei, é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

“TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

Seção IV-A

Do serviço do motorista profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

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

- I – estar atento às condições de segurança do veículo;
- II – conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;
- III – respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;
- IV – zelar pela carga transportada e pelo veículo;
- V – colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; 4
- VI – cumprir regulamento patronal que discipline o tempo de direção e de descanso;
- VII – submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno, aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º O intervalo interjornada poderá ser reduzido em até 2 (duas) horas, mediante previsão em convenção e acordo coletivo, desde que compensado no intervalo intra ou interjornada subsequente.

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem a 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.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da 5 empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I – intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II – intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III – repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º É permitido o acúmulo de descanso semanal, desde que não ultrapasse 108 (cento e oito) horas, devendo, pelo menos uma vez ao mês, coincidir com o domingo.

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas 6

fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º É previsto o pagamento, em caráter indenizatório, de pernoite ao motorista fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, se não for disponibilizado dormitório pelo empregador, pelo embarcador ou pelo destinatário.

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos

integrantes da relação de emprego poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.”

Art. 4º O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 71.

..... 7

§ 5º Os intervalos expressos no *caput* e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso, a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no *caput* e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas, após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, 8 considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º Respondem solidariamente com o transportador os agentes mencionados no § 7º, com exceção feita àqueles identificados como embarcadores e/ou passageiros, pelas obrigações civis, criminais e outras previstas em lei, decorrentes da inobservância dos horários de descanso previstos neste artigo.

Art 67-B. O tempo de direção, de que trata o art. 67-A, será rigorosamente controlado pelo condutor do veículo, mediante anotação em diário de bordo ou por equipamento registrador, instalado no veículo conforme regulamentação do Contran ou de órgão com a delegada competência legal.

Parágrafo único. O equipamento de que trata este artigo deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor.

Art. 67-C. O motorista profissional, na condição de condutor, é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas à sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 67-D. A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo são de responsabilidade do condutor até que o veículo seja entregue ao proprietário, ressalvada a hipótese de transporte de passageiros em viagens urbanas e semiurbanas em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

Art. 6º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 145.

.....

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“Art. 230.

.....

XXIII – em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos 9 intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

XXIV – sem equipamento ou livro, papeleta ou ficha de trabalho externo de controle de tempo de direção previsto no art. 67-B, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.” (NR)

“Art. 259.

.....

§ 3º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiro sob sua condução.” (NR)

“Art. 261.

.....

§ 3º No caso de motorista no exercício da atividade profissional, a suspensão do direito de dirigir somente será aplicada quando o infrator atingir a contagem de 30 (trinta) pontos.

§ 4º Ao atingirem a contagem de 20 (vinte) pontos, os condutores de que trata o § 3º deverão submeter-se a curso de reciclagem, sem o qual a penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada de imediato.” (NR)

“Art. 310-A. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que 1 (um) dia, estando ciente de que o motorista não cumpriu o período de descanso diário, conforme previsto no § 3º do art. 67-A.

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

Parágrafo único. Incorrerá na mesma pena aquele que, na condição de transportador de cargas, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas, concorrer para a prática do delito.”

Art. 7º O § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

“Art. 34-A.

.....

§ 2º 10

.....

VI – nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros, destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.” (NR)

Art. 8º O art. 2º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 2º
.....

§ 5º Não se aplicam as vedações do § 4º quando a celebração de contrato de parceria público-privada tiver por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas, na forma prevista no inciso VI do § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.”

(NR)

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos, e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10. Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei deverão se adequar às disposições contidas no inciso VI do § 2º do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no prazo de 1 (um) ano, inclusive em relação ao seu consequente reequilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. Revoga-se o art. 3º da Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ressalvadas as disposições do art. 5º, que entrarão em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data da publicação.