

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO
NÍVEL MESTRADO PROFISSIONAL**

ANA PAULA MICHELON FASSINA

**A REGULAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DOS MOTORISTAS
PROFISSIONAIS E A GERAÇÃO DE CUSTOS ÀS EMPRESAS PRESTADORAS
DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA**

**São Leopoldo
2018**

ANA PAULA MICHELON FASSINA

**A REGULAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DOS MOTORISTAS
PROFISSIONAIS E A GERAÇÃO DE CUSTOS ÀS EMPRESAS PRESTADORAS
DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito, pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS.
Área de concentração: Direito da Empresa e dos Negócios.

Orientador: Prof. Dr. Fabiano Koff Coulon

São Leopoldo
2018

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte

- F249r Fassina, Ana Paula Michelin
 A regulação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais e a
 geração de custos às empresas prestadoras do serviço de transporte
 rodoviário de carga / Ana Paula Michelin Fassina ; orientação de Fabiano
 Koff Coulon. – São Leopoldo , 2018.
 250 f. ; 30 cm.
- Dissertação (Mestrado Profissional em Direito, concentração em
 direito da empresa e dos negócios) – Programa de Pós-Graduação em
 Direito, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2018.
1. Transporte rodoviário de cargas. 2. Motorista. 3. Jornada de
 trabalho. 4. Controle de horário. 5. Empresa de transporte rodoviário de
 cargas. 6. Análise econômica do direito. I. Coulon, Fabiano Koff, orientador.
 II. Título.

CDU: 656.025.4:347.7

ANA PAULA MICHELON FASSINA

**A REGULAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO DOS MOTORISTAS
PROFISSIONAIS E A GERAÇÃO DE CUSTOS ÀS EMPRESAS PRESTADORAS
DO SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito, pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS.

Aprovado em ____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Fabiano Koff Coulon – Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS

Prof. Dr. Cristiano Machado Costa – Universidade do Vale do Rio dos Sinos -
UNISINOS

Prof. Dr. Wilson Engelmann – Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS

Prof. Dr. Rodrigo Coimbra Santos – Universidade Federal do Rio Grande do Sul -
UFRGS

À minha amada família Michelin Fassina, fonte de inspiração constante, pelo pioneirismo no ramo dos transportes no Brasil e pelo incansável trabalho realizado ao longo dos anos, transmitido de geração em geração.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, irmão e avós, pelo apoio, confiança e amor imensuráveis, fatores essenciais para a sustentação deste desafio. Em especial, obrigada, pai e mãe, por acreditarem nos meus sonhos e propiciarem a realização de todos eles.

Ao meu namorado, Rodrigo, pela compreensão e paciência no decorrer destes dois anos. Obrigada pela motivação e tranquilidade transmitidas, com teu afeto e palavras de incentivo a jornada tornou-se absolutamente mais fácil.

Ao meu Professor Orientador, Dr. Fabiano Koff Coulon, pela disponibilidade e generosidade em transmitir conhecimentos para o nascimento e aprimoração deste trabalho. De igual maneira, agradeço ao Professor Dr. Cristiano Costa Machado que, de maneira espontânea, engrandeceu a realização da pesquisa empírica aqui realizada. Ambos para a vida serão levados, como exemplo de professores e bons amigos.

Ao Professor Dr. Wilson Engelmann, por seus contínuos ensinamentos e, na pessoa dele, a toda equipe da coordenação do curso, especialmente à Vanessa e à Camila, pela complacência.

Aos meus colegas de turma, pela amizade construída.

À empresa objeto do estudo de caso realizado, pela receptividade e pela doação de tempo e conhecimento, essenciais ao desenvolvimento desta pesquisa.

A Deus, por poder compartilhar esta conquista com pessoas tão especiais.

“Comece fazendo o que é necessário, depois o que é possível, e de repente
você estará fazendo o impossível.”

São Francisco de Assis

RESUMO

Esta Dissertação investiga a eficiência, para as empresas de transporte rodoviário de carga, no tangente aos eventuais custos causados pela regulação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais, a qual se deu por meio da Lei nº 12.619/2012, posteriormente alterada pela Lei nº 13.103/2015, especialmente pelo artigo 6º desta última, responsável por determinar a obrigatoriedade do controle da jornada de trabalho aos motoristas empregados. O problema a ser respondido é se a inovação legislativa citada impacta na operação das empresas prestadoras de serviço de transporte rodoviário de carga, tendo em vista o possível incremento de seus custos. Para preencher tal lacuna, a revisão bibliográfica apresenta o conteúdo de referido artigo e o posicionamento jurisprudencial correspondente ao período anterior e posterior a sua vigência, tendo como marco divisório temporal o ano da promulgação da primeira norma regulamentadora da jornada (2012) – marco regulatório. Para facilitar a compreensão da análise dos resultados, disserta-se sobre o histórico do setor do transporte rodoviário de carga e expõe-se conceitos de Análise Econômica do Direito. A pesquisa sustentou-se em estudo de caso qualitativo realizado junto a empresa do ramo do transporte rodoviário de carga com abrangência nacional. A coleta de dados, por sua vez, ocorreu entre os anos de 2017 e 2018, por meio da submissão de questionário e entrevista à empresa analisada, na pessoa de seu assessor jurídico. Os resultados evidenciam que o impacto da aplicação da legislação de controle laboral aos motoristas da empresa estudada é ineficiente do ponto de vista econômico, enquanto, simultaneamente, produz repercussões que trazem eficiência quando analisados aspectos não pecuniários.

Palavras-chave: Transporte rodoviário de carga. Jornada de trabalho. Motoristas. Eficiência. Direito e Economia.

ABSTRACT

This dissertation investigates the efficiency of transportations, logistics and cargo companies in terms of possible costs caused by the implementation of law 12.619/2012, changed by law 13.103/2015, especially on the 6th article of the latest law, which is responsible for determining the mandatory control of the working hours of the motor employed drivers. The problem to be answered is if the changed legislation impacts on the companies operations those who provide the cargo transportation service in view of the possible increase in their costs. To fill out this gap the literature review presents the content of the referred article and the jurisprudential position regarding the previous period and the following period of its validity with the year of the promulgation of the first regulatory norm (2012) as the temporal dividing point. To facilitate the understanding of the analysis of the results, the history of the cargo transportation sector is discussed and concepts of economic analysis of the law are presented. The research is supported by a qualitative case study of a company that works in the transportation sector with national representativeness. This particular company was chosen due to its notoriety in the transportations business in Brazil. Data collection took place between the years 2017 and 2018 through the submission of a questionnaire and an interview with the company legal adviser. The results show that the impact of the application of the labor control legislation to the drivers of the studied company is inefficient from the economic point of view while producing repercussions that bring efficiency when analyzed non pecuniary aspects.

Keywords: Cargo transportation. Working hours. Drivers. Efficiency. Law and Economics.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa de rotas	64
Figura 2 - Processo de ajustamento.....	67
Quadro 1 - Reclamatórias trabalhistas – Oscilações após marco legal	79
Quadro 2 - Sintetização da análise dos dados coletados.....	85
Quadro 3 - Classificação das hipóteses conforme o resultado.....	94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abcam	Associação Brasileira dos Caminhoneiros
Abiquim	Associação Brasileira de Indústrias Químicas
AED	Análise Econômica do Direito
BA	Estado da Bahia
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEAGESP	Centro de Abastecimento do Estado de São Paulo
CEASA	Centro de Abastacimento
CEMOTOR	Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista
CIDE-Combustível	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas
CNS	Conselho Nacional de Saúde
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
Conab	Companhia Nacional de Abastecimento
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTPS	Carteira de Trabalho e Previdência Social
Dimel	Diretoria de Metrologia Legal
DSR	Descanso semanal remunerado
ETRC	Empresa de Transporte Rodoviário de Carga
FETRANSPAR	Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná
GPS	<i>Global Positioning System</i> / Sistema de Posicionamento Global
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social

Km	Quilômetros
MG	Estado de Minas Gerais
MPT	Ministério Público do Trabalho
Nº	Número
OIT	Organização Internacional do Trabalho
PASEP	Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público
PDF	<i>Portable Document Format</i> / Formato Portátil de Documento
PE	Estado de Pernambuco
PIB	Produto Interno Bruto
PIS	Programa de Integração Social
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RJ	Estado do Rio de Janeiro
RS	Estado do Rio Grande do Sul
SASSMA	Sistema de avaliação de saúde, segurança, meio ambiente e qualidade
SP	Estado de São Paulo
TRC	Transporte Rodoviário de Carga
TRT4	Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região
UNISINOS	Universidade do Vale do Rio dos Sinos

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	21
2.1 A jornada de trabalho dos motoristas no decorrer do período anterior a vigência do respectivo marco regulatório	21
2.1.1 Posicionamento jurisprudencial do TRT4 durante o período anterior à vigência do marco regulatório da jornada	30
2.2 A jornada de trabalho dos motoristas a partir da vigência do respectivo marco regulatório	33
2.2.1 Determinações legais relativas à jornada dos motoristas.....	42
2.3 Monitoramento da jornada, custos de agência e custos de transação	50
2.3.1 Posicionamento jurisprudencial do TRT4 a partir da vigência do marco regulatório da jornada e Análise Econômica do Direito	54
3 METODOLOGIA DA PESQUISA.....	60
4 SISTEMATIZAÇÃO DA ANÁLISE DO CASO CONCRETO.....	64
4.1 Protocolo do caso	64
4.2 Delineamento dos custos envolvidos na prestação do serviço de TRC.....	65
4.3 Apresentação dos dados e análise do resultado	75
4.3.1 Apresentação dos dados coletados	75
4.3.2 Análise do resultado	82
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS.....	97
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	107
APÊNDICE A – FORMULÁRIO PRELIMINAR.....	109
APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO.....	111
APÊNDICE C – ENTREVISTA.....	118
ANEXO A – DECISÕES DO TRT4 ENTRE OS ANOS DE 2007 E 2011	123
ANEXO B – DECISÕES DO TRT4 A PARTIR DO ANO DE 2012	164

1 INTRODUÇÃO

A entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012¹, que dispõe sobre a profissão de motorista e regula e disciplina a jornada de trabalho e o tempo de direção para o exercício daquela, posteriormente alterada pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015², promoveu um choque entre as determinações nelas compiladas, relativas ao controle de jornada dos motoristas profissionais empregados, e as normas até então vigentes, baseadas no artigo 62 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)³. Por esta razão, a pesquisa desenvolvida no decorrer do Mestrado Profissional do Programa de Pós-Graduação em Direito da Empresa e dos Negócios da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS) estuda as inovações relativas a jornada de trabalho da profissão de motorista rodoviário de carga, conforme modificações trazidas pela Lei 13.103/2015 – doravante também denominada Lei dos Motoristas ou dos Caminhoneiros – no seu artigo 6º, no que tange aos custos para sua implementação.

O tema enquadra-se na Linha de Pesquisa denominada Direito da Empresa e Regulação e, para enquadrar-se no viés profissional empírico buscado pelo curso, será tratado por meio de estudo de caso, o que facilitará a demonstração dos impactos da legislação na atividade do Transporte Rodoviário de Carga (TRC) e trará clareza para contrapor a norma regulamentadora e as condições necessárias para o exercício da profissão de motorista celetista, conforme previsto em lei.

¹ BRASIL. **Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012**. 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, e as Leis n 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

² Id. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015**. 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, e as Leis n 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

³ Art. 62, CLT: Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo: 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. BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

Por meio dos instrumentos da Análise Econômica do Direito (AED) serão averiguados os custos e desafios operacionais provenientes da implantação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais, com vínculo empregatício, na rotina das transportadoras rodoviárias de carga, excetuando-se desta pesquisa aqueles motoristas trabalhadores autônomos.

Buscar-se-á descobrir se o texto da nova legislação, destinada a regulamentar a jornada diária do motorista de caminhão, é compatível com a operação do serviço de transporte de carga brasileiro, no que concerne aos custos embutidos. Portanto, para a boa conclusão desta pesquisa será preciso analisar a realidade fática diária da transportadora estudada no tocante à jornada de trabalho e a limitação de horários imposta pela Lei 13.103/2015, para, então, verificar a viabilidade financeira e a eficiência operacional de sua implantação.

Far-se-á um contraponto entre a rotina de trabalho dos motoristas antes e após o marco regulatório disciplinador da respectiva jornada de trabalho. Por marco regulatório entender-se-á o ano de 2012, quando da vigência da primeira lei disciplinadora do tema relativo à obrigatoriedade do controle da jornada de trabalho dos motoristas (Lei 12.619/2012).

A referência para obtenção dos dados para formação do panorama de custos advindos da implantação da lei em estudo será provida por estudo de caso junto a empresa prestadora do serviço de TRC com abrangência nacional, cuja identidade será preservada e cujas informações serão colhidas mediante questionário e entrevista.

O assunto discutido é de notória contemporaneidade. É problemático devido à aparente disparidade entre as regras laborais de cumprimento de horário de direção trazidas pela legislação estudada e a prática laboral costumeira de livre jornada disciplinada pelo artigo 62 da CLT⁴.

É relevante pela atualidade da legislação trabalhada, cujas últimas determinações foram introduzidas no decorrer do ano de 2015, e pela relevância do setor de transporte de carga no panorama nacional.

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) divulgou, em seu Anuário 2017⁵, que no Brasil há 111.743 empresas prestadoras do serviço de transporte

⁴ BRASIL, 1943, op. cit.

⁵ CNT. **Anuário dos transportes 2017**: estatísticas consolidadas. c2017. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

rodoviário de carga cadastradas no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC). Estas, somadas as 11.199 locadoras de veículos, movimentam 1.088.358 veículos, incluídas as variadas modalidades de caminhão, reboques, semi-reboques e veículos de apoio, para a prestação do serviço de TRC em território nacional⁶.

No país, adicionados os 553.643 veículos de propriedade de profissionais autônomos e os 22.865 sob a direção de cooperativas, totalizam-se 1.664.866 veículos a serviço do transporte de todo o tipo mercadorias⁷. Isto é, são, no mínimo, 1.664.866 trabalhadores e 111.743 empresas sob a égide da legislação estudada.

O setor de transporte formaliza-se em um mercado significativo. O Produto Interno Bruto (PIB) do setor de serviços privados sem comércio representa 36,4% do PIB brasileiro, enquanto o comércio representa 11,1% e a indústria 18,2%⁸. Em 2017 o PIB correspondente ao setor do transporte atingiu os R\$ 6,56 trilhões, segundo dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no dia 1º de março de 2018, voltando ao nível de 2010⁹.

A representatividade do setor dos transportes para a manutenção da economia brasileira mostrou-se forte no decorrer da semana iniciada em 21 de maio do corrente ano, 2018, quando caminhoneiros de todo o Brasil, convocados pela Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), maior liderança vertical do movimento, paralisaram suas atividades durante 10 dias como forma de protesto em desfavor, especialmente, dos impostos sobre o óleo diesel.

As reivindicações iniciais dos manifestantes vinculados à Abcam, juntamente com as empresas de transporte rodoviário de carga, eram a redução da carga tributária incidente sobre as operações envolvendo óleo diesel a zero (Programa de Integração Social – PIS / Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PASEP, e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS) e a

⁶ CNT, c2017, op. cit.

⁷ Ibid.

⁸ DATASEBRAE. **PIB de comércio e serviços**. c2018. Disponível em: <<http://datasebrae.com.br/pib-de-comercio-e-servicos/#part>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

⁹ CNT: PIB do transporte em 2017 volta ao nível de 2010; investimentos caem. **FETRANSAPAR**, 5 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.fetranspar.org.br/giro-pelo-setor/cnt-pib-do-transporte-em-2017-volta-ao-nivel-de-2010-investimentos-caem/>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

isenção da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE-Combustível) incidente sobre a receita bruta da venda do óleo diesel no mercado interno¹⁰.

O presidente da entidade citada justificou as razões da manifestação:

O aumento constante do preço nas refinarias e dos impostos que recaem sobre o óleo diesel tornou a situação insustentável para o transportador autônomo. Além da correção quase diária dos preços dos combustíveis realizado pela Petrobrás, que dificulta a previsão dos custos por parte do transportador, os tributos PIS/Cofins, majorados em meados de 2017, com o argumento de serem necessários para compensar as dificuldades fiscais do governo, são o grande empecilho para manter o valor do frete em níveis satisfatórios. [...]
Chegamos ao limite! Não dá mais para sustentar tamanho descaso com a sociedade e principalmente com o transporte brasileiro¹¹.

As manifestações espalhadas por todo o país foram, aos poucos, após mais de uma semana de protesto, desmobilizadas.

Jornais de grande circulação no Brasil apontam que os prejuízos oriundos da paralisação do setor dos transportes superaram os 9 bilhões de reais¹². Em contrapartida, segundo nota oficial publicada pela Abcam, a categoria dos motoristas conquistou a redução, até 31 de dezembro de 2018, de R\$ 0,46 no preço do litro de óleo diesel, o congelamento dos preços do óleo diesel por 60 dias, a extinção da cobrança de pedágio por eixo suspenso em rodovias federais, estaduais e municipais, a elaboração de tabela mínima de valores de frete, a determinação para que 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) sejam realizados por caminhoneiros autônomos, assim como, o cancelamento das multas impostas no decorrer dos dias de manifestação¹³.

Apesar do expressivo nº de trabalhadores optantes pela profissão de motorista e da grande relevância das empresas prestadoras do serviço de transporte para a

¹⁰ ABCAM. **Nota oficial: paralisação nacional dos caminhoneiros autônomos**. 18 maio 2018. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹¹ Ibid.

¹² CUNHA, Joana. Perdas com protestos de caminhoneiros superam R\$ 10 bi em cinco dias. **Folha de São Paulo**, 28 maio 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/perdas-com-protestos-de-caminhoneiros-superam-r-10-bi-em-cinco-dias.shtml>>. Acesso em: 26 jul. 2018; Id. Perdas com greve de caminhoneiros superam R\$ 9,5 bilhões em cinco dias. **Valor Econômico**, 27 maio 2018. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/5551965/perdas-com-greve-de-caminhoneiros-superam-r-95-bilhoes-em-cinco-dias>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹³ ABCAM. **Abcam assina acordo com Governo para pôr fim às manifestações**. 28 maio 2018. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/530-abcam-assina-acordo-com-governo-para-por-fim-as-manifestacoes>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

formação da riqueza do país, ainda assim ela permanece objeto de preconceitos, como refere Oliveira:

Do ponto de vista social, a invisibilidade do trabalho do motorista de caminhão é bastante compreensível, se considerarmos que ela não goza do mesmo prestígio social que muitas profissões executivas e tecnológicas. Além disso, a imagem do motorista aparece na mídia, impressa e televisiva, associada aos congestionamentos nos centros urbanos, ao tráfico de drogas e de animais silvestres, à prostituição infantil, ao contrabando, ao roubo de carga, ao transporte ilegal de madeira, bem como ao excesso de velocidade e a acidentes provocados por todo tipo de imprudência dos motoristas, colaborando, assim, para a formação de uma imagem negativa perante o público¹⁴.

A dimensão da relação entre o setor de transportes e o desenvolvimento econômico é evidenciada por Caixeta-Filho e Martins, os quais, ao citarem Fair e Williams, assinalam que:

[...] existem relações recíprocas entre desenvolvimento dos transportes e progresso econômico. Nenhum pode preceder ao outro por um período de tempo razoável, em função de suas estreitas relações mútuas. Ocorre, desta maneira, intenso progresso de interação de forças econômicas. Melhorias nos transportes estimulam progressos na indústria e vice-versa¹⁵.

Sabedora da proeminência do ramo dentro do panorama nacional de serviços, a então Deputada Clair da Flora Martins, autora do Projeto de Lei 99/2007¹⁶, que originou a Lei 12.619/2012, na Exposição de Motivos correspondente enfatizou que:

[...] o motorista profissional exerce função indispensável ao bom funcionamento da sociedade, seja no transporte de passageiros em geral, no transporte de carga, em ambulâncias, ou ainda na operação de tratores, colheitadeiras etc. Não há sequer um setor da economia ou atividade humana que possa dispensar a função do motorista profissional¹⁷.

¹⁴ OLIVEIRA, Daniela Barboza de. **A reestruturação produtiva e o trabalho dos motoristas de caminhão**: um estudo de caso em duas empresas de transporte rodoviário de carga. 152 f. 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2012. p. 59.

¹⁵ FAIR, M. L.; WILLIAMS, E. W. **Economics of transformation**. New York: Harper & Brook Publishers, 1959 apud MARTINS, Ricardo Silveira; CAIXETA-FILHO, José Vicente. Evolução histórica da gestão logística do transporte de cargas. In: CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira (Orgs.). **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 15-31. p. 19.

¹⁶ ZIMMERMANN, Tarcísio. **Projeto de Lei nº 99 de 2007**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=434503&filename=PL+99/2007>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹⁷ Ibid.

Assim, o objetivo geral da pesquisa é conhecer as particularidades trazidas pela Lei dos Caminhoneiros, quanto à jornada de trabalho destes, e analisar a existência de custos vinculados à sua implantação.

Já os objetivos específicos compreendem:

- a) apresentar a Lei 13.103/2015 e a norma até então vigente (Artigo 62, CLT) e respectivos posicionamentos jurisprudenciais, a fim de destacar suas diferentes determinações quanto à jornada de trabalho dos motoristas carreteiros;
- b) apresentar a realidade das transportadoras anteriormente à promulgação da legislação em vigor;
- c) delinear quais são os custos operacionais envolvidos na adaptação da jornada de trabalho dos motoristas às regras trazidas pela Lei 13.103/2015 e quais as consequências, a curto e longo prazo, desta adequação; e
- d) proceder em estudo analítico de caso concreto.

Serão demonstradas as transformações que a Lei 13.103/2015 trouxe à cultura de trabalho das transportadoras rodoviárias de cargas. A aparente disparidade entre as regras trazidas pela norma vigente e a operação do serviço de transporte de carga é justificativa para a prosperidade desta empreitada, assim como foi justificativa para a promulgação da Lei 13.103/2015, cuja Exposição de Motivos, escrita pelo Deputado Jerônimo Goergen, relata que:

A Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, trouxe transtorno à toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção, cujos os reflexos ainda estão sendo devidamente dimensionados. Todavia, o que se tem de concreto até agora é a total inviabilidade, tanto do trabalhador que exerce a profissão de motorista quanto das empresas que prestam serviço de transporte de carga, de trabalharem em conformidade com a atual legislação. Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação deste Projeto de Lei que apresento¹⁸.

A pesquisa é relevante no plano individual do empresário, pois ajudar-lhe-á a entender a nova dinâmica implementada para seu negócio. O estudo a respeito dos reflexos da legislação mostra-se importante, também, quando analisado seu prisma social, pois uma vez que a empresa e os motoristas profissionais são conhecedores

¹⁸ BRASIL, 2015, op. cit.

das normas que lhe são impostas e dos reflexos delas oriundos, a tomada de decisão empresarial tende a ser melhor exercida e a adaptação à jornada facilitada, o que tende a melhorar a qualidade do trabalho desenvolvido, com a redução de custos transacionais e de agência.

A pouca literatura a respeito do assunto debatido é outra razão para o prosseguimento deste estudo. Pouquíssima informação é ventilada no meio acadêmico jurídico.

Quando pesquisada a Lei 13.103/2015 junto à plataforma eletrônica do Google Acadêmico o resultado é que há 104¹⁹ artigos publicados sobre o tema e 173²⁰ resultados para artigos publicados que abrangem a Lei 12.619/2012. Destes, o maior volume de obras disponíveis não está ligado à juridicidade da jornada de trabalho, mas, sim, ao estudo das consequências de saúde física e mental nos casos em que ela é exercida de maneira prolongada pelo motorista²¹.

Artigos publicados referentes as Leis 13.103/2015 e 12.619/2012 também foram explorados junto ao Portal de Periódicos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Digitadas as legislações no ícone de buscas, o resultado se deu no sentido de haver um artigo sobre a Lei 13.103/2015, o qual abordava o rastreamento de uso de drogas e álcool, e um artigo mencionando a Lei 12.619/2012, o qual tratava sobre acidentes de trânsito no estado de SP²².

Devido ao baixo índice de publicações encontrado, digitou-se no campo de busca avançada o seguinte: Lei dos Caminhoneiros. A repercussão também não restou animadora, já que surgiram 43 resultados, dentre os mais diversos assuntos, porém, nenhum voltado ao estudo da jornada e/ou aos custos à ela vinculados²³.

¹⁹ Pesquisa realizada no dia 5 de abril de 2018, em <https://scholar.google.com.br/>.

²⁰ Ibid.

²¹ Em e-mail datado de 4 de janeiro de 2018, em resposta a e-mail enviado por esta pesquisadora em 26 de outubro de 2017, Daniel Geminiani, Procurador do Trabalho do Ministério Público do Trabalho (MPT) e estudioso do tema, questionado à respeito de possíveis indicações bibliográficas sobre a legislação analisada, respondeu o seguinte: “não há uma bibliografia sobre o tema, razão pela qual não tenho como te indicar uma lista de autores”.

²² Pesquisa por “Lei 13.103/2015” e “Lei 12.619/2012”, realizada em 24 de julho de 2018, em: http://www-periodicos-capes-gov-br.ez101.periodicos.capes.gov.br/?option=com_pmetabusca&mn=88&smn=88&type=m&metalib=aHR0cDovL3JucC1wcmItby5ob3N0ZWQuZXhsaWJyaXNncm91cC5jb20vcHJpbW9fbGlicmFyeS9saWJ3ZWlvYWN0aW9uL3NIYXJjaC5kbz8mdmlkPUNBUEVTX1YxJm1vZGU9QWR2YW5jZWQ=

²³ Pesquisa por “Lei dos Caminhoneiros”, realizada em 24 de julho de 2018, em: http://www-periodicos-capes-gov-br.ez101.periodicos.capes.gov.br/?option=com_pmetabusca&mn=88&smn=88&type=m&metalib=aHR0cDovL3JucC1wcmItby5ob3N0ZWQuZXhsaWJyaXNncm91cC5jb20vcHJpbW9fbGlicmFyeS9saWJ3ZWlvYWN0aW9uL3NIYXJjaC5kbz8mdmlkPUNBUEVTX1YxJm1vZGU9QWR2YW5jZWQ=

A pesquisa pretende ajudar a preencher a falta de debates compilados existentes no âmbito da Lei dos Caminhoneiros, bem como buscar demonstrar o custo envolvido no desenvolvimento/manutenção da atividade do transporte de carga e seu possível incremento quando da adoção da inovação legal chegada no ano de 2012, alterada em 2015.

A pesquisa quer responder se a mudança legislativa impacta na operação das empresas prestadoras do serviço de TRC, tendo em vista o possível incremento dos custos operacionais monetariamente tangíveis e/ou intangíveis.

Assim, a fim de averiguar a eficiência, no que se refere aos custos para as transportadoras quando do implemento da jornada de trabalho aos motoristas profissionais com vínculo empregatício, conforme artigo 6º da Lei 13.103/2015, apresentar-se-á os seguintes pontos: breve histórico do setor do transporte rodoviário no Brasil; a tradicional rotina laboral dos motoristas enquanto não regulada sua jornada; as particularidades trazidas pela Lei 13.103/2015, no que condiz a jornada de trabalho dos motoristas do setor de transporte de carga; jurisprudências respectivas ao período pré e pós marco legal regulatório da jornada; os custos operacionais embutidos na atividade do TRC; e, entremeios, conceitos da AED importantes para a averiguação dos resultados.

As hipóteses da pesquisa, por sua vez, são em nº de 13, quais sejam: aumento dos custos operacionais e transacionais, redução do faturamento bruto e do lucro líquido, ampliação do tempo de duração das viagens, abertura de setor de recursos humanos, contratação de pessoal e softwares destinados ao controle de jornada, alterações contratuais na relação empregatícia e na relação com o cliente, aumento salarial do motorista, manutenção de pontos de parada, redução da assimetria informacional, incremento da eficiência operacional, redução do passivo trabalhista, economia de insumos e redução dos riscos da atividade.

Estas são apresentadas no decorrer do Capítulo 2, especificamente no item destinado à análise do resultado, e baseiam-se em premissas classificadas em curto ou longo prazo, considerando-se este o período posterior a 12 meses após a promulgação da Lei 12.619/2012 e aquele os primeiros doze meses a contar da vigência de referida lei.

De maneira inicial, sem especificar a classificação quanto ao tempo de ocorrência, são nomeadas as hipóteses pesquisadas, quais sejam: aumento dos custos operacionais e transacionais, redução do faturamento bruto e do lucro líquido,

ampliação do tempo de duração das viagens, abertura de setor de recursos humanos, contratação de pessoal e softwares destinados ao controle de jornada, alterações contratuais na relação empregatícia e na relação com o cliente, aumento salarial do motorista, manutenção de pontos de parada, redução da assimetria informacional, incremento da eficiência operacional, redução do passivo trabalhista e redução dos riscos da atividade.

O foco do trabalho de conclusão de curso será alcançado à vista do acima exposto, com a conjunção da teoria com a prática vivida diariamente pelos caminhoneiros e pela transportadora examinada, o que perfectibilizar-se-á devido ao acesso a estudo de caso concreto de implantação da lei em questão, mediante o qual tentar-se-á descobrir a presença de consequências no que tange aos custos, a curto e longo prazo, desta adequação às normas legais de controle de jornada.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A jornada de trabalho dos motoristas no decorrer do período anterior a vigência do respectivo marco regulatório

O transporte está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento da civilização moderna, é instrumento básico de fomento para o desenvolvimento econômico, porquanto viabiliza os processos de trocas de mercadorias entre regiões produtoras e consumidoras, especialmente ao tratar-se de país como o Brasil, com território de 8.511.965km², correspondente a 47,7% de todo o continente sul-americano, com fronteiras terrestres que totalizam 15.179km²⁴.

O sistema de transportes terrestres no Brasil teve seu início por meio da ferrovia, cuja malha priorizava as ligações interior-porto, em prejuízo das ligações inter-regionais. A base instituída enquanto colônia de exploração predominava e não havia preocupação quanto ao fortalecimento do mercado interno²⁵.

No RS, a título de exemplo, nos anos 20, a rede ferroviária alcançava as principais cidades do Estado (Santa Maria, Uruguaiana, Bagé, Rio Grande, Pelotas, Novo Hamburgo e Porto Alegre) e era complementada pela utilização da tração animal, mais tarde substituída pelos caminhões, em regiões onde nem navios, tampouco trens, alcançavam (a Serra Gaúcha é um exemplo)²⁶.

A história do TRC desenvolveu-se devido ao fortalecimento do mercado interno advindo do início da industrialização no Brasil, quando se tornou necessária a implantação de rotas viárias voltadas a ligar as diferentes regiões, vez que o transporte ferroviário propiciava o escoamento de riquezas minerais e agrícolas apenas no sentido oeste-leste, impedindo a maior integração entre produtores e consumidores²⁷.

Russo e Ziegler destacam:

²⁴ RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2014. p. 16-17.

²⁵ MELLO NETO, M. G. et al. **Perspectivas do setor de transporte interno de cargas**. Brasília, DF: BNDES, 1987. (Textos para discussão, 7). p. 21.

²⁶ RUSSO, Ricardo; ZIEGLER, Paulo. **Até o último rincão**: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Foletras, 1989. p. 28.

²⁷ MELLO NETO, 1987, op. cit., p. 19.

O caminhão, fundamentalmente, era mais rápido que a carroça, e a sua presença nas funções de transbordo nos terminais ferroviários, portos, bem como nos rincões mais afastados, cumprindo pequenos trajetos de ligação, trouxe apreciáveis vantagens para o sistema produtivo do estado e a população de uma forma geral. [...]

Que modal de transporte poderia fazer este serviço? Buscando o produto nas fazendas da região e entregando na outra ponta do sistema. Quem, senão o caminhão, tinha a capacidade de trilhar pelos caminhos difíceis de nossas incipientes estradas e ligar porta à porta os usuários do transporte de carga? Quantos estabelecimentos comerciais não foram beneficiados com este trabalho? São respostas de difícil quantificação²⁸.

As ligações rodoviárias para grandes distâncias implantadas a partir da década de 50 tiveram como justificativa para a preferência momentânea por este modal os menores custos para implantação e o acesso ao percurso de longas distâncias, o que atendia a demanda de carga a ser transportada e facilitava a integração territorial²⁹. Mello Neto destaca:

A primeira interligação regional pelos transportes terrestres no país ocorreu a partir do modo rodoviário, nos anos 20, na administração de Washington Luís. No final da década de 50, início dos 60, concomitantemente à difusão do “rodoviarismo” a nível mundial, esse processo acelerou-se³⁰.

Rodrigues resume bem o histórico inicial do TRC no Brasil:

Pode-se afirmar que o transporte rodoviário do Brasil começou com a construção, em 1926, da Rodovia Rio - São Paulo, única pavimentada até 1940. Até o início da década de 50, as rodovias existentes no Brasil eram precaríssimas. O Governo Juscelino criou o slogan 50 anos em 5, construiu Brasília, trouxe a indústria automobilística para o país e rasgou estradas ao longo do território nacional, fomentando a demanda pelo transporte rodoviário. A partir de então a rodovia passou a ser encarada como fator de modernidade, enquanto a ferrovia virou símbolo do passado.

Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional, formado pela arrecadação de Imposto único sobre Combustíveis e Lubrificantes, o setor rodoviário passou a dispor de um mecanismo de financiamento sustentado e de longo prazo, garantindo recursos a fundo perdido para a construção, pavimentação, e conservação de rodovias. Ao longo do tempo, outros mecanismos e financiamentos oriundos da Taxa Rodoviária Única e dos Impostos sobre Transporte de Passageiros e Cargas vieram agregar-se ao Fundo Rodoviário Nacional³¹.

²⁸ RUSSO; ZIEGLER, 1989, op. cit., p. 35, 38.

²⁹ MELLO NETO, 1987, op. cit., p. 19-20.

³⁰ Ibid., p. 21.

³¹ RODRIGUES, 2014, op. cit., p. 47.

A rápida ampliação da infra-estrutura rodoviária explica-se pelo menor custo de implantação por quilômetro e menor prazo de maturação do que o correspondente na malha ferroviária. Assim, construíram-se diversas empresas transportadoras. Paulatinamente alguns proprietários individuais de caminhões começaram também participar deste ainda incipiente mercado, cobrando mais barato do que os frotistas e, em alguns casos, completando-os nos momentos de pico³².

Faria e Costa enfatizam a possibilidade do acesso e maleabilidade do caminhão para chegar à lugares inatingíveis pela via ferroviária ou marítima:

Esse tipo de modalidade de transporte é utilizado para cargas pequenas e médias, para curtas e médias distâncias, com coleta e entrega ponto a ponto. O transporte rodoviário oferece ampla cobertura, podendo ser caracterizado como flexível e versátil, sendo mais compatível com as necessidades de serviço ao cliente do que outros modos de transporte. Segundo Fleury (2000), este modo é amplamente utilizado devido a sua praticidade, no que se refere à movimentação de diversos tipos de carga (completa ou fracionada) do ponto de origem a um destino³³.

Foi neste cenário que o transporte desenvolveu-se: de maneira pioneira e sem o apoio governamental. Somente no ano de 1984 o presidente João Batista Figueiredo assinou o Decreto nº 89.874, regulamentando a Lei nº 7.092/1983, e criou o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens³⁴. Entretanto, a duração da jornada de trabalho não era uma preocupação.

As determinações legais que diziam respeito aos direitos dos trabalhadores, emanavam tão somente da CLT e das Constituições Federais vigentes à cada época.

A Constituição de 1824³⁵ previa que nenhum gênero de trabalho seria proibido; a Constituição Republicana de 1891³⁶ garantia o livre exercício de qualquer profissão moral, intelectual e industrial; a Constituição de 1934³⁷ previa o livre exercício de qualquer profissão, “observadas as condições de capacidade técnica e outras que a lei estabelecer, ditadas pelo interesse público”, e determinava, em seu artigo 121, que

³² RODRIGUES, 2014, op. cit., p. 47.

³³ FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fatima Carneiro da. **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas, 2008. p. 90.

³⁴ RUSSO; ZIEGLER, 1989, op. cit., p. 100.

³⁵ BRASIL. Constituição (1824). **Constituição Política do Imperio do Brazil (de 25 de março de 1824)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

³⁶ Id. Constituição (1891). **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil (de 24 de fevereiro de 1891)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

³⁷ Id. Constituição (1934). **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil (de 16 de julho de 1934)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

“A lei promoverá o amparo da produção e estabelecerá as condições do trabalho, na cidade e nos campos, tendo em vista a proteção social do trabalhador e os interesses econômicos do País”³⁸.

Durante o Estado Novo, sob a justificativa de que o Estado não dispunha de meios normais de preservação e de defesa da paz, da segurança e do bem-estar do povo, foi editada a Constituição de 1937³⁹ que considerava o trabalho como dever social:

Art 136 - O trabalho é um dever social. O trabalho intelectual, técnico e manual tem direito a proteção e solícitude especiais do Estado. A todos é garantido o direito de subsistir mediante o seu trabalho honesto e este, como meio de subsistência do indivíduo, constitui um bem que é dever do Estado proteger, assegurando-lhe condições favoráveis e meios de defesa⁴⁰.

A Constituição de 1946⁴¹ continuou na linha do trabalho como obrigação social, acrescentou alguns direitos (obrigatoriedade de seguro pelo empregador contra acidentes de trabalho, reconhecimento do direito de greve, fixação de percentagens de empregados brasileiros nos serviços públicos de concessão e em determinados ramos do comércio e da indústria, participação nos lucros) e incluiu a Justiça do Trabalho como órgão do Poder Judiciário.

Na década de 1960, o TRC passou a ter maior expressão e a inserção da correspondente categoria de profissionais precisava ser definida na CLT, que datava de 1943⁴². Contudo, a Constituição de 1967⁴³ manteve-se conforme a anterior, com exceção do direito à greve que foi banido no que referente aos serviços públicos e atividades essenciais.

³⁸ BRASIL, 1934, op. cit.

³⁹ Id. Constituição (1937). **Constituição dos Estados Unidos do Brasil (de 10 de novembro de 1937)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Id. Constituição (1946). **Constituição dos Estados Unidos do Brasil (de 18 de setembro de 1946)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

⁴² Id. Câmara dos Deputados. **Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista**. Relatório Final. Brasília, DF, 2013a. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1108665&filename=REL+2/2013+CEMOTOR> Acesso em: 26 jul. 2018. p. 6.

⁴³ Id. Constituição (1967). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

Por fim, em 5 de outubro de 1988 foi promulgada a atual Constituição⁴⁴, a qual enumera, juntamente com a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa dentre os fundamentos do Estado Democrático de Direito, destinando o artigo 7º ao regime de emprego.

Modificações expressivas vieram com ela: a redução da jornada semanal de 48 para 44 horas; a supressão da estabilidade decenal; a indenização para casos de dispensa arbitrária; a elevação do adicional de hora extra para o mínimo de 50%; o aumento em 1/3 da remuneração de férias; a criação da licença paternidade; a ampliação da licença maternidade; entre outras inovações. Contudo, nenhuma das disposições referentes à jornada de trabalho aplicavam-se à categoria dos motoristas profissionais⁴⁵.

Durante as mudanças constitucionais manteve-se vigente o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943⁴⁶, que ficou nacionalmente conhecido por aprovar a CLT, na qual foram estatuídas normas reguladoras das relações individuais e coletivas de trabalho. Contudo, até o ano de 2012, não havia em seu texto disciplina sobre a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão do TRC, talvez porque, até aquele ano, a jornada fosse considerada externa e livre do controle de horário.

O Relator da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista (CEMOTOR), criada na Câmara dos Deputados, destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, Deputado Valdir Colatto, em Relatório Final emitido para alteração da Lei 12.619/2012, destacou que em período anterior a “A CLT previa situações específicas para o trabalhador ferroviário, aeroviário e marítimo, mas não contemplava o rodoviário, seus direitos e os deveres inerentes à sua profissão”⁴⁷.

No texto da CLT, até a promulgação da Lei 12.619/2012, o artigo 62⁴⁸ da Seção II (dispõe sobre a jornada de trabalho), Capítulo II (destinado às normas de duração

⁴⁴ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

⁴⁵ FERRARI, Irany; NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **História do trabalho, do direito do trabalho e da justiça do trabalho**: homenagem a Armando Casimiro Costa. São Paulo: LTr, 1998. p. 162.

⁴⁶ BRASIL, 1943, op. cit.

⁴⁷ BRASIL. Câmara dos Deputados, 2013a, op. cit., p. 6.

⁴⁸ Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

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;

do trabalho), do Título II (regula as normas gerais de tutela do trabalho), era o único dispositivo aplicável à jornada de trabalho dos motoristas carreteiros do TRC. Nele eram e são excetuados do regime de controle de jornada os empregados que exerçam atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho.

Villatore e Ronald Almeida conceituam trabalho externo por meio da citação de Amador Paes de Almeida⁴⁹:

Amador Paes de Almeida afirma que o trabalho em serviços externos previsto no artigo 62, I da CLT é aquele cuja execução se dá sem observância de horários, fiscalização e/ou controle de ponto, declarando que nesse tipo de serviço se configura a impossibilidade de se controlar efetivamente o tempo de trabalho e traz, como exemplos de empregados excluídos, por tal razão, dos direitos relativos à jornada, os vendedores externos, cobradores e motoristas⁵⁰.

Silva também define atividade externa:

[...] atividade externa deve ser considerada aquela na qual o empregado fica fora da constante fiscalização e controle do empregador. Deve ser aquela onde há impossibilidade de conhecer-se o tempo realmente dedicado com exclusividade ao empregados⁵¹.

Vieira e Meleu evidenciam que:

[...] entre as várias categorias profissionais, a que causa mais alvoroço para o referido controle da jornada é a do trabalhador externo; nessa categoria, enquadrava-se o motorista de caminhão, cuja profissão era regida até esse momento pelo art. 62, I da CLT. À época, a classe não devia horas extras ao seu empregador, porque não havia efetivo controle de jornada⁵².

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.

Parágrafo único - O regime previsto neste capítulo será aplicável aos empregados mencionados no inciso II deste artigo, quando o salário do cargo de confiança, compreendendo a gratificação de função, se houver, for inferior ao valor do respectivo salário efetivo acrescido de 40% (quarenta por cento). BRASIL, 1943, op. cit.

⁴⁹ ALMEIDA, Amador Paes de. **CLT comentada: legislação, doutrina, jurisprudência**. 6. ed., rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 77 apud VILLATORE, Marco Antônio César; ALMEIDA, Ronald Silka de. A duração do trabalho do empregado motorista profissional conforme a Lei n. 13.103/2015 e suas consequências sociais e econômicas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 277-292, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89396/2015_villatore_marco_duracao_trabalho.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 281.

⁵⁰ VILLATORE; ALMEIDA, op. cit.

⁵¹ SILVA, Paulo Roberto Coimbra (coord.). **Transportes: questões jurídicas atuais**. São Paulo: MP, 2008.

⁵² VIEIRA, Jeferson; MELEU, Marcelino da Silva. A jornada de trabalho como tempo de vida e a problemática inserida pela lei número 13.103 de março de 2015. In: OLSSON, Giovanni; FONTANA, Odisséia Aparecida Paludo (Orgs.). **Globalização e direito social: transformações e novos debates em evidência**. Santa Cruz do Sul: Essere nel Mondo, 2017. p. 60-84. p. 62.

Assim, o TRC desenvolveu-se sem que regras fossem estabelecidas para reger o seu funcionamento e os motoristas eram enquadrados na categoria de empregados descrita acima.

Neste modelo, predecessor a regulamentação da profissão de motorista, era atribuído ao caminhão o *status* de casa. No caso da atividade do motorista, diferentemente da indústria ou do comércio, o meio ambiente de trabalho são as vias, estradas e rodovias, a cabine do caminhão, as paradas, os restaurantes e estabelecimentos afins⁵³.

O veículo era decorado com frases, expressões e/ou palavras de significado pessoal, preenchido com objetos pessoais do trabalhador (estátuas de santos, fotografias de familiares, roupas, cobertores, por exemplo) e utensílios domésticos para feitura de refeições, os quais costumavam permanecer na chamada gaveta⁵⁴. Tal característica foi bem explicada por Kapron em sua Dissertação de Mestrado em História junto à Universidade Federal de Pelotas:

Uma característica importante tem sido a atividade de preparar a própria comida ou refeições. Pode-se localizar tal prática entre condicionantes do cotidiano de trabalho, em relação a ter oferta de um bom lugar para poder alimentar-se, no preço das refeições dos restaurantes ou na qualidade da comida ofertada e o tempo disponível para a realização da alimentação. Tal prática pode ser visualizada na “caixa” ou “gaveta” acoplada em muitas das carrocerias dos caminhões, constituindo-se como uma pequena cozinha. Essa tarefa do preparo da alimentação pode associar o caminhoneiro com os carreteiros coloniais ou do século XIX, parecendo ser uma prática de longa data.

Outra prática dos motoristas pode ser identificada no que se tornou bastante comum nas mensagens e pinturas como as das “frases de pára-choques” dos caminhões. Estas mensagens podem ser consideradas como conformadoras de um “retrato psicológico dos motoristas”, indicando preferências, gostos ou expressando a individualização do trabalho nas estradas. Essa prática parece ter sido uma peculiaridade de caminhoneiros brasileiros e tal “literatura rodoviária”, dada sua grande ocorrência, podendo ser integrante de um “folclore” nacional⁵⁵.

⁵³ NICOLADELI, Sandro Lunard; PERES, Fabio Augusto Mello. Inovações precarizadoras da Lei n. 13.103/2015: o estado legislando na contramão da via constitucional. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 22-34, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89202/2015_nicoladeli_sandro_inovacoes_precarizadoras.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 28.

⁵⁴ Gaveta: espaço localizado embaixo da carreta destinado ao armazenamento de alimentos, panelas, pratos, copos, fogão portátil, entre outros utensílios que se façam necessários durante as viagens para a preparação das refeições.

⁵⁵ GENTE nossa. **Boléia, a Revista do Caminhoneiro**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 36-38, 1980 apud KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. 203 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012. p. 63.

O caminhão de trabalho do empregado costumava subsistir durante toda a contratação laboral, ou seja, o motorista realizava as viagens a ele designadas sempre na direção do mesmo veículo. Este somente era alterado em casos específicos, tais como quando havia necessidade de paralisação para manutenção, em casos de acidente de trânsito que o danificasse, quando renovada a frota pela empresa ou, ainda, nos casos de razões particulares do motorista:

Durante quase a integralidade de sua jornada, o motorista profissional transita em vias públicas e, assim, não só permanece longe dos olhos do empregador, como também deixa de conviver com os demais empregados, seus colegas de trabalho. Em regra trabalha sozinho, longe de tudo e de todos, e por isso deixa de participar dos assuntos cotidianos partilhados pelos demais trabalhadores. Por vezes, enfrenta solidão e não dispõe da ajuda de terceiros para solucionar problemas inesperados que podem surgir ao longo da prestação de serviços. No deslocamento de um lugar para outro, não raro enfrenta péssimas condições sanitárias e de conforto, pela dificuldade (pública e notória) de encontrar locais adequados para descanso, alimentação e higiene pessoal. Muitas viagens impedem o retorno à sua residência, tirando-o do convívio familiar e obrigando-o a pernoitar na própria cabine do veículo ou em acomodações localizadas “na beira da estrada”. Não bastasse isso, a própria atividade executada pelo motorista profissional é marcada por circunstâncias especiais que o inserem em condições próprias de vida. O trabalho do motorista exige atenção constante durante sua execução e não permite distrações. Ao contrário de outros trabalhadores cujas funções não são intensamente prejudicadas por certo devaneio (ou permitem o alheamento enquanto realizadas), seu labor impõe concentração, cuidado e diligência ininterruptos. Eventual desatenção ou imprudência põe em risco a integridade física ou a vida não só do próprio motorista, como também de terceiros. Seu labor envolve grande responsabilidade, não apenas pelo valor daquilo que é transportado, mas principalmente porque pode colocar cidadãos em situação de perigo⁵⁶.

No padrão de trabalho de livre jornada, o motorista empregado tinha a obrigação de entregar a mercadoria intacta no horário e local indicados pela Empresa de Transporte Rodoviário de Carga (ETRC), porém, detinha plena liberdade para escolher o horário de partida, de paradas para descansar ou quando despender tempo para dormir ou alimentar-se. A jornada de trabalho, ainda que obedecidas as instruções do empregador quanto ao local e horário da entrega da mercadoria transportada, era considerada externa e, por esta razão, incompatível com o controle e fixação de horário, de acordo com os ditames do artigo 62, inciso I, da CLT⁵⁷.

⁵⁶ SWIECH, Maria Angela Szpak; POZZOLO, Paulo Ricardo. A regulamentação do trabalho do motorista profissional empregado: Leis 12.619/12 e 13.103/15. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 158-158, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89392/2015_swiech_maria_regulamentacao_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 159.

⁵⁷ BRASIL, 1943, op. cit.

Eventualmente, nenhuma regulamentação também trazia abuso na duração ininterrupta do tempo de direção, conforme bem explicado por Bernardelli:

Antes do surgimento da Lei 12.619/2012, a profissão do motorista não era regulamentada. Diante deste cenário, a confusão era grande, já que sem um texto legislativo para regular o trabalho destes motoristas, surgiam diversos problemas, o que levavam em consequência, a maior exploração destes motoristas no ambiente de trabalho. Os motoristas trabalhavam quantas horas julgassem necessário ou de acordo com o que lhes era exigido pelos seus empregadores, isto é, de acordo com a demanda da empresa na qual trabalhavam⁵⁸.

Oliveira ressalta que:

O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e o Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas (IPEA) foram contrários à ideia de regulamentação. Argumentavam que substituindo a concorrência pelo oligopólio, a regulamentação acabaria encarecendo o transporte, reduzindo a qualidade do serviço, aumentando a ociosidade e estimulando a expansão de frota própria. Além de apenas beneficiar o setor regulamentado e não trazer economias de escala, a legislação acabaria gerando tráfico de influência⁵⁹.

Contra as expectativas dos grupos acima, no ano de 2007 a Lei nº 11.442⁶⁰ foi sancionada, a qual, ainda em vigor, dispõe sobre “o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”, além de definir a ETRC como “pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal”. Porém, o exercício da profissão, quanto a limitação de horário de jornada continuava órfão de previsão legal.

Por conseguinte, até o ano de 2012, quando fora promulgada a Lei nº 12.619, não havia legislação específica a fim de regular a profissão de motorista, consoante ressaltado por Kapron: “[...] o transporte rodoviário de cargas faz parte da história recente do Brasil, sendo marcado por uma grande diversidade de empreendimentos,

⁵⁸ BERNARDELLI, Murilo Cesar Messias. A Lei 12.619/12 contribui para a dignidade no ambiente de trabalho do motorista profissional. In: ENCONTRO INTERNACIONAL DE PRODUÇÃO CIENTÍFICA UNICESUMAR, 2015. **Anais Eletrônicos...** Maringá: UniCesumar, 2015. p. 4.

⁵⁹ OLIVEIRA, 2013, op. cit., p. 26.

⁶⁰ BRASIL. **Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007**. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

de relações de trabalho e pela falta de uma efetiva regulamentação jurídica de suas operações”⁶¹.

Ferrari, Nascimento e Martins Filho destacam que as leis trabalhistas cresceram de maneira fragmentada e desordenada, num cenário onde as normas eram esparsas e separadamente destinadas à cada profissão, enquanto muitas sequer eram objeto de proteção legal específica, como era o caso dos motoristas⁶².

2.1.1 Posicionamento jurisprudencial do TRT4 durante o período anterior à vigência do marco regulatório da jornada

Conforme Coelho, o controle de jornada do motorista é bandeira da categoria defendida historicamente pelo movimento sindical representativo dos trabalhadores rodoviários que incessantemente denunciava abusos e buscava formas de controle e regulação da jornada⁶³.

O trabalho de motorista, anteriormente à regulamentação da atividade no país, tinha os períodos de descanso de direção regulamentados pela Convenção nº 153, de 1979, da Organização Internacional do Trabalho (OIT)⁶⁴, porém suas determinações não foram ratificadas pelo Brasil.

Neste cenário, anterior à vigência da primeira lei destinada à regulamentação da jornada de trabalho da profissão de motorista, as varas e tribunais trabalhistas, por meio de seus representantes togados, entendiam que deveriam estar preenchidos dois requisitos para que o trabalho fosse caracterizado como livre de controle de jornada. O primeiro, objetivo e meramente formal, referia-se à anotação na Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) da condição de trabalhador externo, cuja jornada, consoante artigo 62, I, da CLT, seria incompatível com a marcação de horário; o segundo requisito, subjetivo, voltava-se ao cumprimento de referida condição, o que era avaliado, na instrução probatória, por meio das provas carreadas

⁶¹ KAPRON, 2012, op. cit., p. 71.

⁶² FERRARI; NASCIMENTO, 1998, op. cit., p. 157.

⁶³ COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 35-49, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89394/2015_coelho_luciano_leis_flexibilizacao.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 35.

⁶⁴ INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. **Convention Nº 153 Hours of Work and Rest Periods (Road Transport)**. Geneva, 1979. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153>. Acesso em: 26 jul. 2018.

aos autos processuais, tendo por base, os julgamentos, o Princípio da Primazia da Realidade.

Como exemplos do posicionamento acima declinado, podemos citar as Ementas dos Acórdãos de números 00928-2006-020-04-00-0⁶⁵, de 2 de abril de 2008, e 0030500-44.2009.5.04.0019⁶⁶, de 16 de junho de 2010, ambos provenientes do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (TRT4) e abaixo colacionados, os quais demonstram, respectivamente, a exigência dos requisitos acima mencionados para configuração do trabalho externo:

EMENTA: TRABALHO EXTERNO. NECESSIDADE DE ANOTAÇÃO NA CTPS DO EMPREGADO. Para excepcionar-se o trabalho externo da regra geral de proteção do trabalhador, é necessário cumprir o requisito formal estabelecido no art. 62 Consolidado⁶⁷.

EMENTA: ART. 62, I, DA CLT. HORAS EXTRAS. Prova oral que afasta o enquadramento do autor no artigo 62, I, da CLT, demonstrando que a reclamada detinha condições de aferir as jornadas praticadas pelo reclamante. Descumprimento do dever de documentação imposto pelo art. 74, § 3º, da CLT. Jornada arbitrada que se mostra em consonância com a prova oral colhida, devendo ser mantida a condenação imposta⁶⁸.

A maciça maioria das decisões inclinavam-se à impossibilidade do controle de jornada – que somente veio a ser efetivamente possível com o avanço tecnológico – e se davam no sentido de enquadrar os motoristas como trabalhadores cuja atividade caracterizava-se como externa, isto é, cujo controle de horário era considerado inacessível às empresas, nos termos da Ementa abaixo, cujo inteiro teor do Acórdão de nº 0076500-80.2005.5.04.0201, de 4 de julho de 2007, encontra-se no Anexo A:

EMENTA: HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. Caso em que não se verifica a existência de controle, por parte da ré, sobre a jornada de trabalho realizada pelo autor. Labor externo que exclui o direito do empregado à percepção de horas extras, na forma do artigo 62, inciso I, da CLT. Provimento negado⁶⁹.

⁶⁵ Constante do Anexo A.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Ibid.

Villatore e Almeida destacam:

Alguns tempos atrás, quando ainda não existiam os aparelhos de tecnologia de informação, como tacógrafo, computadores, e mais atualmente, celulares e GPS (Global Positioning System), a caracterização de trabalho externo era a regra. Com a tecnologia atual, portanto, o controle, mesmo que indireto, é mais comum, como podemos analisar na doutrina e, também, na jurisprudência⁷⁰.

Coelho afirma que a jurisprudência era incerta, já que reconhecia o controle de jornada desde que comprovado pelo empregado:

A jurisprudência, entretanto, era vacilante, havendo decisões reconhecendo o controle de jornada, sempre dependente de prova de ônus do empregado, diante da presunção relativa gerada pelo artigo 62, I. O entendimento predominante, todavia, na esteira da orientação do TST, era pelo não reconhecimento como meios de controle os tacógrafos, sistemas de satélite ou outros meios utilizados para segurança e controle do veículo.

Destaque-se em alguns casos, inclusive, disposição convencional afirmando que estes trabalhadores não estariam sujeitos ao controle de jornada, sendo que a alegação patronal era em regra a de que os mecanismos que equipavam os caminhões não tinham esta finalidade, mas sim apenas o de garantir a segurança das cargas.

A hipótese demandava exame caso a caso, porque a exclusão de certos empregados do regime geral de jornada controlada, com fulcro no art. 62, inciso I da CLT, decorre da presunção legal *juris tantum* de que os trabalhadores que exercem atividades externas não sofrem qualquer espécie de controle durante o decorrer da jornada de trabalho. Entretanto, mesmo essa presunção edificada pela lei era passível de elisão, uma vez que o princípio da primazia da realidade é norteador do Direito do Trabalho⁷¹.

As deliberações que julgavam pela existência de controle de horário estavam ligadas à comprovação da existência de meios destinados a tanto, os quais, majoritariamente, eram rastreadores via satélite, sistemas de *Global Positioning System* (GPS - Sistema de Posicionamento Global) ou, até mesmo, cronotacógrafos⁷².

⁷⁰ VILLATORE; ALMEIDA, 2015, op. cit., p. 282.

⁷¹ Ibid., p. 36.

⁷² Cronotacógrafo é o instrumento ou conjunto de instrumentos destinado a indicar e registrar, de forma simultânea, inalterável e instantânea, a velocidade e a distância percorrida pelo veículo, em função do tempo decorrido, assim como os parâmetros relacionados com o condutor do veículo, tais como: o tempo de trabalho e os tempos de parada e de direção.

Os veículos de carga com peso bruto acima de 4.536 quilogramas e os veículos de passageiros com mais de 10 lugares são obrigados pelo Código de Trânsito Brasileiro a possuir cronotacógrafo. Através dele é possível monitorar o deslocamento do veículo. O disco diagrama, de papel especial, colocado no cronotacógrafo, registra dados importantes, como as velocidades desenvolvidas pelo veículo, intervalos de tempo parado e em deslocamento e distâncias percorridas. São informações aceitas legalmente como prova em caso de acidentes ou denúncias de má condução do veículo.

O disco diagrama deve ser trocado a cada 24 horas ou sete dias, de acordo com os modelos aprovados e descritos na portaria Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro)/

Este último posicionamento jurisprudencial não exigia apenas que fosse comprovada a existência de meios que possibilitassem o controle, mas analisava se tais equipamentos estavam vinculados à função específica de regulação de ponto. Se houvesse instalado no veículo aparelho destinado à sistema via satélite de rastreamento e se este aparelho fosse utilizado exclusivamente como meio de segurança e localização do veículo, o motorista empregado permanecia sem o direito ao recebimento de horas extras, ainda assim, o labor era considerado como externo e livre do controle de horário.

Para a fundamentação da grande maioria das decisões a mera possibilidade de controle de horário da direção não era suficiente para que a jornada fosse considerada passível de registro de ponto, o que veio a mudar após a promulgação da Lei 12.619/2012 e posterior Lei 13.103/2015, matéria que será objeto do próximo capítulo.

Os Acórdãos em inteiro teor, citados de maneira exemplificativa do posicionamento majoritário retratado acima, podem ser encontrados junto ao Anexo A, assim como os Acórdãos de números 01540-2007-201-04-00-6, de 5 de março de 2009, e 0099600-68.2009.5.04.0801, de 3 de março de 2011.

2.2 A jornada de trabalho dos motoristas a partir da vigência do respectivo marco regulatório

A delimitação da jornada de trabalho é passo importante para qualquer categoria de trabalhador, assim, no ano de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.619, cujo objeto era a regulamentação da profissão de motorista profissional.

Vieira e Meleu, ao citar Machado e Goldschmidt, e também Figueirôa Junior, destacam a profundidade das inovações legislativas ocorridas naquele ano:

Diretoria de Metrologia Legal (Dimel). O disco diário é único, enquanto o semanal é composto por 7 discos interligados.

Os discos contém áreas específicas para registro de velocidade, distância percorrida e tempo. Em sua parte central, há espaço apropriado para o nome do condutor, local, data de início e fim do percurso, identificação do veículo, início e fim da indicação do hodômetro e número da portaria de aprovação de modelo do disco ou fita diagrama. Devem constar ainda outros dados, como marca ou nome do fabricante, velocidade máxima de registro, código de aprovação de modelo e números das portarias de cronotacógrafos.

Embora já mencionada no texto, reforçamos que a fita diagrama é outro meio de registro das informações de deslocamento do veículo, usada em alguns modelos de cronotacógrafos. **CRONOTACÓGRAFO. O que é cronotacógrafo.** [2017]. Disponível em: <<https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/o-que-e-cronotacografo>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

A Lei nº 12.619/2012 estruturou uma categoria que não possuía tratamento específico, criando regras bem diferentes das que eram seguidas pela classe [...] Sua publicação é responsável por diversas alterações da categoria, já que regulamentou a duração da jornada, o que é de suma importância para a segurança e a saúde do motorista, porém essa não foi a única inovação trazida pela legislação: ela também proporcionou uma série de questionamentos sobre alguns aspectos que devem ser amplamente discutidos. Essa lei deve ser tratada de maneira diferenciada das demais, levando-se em consideração que o texto não abrange somente a simples jornada trabalhista de uma classe, mas sim todo um contexto que diz respeito aos setores profissional, econômico e de importância social [...] ⁷³.

Contudo, como declinado no tópico anterior, as peculiaridades da jornada desta categoria de empregado impõe seu enquadramento em categoria diferenciada, qual seja, sujeita a “condições de vida singulares” (art. 511, § 3º, da CLT⁷⁴), consoante apontado por Swiech e Pozzolo:

Inegavelmente, o conjunto das particularidades mencionadas destaca o motorista profissional dos demais trabalhadores que exercem outras atividades e prestam serviços a seu empregador, afastando-o da categoria profissional formada por estes últimos⁷⁵.

Schwinden, em estudo dedicado a analisar a Lei 12.619/2012, defende a necessidade de regulamentação do horário de trabalho para a categoria dos motoristas profissionais:

[...] verificada a urgência da limitação da jornada dos motoristas, assim como de outras providências inerentes à profissão, evoluiu-se para a promulgação do projeto de lei 319/2009, que deu origem, em 30/04/2012, à Lei nº 12.619, responsável por, entre outras medidas, regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional⁷⁶.

Singer⁷⁷ salvaguarda a legislação de 2012 e argumenta que ela qualifica a livre concorrência entre os trabalhadores, pois, a partir do marco regulatório referido, todas

⁷³ MACHADO, C. S.; GOLDSCHMIDT, R. **Um olhar constitucional sobre a jornada de trabalho do motorista profissional partindo de uma análise da nova lei do motorista**. 2012; FIGUEIRÔA JUNIOR, Narciso. **A lei n. 12.619/12, de 30/04/2012 e a regulamentação da profissão de motorista**. 2012 apud VIEIRA; MELEU, 2017, op. cit., p. 63.

⁷⁴ BRASIL, 1943, op. cit.

⁷⁵ SWIECH; POZZOLO, 2015, op. cit., p. 160.

⁷⁶ SCHWINDEN, Elisa Faorof. **A trajetória dos direitos trabalhistas e a proibição de retrocesso social: análise da Lei Nº 12.619/2012 à luz dos princípios constitucionais**. 2014. 73 f. Monografia (Graduação em Direito) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014. p. 47.

⁷⁷ SINGER, Paul. Vida nova para as cooperativas de trabalho. **Folha de São Paulo**, São Paulo, jul. 2012.

as categorias de motoristas, sejam empregados ou autônomos, têm os mesmos direitos e obrigações:

A lógica da interpretação é que direitos do trabalho são parte dos direitos do homem. Enquanto houver trabalhadores por conta alheia, com direitos dos quais não podem abrir mão, e trabalhadores por conta própria, que não gozam desses direitos (e então têm uma vantagem competitiva no mercado de trabalho), os últimos sempre serão preferidos pelos empregadores. Custam bem menos. Em época de falta de trabalho, ambos serão prejudicados: cooperados porque não são assalariados, estes porque não terão emprego.

A nova lei resolve os impasses, pois determina que todos os trabalhadores, por conta alheia e própria quando associados em cooperativa, têm os mesmos direitos⁷⁸.

A Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR) posicionou-se favoravelmente à lei e explica que:

O setor recebeu a notícia com otimismo, pois essa era uma reivindicação discutida intensamente por empresários, autônomos, funcionários e, até mesmo, embarcadores. Obviamente, como toda legislação que regulamenta uma atividade, haverá vozes discordantes, mas a maioria concorda que ela irá beneficiar o transporte de cargas no Brasil⁷⁹.

Artigo publicado pela Revista de Psicologia, elaborado por alunos da Universidade de São Paulo, da Universidade Federal do Acre e da Universidade Católica de Santos retratam as jornadas de trabalho dos motoristas como extenuantes, classificadas como longas, sem paradas para descanso e curtos prazos de entrega⁸⁰. O mesmo periódico, malgrado entender importante a regulamentação das horas de trabalho dos motoristas profissionais para preservação da saúde física e mental dos profissionais, ressalta que os dispositivos trazidos pela Lei 12.619/2012, referentes ao tempo de direção, foram impugnados pela categoria atingida:

Recentemente, os motoristas de caminhão obtiveram conquistas históricas enquanto categoria, bem como passaram por intensas mudanças legais. A fim de regular e disciplinar a jornada de trabalho, bem como diminuir os acidentes envolvendo os profissionais nas rodovias brasileiras, em 2012, a Lei 12.619/2012 regulamentou a profissão, a jornada de trabalho e o tempo de direção de motoristas profissionais. Entretanto, seus dispositivos foram revogados e, impulsionada pela importante mobilização nacional de

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ MALUCELLI, Sérgio. Lei do Motorista é sancionada. **FETRANSPAR**, mar. 2015. Disponível em: <<http://www.fetranspar.org.br/informativos/mar2015/mar2015.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

⁸⁰ SILVA, Luna Gonçalves et al. Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 154-155, 2016. p. 153.

motoristas de caminhão, em fevereiro de 2015, essa lei sofreu alterações quanto à regulamentação da jornada de trabalho e do tempo de descanso. As mudanças incluíram o aumento da jornada de trabalho para até 12 horas, com tempo máximo ao volante para até 5h e meia, bem como a diminuição do tempo de descanso semanal remunerado do motorista empregado de 35h para 24h. Em março de 2015, a Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103/2015) foi sancionada e está em vigor⁸¹.

A elaboração da Lei 12.619/2012 foi bastante discutida e o debate relativo à necessidade da formalização da profissão de motorista levantado pelo MPT, na cidade de Rondonópolis, no Estado do Mato Grosso, e girava em torno da questão do suposto excesso de tempo de direção dos profissionais, do conhecido uso de drogas por parte destes, dos acidentes de trânsito envolvendo transportadores de cargas e da realidade majoritária da profissão⁸².

Swiech e Pozzolo destacam os novos direitos trazidos aos motoristas profissionais empregados:

[...] muitas foram as novidades resultantes da Lei 12.619/12, tais como: (a) reconhecimento expresso do direito ao limite de jornada previsto no art. 8º, XIII, da CF/88; (b) direito ao controle da jornada; (c) direito a seguro contra riscos pessoais; (d) previsão de observância das Normas Regulamentadoras, editadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, quanto às condições sanitárias e de conforto nos denominados locais de espera; (e) previsão de intervalos para descanso e de repouso semanal; (f) direito à indenização pelo tempo de espera; (g) regramento especial para intervalos, para repouso semanal e para descanso fora do veículo em viagens de longa distância; (h) direito à remuneração pelo tempo de reserva; etc.⁸³.

Apesar do esforço no tangente à elaboração de uma lei que cobrisse as necessidades dos trabalhadores do transporte de carga, o relatório final da CEMOTOR aponta que os interesses do empresariado do ramo do TRC não foram observados e destaca que:

⁸¹ SILVA et al., 2016, op. cit., p. 155.

⁸² BRASIL. Câmara dos Deputados, 2013a, op. cit., p. 6.

⁸³ SWIECH; POZZOLO, 2015, op. cit., p. 152.

No geral, a situação é desfavorável ao cumprimento da Lei no conjunto do território nacional, pela falta de uma estrutura de logística de transportes no País.

Desta forma, como foi destacado em Audiência Pública da Comissão Especial, a Lei nº 12.619, de 2012, infringe a razoabilidade, porque não se pode aplicá-la devidamente em todo o território nacional.

Os depoimentos nas audiências públicas promovidas pela Comissão Especial ressaltam que o cumprimento da Lei nº 12.619, de 2012, nas atuais condições do País, poderá acarretar:

- impacto no custo do frete em torno de 30%;
- o encarecimento dos produtos;
- impacto no salário dos motoristas;
- o cancelamento de encomendas;
- falta de caminhões e de motoristas;
- a necessidade de se colocar em circulação em torno de 20% a mais do número de caminhões, para atender ao escoamento da produção;
- impacto nos prêmios dos seguros;
- custo adicional no “tempo de espera” de 30%;
- custo adicional no “tempo reserva” de 30%;
- menor produtividade dos caminhões, com consequências negativas no pagamento de seus financiamentos;
- subcontratação dos motoristas profissionais autônomos, com relação jurídica frágil, pelas empresas transportadoras;
- dificuldades no abastecimento dos supermercados;
- sérias dificuldades na comercialização de produtos perecíveis;
- aumento do roubo de cargas (com a Lei em vigor, o índice de roubo aumentou de 18%, de janeiro a março de 2013, em razão, provavelmente, da obrigação das paradas. 90% dos roubos de cargas ocorrem nas paradas)⁸⁴.

Tão logo indicados não poucos pontos negativos referentes ao reflexo financeiro da legislação de 2012, a fim de evitar impactos inconvenientes ainda maiores, tanto para as empresas, como para os empregados, a sua reformulação se fez necessária, o que resultou na revogação de alguns dispositivos, com a promulgação da Lei nº 13.103/2015.

Para Nicoladeli e Peres:

As controvérsias residiam, basicamente, no reconhecimento do tempo de trabalho do empregado aos seus tomadores de serviço. Evidentemente que essa temática provocou intensos e profundos debates no Poder Judiciário, suscitando, inclusive, a edição de Orientações Jurisprudenciais pelo Tribunal Superior do Trabalho, além de extensa gama de decisões judiciais em casos atomizados.

A solução dos conflitos individuais consolidou, em linhas gerais, duas formas de gestão do tempo dos motoristas, por vezes ratificadas, por vezes rechaçadas pelo Poder Judiciário, assim patenteadas: a) rejeição absoluta de qualquer forma de controle da atividade do motorista por conta da aplicação do artigo 62, inciso I, da CLT;⁴ b) reconhecimento de todo o tempo disponível do motorista ao empregador, aplicando-se, dependendo do caso, os artigos 4º ou 244, ambos da CLT⁸⁵.

⁸⁴ BRASIL. Câmara dos Deputados, 2013a, op. cit., p. 9-10.

⁸⁵ NICOLADELI; PERES, 2015, op. cit., p. 23.

A CEMOTOR admite a relevância da existência de legislação destinada exclusivamente à categoria dos motoristas rodoviários, sejam eles de carga ou de passageiros, porém, em análise definitiva posicionou-se pela revogação da norma de 2012:

Reconhecendo a importância da Lei no 12.619, de 2012 para os motoristas profissionais, seus empregadores e para a sociedade, a Comissão Especial, após a oitiva dos participantes das audiências públicas e dos debates direcionados para as questões inerentes à aplicação das normas ali estabelecidas, considerou necessária a modificação desta Lei.

Com efeito, não se poderia continuar exigindo obrigações sem a contrapartida na oferta da infraestrutura necessária e sem levar em conta a realidade econômica nem as diferenças urbanas e regionais existentes no País.

Assim, julgou-se que alguns dispositivos da Lei, ou a falta deles, reclamam intervenções imediatas, tanto para garantir maior segurança como para evitar transtornos na atividade de transporte coletivo de passageiros e de transporte de cargas. Os pontos fundamentais dessas intervenções serão objeto de considerações que virão a seguir⁸⁶.

Nem todos os participantes da Comissão Especial votaram favoravelmente ao relatório final aprovado. As justificativas divergentes defendiam a manutenção da Lei 12.619/2012 tal como vigorava, apesar dos inúmeros vetos levados a feito pelo Poder Executivo.

Os posicionamentos discordantes defendiam que o relatório final que aprovou a revogação da legislação precedente trazia fundamentos exclusivamente econômicos, voltados aos interesses de determinado grupo (ETRC), sem levar em consideração "outros aspectos igualmente relevantes, como os relativos à segurança das estradas, seja para o motorista profissional, seja para o motorista que eventualmente esteja compartilhando a mesma estrada que este"⁸⁷. A seguir trecho retirado de voto em separado favorável à manutenção da lei tal qual vigorava:

⁸⁶ BRASIL. Câmara dos Deputados, 2013a, op. cit., p. 11.

⁸⁷ Id. Câmara dos Deputados. **Relatório preliminar nº 01, de junho de 2013, da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista**. Brasília, DF, 2013b. p. 03. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1104476&filename=VTS+2+CEMOTOR+%3D%3E+REL+1/2013+CEMOTOR>. Acesso em: 26 jul. 2018.

De fato a atividade do motorista profissional não pode ser compreendida como a de um trabalhador comum, justificando por isto, a necessidade de uma legislação específica e diferenciada das regras contidas na CLT. Mas, não tem o legislador, incumbido desta difícil tarefa, o direito de, nesta oportunidade, priorizar os propósitos de um determinado grupo ou seus interesses econômicos, ignorando os fatores agressivos e nocivos aos quais, este tipo de atividade laborava, tende a se submeter cotidianamente. É nosso dever encontrar a melhor legislação possível capaz de salvaguardar estes profissionais das agressões típicas de sua atividade e das jornadas longas, pois, assim, a um só tempo, estaremos também, garantindo a segurança das estradas⁸⁸.

Para Moraes, a reforma da Lei 12.619/2012, por meio da promulgação da Lei 13.103/2015, foi uma ameaça ao patamar mínimo de proteção aos motoristas profissionais que promoveu flagrante retrocesso para a regulamentação da atividade desses trabalhadores e colocou em cheque o sistema político e democrático brasileiro, tendo em vista, segundo ele, ter sido produzida de modo impositivo⁸⁹. De igual maneira posiciona-se Coelho ao aduzir que “A lei 12.619/2012 foi sem dúvida um avanço necessário, a lei posterior trouxe retrocesso em alguns dispositivos e desafios interpretativos amplos”⁹⁰, e, Passos, ao classificar a Lei 13.103/2015 como profundo retrocesso ao ampliar a jornada diária trabalhada⁹¹.

Na ocasião antecessora à promulgação da Lei 13.103/2015, a Folha de São Paulo publicou matéria jornalística veiculada com o seguinte título: “Empresas querem mudar lei que impõe descanso a caminhoneiros”. A reportagem destaca o posicionamento divergente anteriormente citado, ou seja, as transportadoras assentem que a lei que deveria garantir o descanso dos motoristas e, com isto, preservar a saúde dos profissionais, assim não o faz e veio somente para embaraçar a prestação do serviço e estimular o aumento dos custos operacionais do transporte. ⁹²Os representantes dos motoristas, por sua vez, entendiam que as modificações,

⁸⁸ BRASIL. Câmara dos Deputados, 2013b, op. cit., p. 4.

⁸⁹ MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Impactos da Lei n. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 50-79, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89346/2015_moraes_paulo_impactos_lei.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 51-52.

⁹⁰ COELHO, 2015, op. cit., p. 48.

⁹¹ PASSOS, André Franco de Oliveira. Lei do motorista: história de uma longa espera, um breve avanço e agora um grande retrocesso. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 14-21, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89348/2015_passos_andre_lei_motorista.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 18.

⁹² Embora não seja o escopo desta pesquisa, é relevante ressaltar que existem estudos importantes que abordam a questão da Lei dos Caminhoneiros sob o ponto de vista da tutela do motorista. Exemplos de textos neste sentido são os seguintes: COELHO, 2015, op. cit.; MORAES, 2015, op. cit.; NICOLADELI; PERES, 2015, op. cit.; PASSOS, 2015, op. cit.; SCHWINDEN, op. cit., 2014;

hoje em vigor mediante a promulgação da Lei 13.103/2015, iriam apenas garantir a fadiga dos profissionais. A seguir trecho da reportagem colacionado:

Proposta em discussão no Congresso, e também encaminhada à Casa Civil, permite que a jornada passe a ser de seis horas seguidas com 30 minutos de descanso.

E que o tempo de descanso diário possa ser quebrado em oito horas mais três horas. Além disso, o limite de horas extras passaria de duas para quatro. No Congresso, a comissão criada para discutir a mudança é presidida pelo deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP). Ele é da bancada ruralista e favorável às mudanças na lei. Um relatório é esperado em duas semanas. Marquezelli defende que o tempo de descanso deve ser determinado estrada por estrada, dependendo das condições de cada trajeto. Ele considera que a mudança não terá impacto nos acidentes. "Não vai aumentar porque vamos obrigar todos os motoristas a fazer exames de sangue e urina uma vez por ano ou a cada dois anos. De todos os veículos. Pode ver: onde tem acidente com caminhão tem um carro ou uma moto", disse Marquezzelli.

O deputado Hugo Leal (PSC-RJ) está na comissão e afirma que a maioria dos parlamentares integrantes do grupo é da área ruralista e que a proposta final será por alterações na lei.

GARANTIR A FADIGA

O procurador do Trabalho Paulo Douglas, que participou da formulação da lei atual, diz que é possível promover flexibilizações como a da quebra do descanso de 11 horas seguidos. Mas que o aumento do número de horas extras e do tempo de direção seguido seria retrocesso [...]

[...] "A lei que garantia o descanso agora vai garantir a fadiga", afirma Douglas.

"O quadro que se delineia é que as mudanças virão, inclusive com apoio do governo."

Diretor de medicina de trânsito da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), Dirceu Rodrigues Alves Junior foi ouvido pela comissão e disse que a lei como está já não garante o repouso adequado do caminhoneiro.

Segundo ele, o ideal – pelas condições insalubres, perigosas e penosas – seria jornada de seis horas com 20 minutos de descanso a cada duas horas. "Quando disse isso, fui ironizado pelo presidente da comissão. Acho que uma comissão como essa não deveria ser presidida por alguém que exerce a atividade no setor."

Procurada, a Casa Civil não havia se pronunciado até a conclusão desta edição⁹³.

Nicoladeli e Peres acreditam que a Lei dos Caminhoneiros foi elaborada para adequar-se à atividade logística e aos interesses dos embarcadores, especialmente

SILVA, Luna Gonçalves da. **O trabalho dos motoristas de caminhão**: a relação entre vínculos empregatícios e acidentes de trabalho. 2011. 212 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Programa de Pós Graduação em Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011; SWIECH; POZZOLO, 2015, op. cit.; VILELA, Rodolfo Andrade Gouveia; IGUTI, Aparecida Mari; ALMEIDA, Ildeberto Muniz. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes de trabalho. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 570-579, 2004.

⁹³ AMORA, Dimmi. Empresas querem mudar lei que impõe descanso a caminhoneiros. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 17 abr. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/04/1263886-empresas-querem-mudar-lei-que-impoe-descanso-a-caminhoneiros.shtml>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

do patronato rural, os quais não são os destinatários finais da norma, já que não detêm legitimidade para celebrar negociação coletiva⁹⁴.

A preocupação do empresariado, na ocasião da promulgação da Lei 12.619/12, estava ligada ao aumento dos custos vinculados à implantação da nova legislação, vez que estes, somados aos custos da mão-de-obra e aos encargos tributários por ela gerados, são fatores que influenciam diretamente quando da escolha do Brasil para sediar indústrias, o que impacta diretamente o setor de transporte de carga. O temor também estava ligado ao pagamento de horas extras, o que aumentaria o valor do frete e diminuiria o nº de viagens realizadas mensalmente⁹⁵.

Distância também havia no posicionamento entre as partes envolvidas na questão referente ao monitoramento da jornada, entidades de empregados (sindicatos) e empregadores pensavam de maneira opostas. Os trabalhadores, desfavoráveis às inovações trazidas pela Lei 13.103/2015, têm seu entendimento bem definido pela Desembargadora Tereza Aparecida Gemignani e pelo Procurador do Trabalho Daniel Gemignani que assim escreveram:

A peculiaridade da realidade fática em que é prestado o trabalho do motorista profissional, tem suscitado muitos debates. No que se refere à jornada, a celeuma acerca da aplicação, ou não, do disposto no inciso I, do artigo 62 da CLT, sempre se pautou pela crescente preocupação com a preservação da integridade física, saúde e segurança não só dos motoristas, mas também de todos os demais que trafegam em ruas, avenidas e rodovias. A Lei 13.103/2015, que revogou muitos de seus artigos, foi promulgada com a pretensão de dirimir as controvérsias suscitadas, mas acabou precarizando e reduzindo direitos anteriormente conquistados, o que aumenta o desafio de promover sua interpretação em conformidade com os princípios constitucionais para evitar o retrocesso social⁹⁶.

No entanto, os sindicatos de classe não são uma representação perfeita da opinião dos motoristas sobre a Lei 13.103/2015, vez que, segundo pesquisa realizada

⁹⁴ NICOLADELI; PERES, 2015, op. cit., p. 23.

⁹⁵ DONIAK, Lúcia H. de Souza. **A regulamentação da profissão de motorista: aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga em Ponta Grossa-PR.** 2014. 169 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014. p. 52-53.

⁹⁶ GEMIGNANI, Tereza Aparecida; GEMIGNANI, Daniel. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista: questões controvertidas. **Revista do TRT10**, Brasília, DF, p. 202-205, 2015. Disponível em: <https://aplicacao.tst.jus.br/dspace/bitstream/handle/1939/75133/2015_gemignani_tereza_leis_disCIPLINAM.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 202.

pela CNT e divulgada em 18 de fevereiro de 2016⁹⁷, a maioria dos caminhoneiros ativos (88,4%) tem conhecimento da existência da lei, entretanto, 34,7% não estão satisfeitos com as novas determinações e se recusam a cumprir o tempo de descanso conforme previsto.

Embora a discussão tenha sido acirrada, a nova lei encontra-se em vigor. Esta não revogou inteiramente a Lei 12.619/2012, como optava o relatório final da CEMOTOR, mas acrescentou dispositivos e alterou outros, como a seguir será exposto.

Numa luta entre ideais representados diversamente por empresários e por alguns dos trabalhadores empregados, o posicionamento jurisprudencial, que será objeto do próximo item, tem aplicado a lei de maneira literal, levando em conta todos os seus aspectos, ainda que por vezes impossíveis de serem cumpridos e apesar de suas decisões criarem consequências diretas para a atividade econômica das empresas reclamadas.

A hipótese de dificuldade no cumprimento da jornada conforme estabelecida legalmente aparenta estar relacionada à falta de pontos de parada, à dificuldade dos motoristas empregados de adaptarem-se a esta nova rotina e aos altos custos financeiros ligados ao treinamento e manutenção de funcionários e *softwares* disponíveis em tempo integral para fiscalização dos horários, o que parece ser ainda mais acentuado nas empresas de pequeno e médio porte. Entretanto, a realidade não tem sido relevante para a formação das decisões judiciais, as quais ocorrem no sentido de condenar as transportadoras ao pagamento de horas extras e demais direitos oriundos do desrespeito ao horário de trabalho legal.

2.2.1 Determinações legais relativas à jornada dos motoristas

A recém proclamada Lei 13.103/2015, em comparação a sua predecessora, Lei 12.619/2012, flexibilizou os limites máximos estabelecidos para períodos de direção e descanso durante a jornada diária e entre uma jornada diária e outra, entre diferentes determinações de horário e conduta, conforme artigo 6º⁹⁸, o qual altera a

⁹⁷ CNT. **Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2016**. [2016]. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/Noticia/cnt-divulga-pesquisa-sobre-perfil-dos-caminhoneiros>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

⁹⁸ BRASIL, 2015, op. cit.

Seção IV-A do Capítulo I do Título III da CLT que trata do serviço do motorista profissional e, atualmente, consubstancia-se nos artigos 235-A, 235-B, 235-C, 235-D, 235-F, 235-G e 235-H da CLT⁹⁹.

Em conformidade com o preâmbulo da Lei dos Caminhoneiros, esta:

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, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências¹⁰⁰.

Pela Lei nº 13.103/2015 são alteradas não somente a Lei nº 12.619/2012 e a CLT, mas também o Código de Trânsito Brasileiro (CTB)¹⁰¹, a Lei nº 11.442/2007¹⁰² (dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração) e a Lei nº 7.408/1985¹⁰³ (que permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte). No entanto, os objetos das demais leis não entram no âmbito desta pesquisa e, por esta razão, os artigos a elas correspondentes não serão aprofundados.

As introduções primeiras trazidas pelo artigo 6º referem-se aos deveres dos motoristas empregados e resumem-se em determinar que:

- a) respeitem a legislação de trânsito quanto às regras de direção e descanso, conforme artigo 67-E do CTB¹⁰⁴;
- b) submetam-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, sob pena de infração disciplinar.

Em seguida o artigo traz alterações às determinações trazidas pela lei passada e designa que a jornada dos motoristas será de 8 horas, com prorrogação de até 4

⁹⁹ BRASIL, 1943, op. cit.

¹⁰⁰ BRASIL, 2015, op. cit.

¹⁰¹ Id. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹⁰² BRASIL, op. cit., 2007.

¹⁰³ Id. **Lei nº 7.408, de 25 de Novembro de 1985**. Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7408.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹⁰⁴ BRASIL, 1997, op. cit.

horas extraordinárias, mediante aprovação em Acordo / Convenção Coletiva correspondente.

Restou legislado que no decorrer da jornada diária de trabalho deverão ser respeitados horários para refeição, repouso e descanso, considerando-se tempo efetivo de trabalho aquele à disposição do empregador, incluindo-se o tempo de espera para carga ou descarga de mercadorias. O intervalo para refeição deve ser de uma hora e o tempo máximo de direção de 5 horas e 30 minutos.

Dentro do período de 24 horas o motorista precisa descansar 11 horas, cujo repouso pode se dar no próprio veículo ou em quaisquer locais que ofereçam condições adequadas, de acordo com o artigo 9º¹⁰⁵. O fracionamento é permitido desde que a primeira fração seja de 8 horas e o restante aconteça dentro das 16 horas subsequentes.

Tais modificações constam no atual artigo 235-C da CLT, que se encontra parcialmente transcrito a seguir:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação [...]¹⁰⁶

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a

¹⁰⁵ Art. 9º, Lei 13.103/2015. As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente. [...]

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

- I - estações rodoviárias;
- II - pontos de parada e de apoio;
- III - alojamentos, hotéis ou pousadas;
- IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;
- V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais. BRASIL, 2015, op. cit.

¹⁰⁶ BRASIL, 1943, op. cit.

coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas. [...] ¹⁰⁷.

O pagamento das horas consideradas extraordinárias se dá conforme estabelecido no artigo 7º, inciso XVI, da CF¹⁰⁸ ou mediante compensação via banco de horas, se autorizado em Convenção, Acordo Coletivo ou Acordo Individual¹⁰⁹. Já as horas caracterizadas como tempo de espera¹¹⁰ serão remuneradas na proporção de 30% sobre o salário-hora normal, enquanto as noturnas serão recebidas conforme artigo 7º, Inciso IX da Constituição¹¹¹ e 73 da CLT¹¹², tudo também conforme §5º e seguintes do vigente artigo 235-C, da CLT:

¹⁰⁷ BRASIL, 1943, op. cit.

¹⁰⁸ BRASIL, 1988, op. cit.

¹⁰⁹ Id. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹¹⁰ Durante o tempo de espera (remunerado como tal), o motorista deverá movimentar o veículo, porém, tal tempo não será considerado como jornada, e sim como parte de gozo do seu intervalo. Possibilitou-se, pois, o cômputo, nos termos do §11, das horas de espera como intervalo intrajornada ou parte do intervalo interjornadas, desde que o tempo de espera seja superior a 2h ininterruptas, seja exigida a permanência do motorista junto ao veículo, e o local ofereça condições adequadas para o descanso, sem prejuízo da paga do adicional de horas de espera. Significa dizer, ao mesmo tempo que tais horas são computadas como tempo de espera e pagas com o adicional correspondente (somente adicional), também podem ser consideradas como tempo de gozo dos intervalos intra e interjornadas – o que soa contraditório - afinal ou o empregado está livre para gozar dos intervalos (especialmente interjornadas) como lhe aprouver, ou está trabalhando ainda que em tempo de espera. Ainda mais contraditória é a disposição do §12, que dispõe que “durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.” Significa dizer, durante o tempo de espera (remunerado como tal), o motorista deverá movimentar o veículo, porém, tal tempo não será considerado como jornada, e sim como parte de gozo do seu intervalo, embora garantido o gozo do intervalo mínimo de 8h entre uma jornada e outra de trabalho.

A fim de evitar que o empregado passasse todo o dia em espera, sem ao menos auferir a remuneração ordinária do trabalho diário, inseriu-se a disposição do §10 (em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário). OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. A jornada do motorista profissional diante da Lei 13.103. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 119-128, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89343/2015_oliveiraneto_celio_jornada_motorista.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 122.

¹¹¹ BRASIL, 1988, op. cit.

¹¹² BRASIL, 1943, op. cit.

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 7º Revogado. [...].

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal¹¹³.

A legislação em vigor também disciplinou como deve ser usufruído o descanso semanal remunerado (DSR) nos casos de viagens de longa distância, assim consideradas aquelas com duração superior a 7 dias. Neste caso, o repouso será de 24 horas semanais, as quais acrescidas das 11 horas diárias de repouso entre uma jornada e outra totalizarão 35 horas semanais de DSR.

O DSR poderá ser gozado quando do retorno do motorista à base (seja ela sua residência, a matriz ou a filial da empresa) e poderá ser fracionado e/ou acumulado em concordância com os §1º e §2º do artigo 235-D da CLT:

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos¹¹⁴.

O Poder Legislativo, ainda antes da entrada em vigor da Reforma Trabalhista¹¹⁵, até certo ponto conhecedor da realidade peculiar do transporte

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ BRASIL, 2017, op. cit.

nacional, permitiu, por meio da inclusão do artigo 235-F à CLT¹¹⁶, que, se previsto em Acordo ou Convenção, poderá haver “jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso para o caso do motorista profissional empregado em regime de compensação”. De igual maneira, sabedor que muitas vezes o trabalho de motorista é remunerado por meio do pagamento de comissões, as mesmas foram legalizadas e passou a ser “permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem [...]”¹¹⁷.

Oliveira Neto destaca que:

Seguidos os termos da Lei 13103, pode-se dizer que a jornada de trabalho do motorista fica ao inteiro arbítrio do empregador, ao menos no que tange aos horários de início, intervalo e término – limitado às jornadas máximas legais que também foram alteradas¹¹⁸.

Assim, cita, o mesmo autor, que os maiores destaques quanto à Lei 13.103/2015 resumem-se aos seguintes pontos:

- a) inexistência de jornada fixa, quando não prevista no contrato – o que deve ser lido em conjunto com o artigo 7º, inciso XIV da CF/88;
- b) não mais se exige a existência de razão que justifique a jornada 12x36, bastando que esta seja fixada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho;
- c) **mediante competente ajuste coletivo, prorrogação da jornada dos motoristas profissionais podendo-se chegar a 4h extraordinárias**, o que não representa fixação de jornada ordinária de 12h, mas sim guarida para prorrogação extraordinária;
- d) quanto ao intervalo intrajornada, poderá ocorrer não só o fracionamento do intervalo previsto no § 1º do artigo 71 da CLT (15min), mas também o fracionamento e **a redução do intervalo intrajornada de 1h previsto no caput do artigo 71 da CLT**, desde que cumulativamente sejam preenchidos os requisitos previstos no §5º do artigo 71 da CLT [...]¹¹⁹

¹¹⁶ BRASIL, 1943, op. cit.

¹¹⁷ “É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei”. BRASIL, 1943, op. cit.

¹¹⁸ OLIVEIRA NETO, 2015, op. cit., p. 122.

¹¹⁹ Ibid., p. 128, grifo nosso.

- e) o intervalo interjornadas poderá ser gozado de modo fracionado, sendo que o **empregado deverá gozar minimamente de 8h ininterruptas de descanso** no primeiro período, usufruindo do tempo remanescente nas 16h seguintes, considerado o fim do primeiro período de descanso;
- f) o tempo de espera **não será mais computado como jornada de trabalho e nem como hora extra**, bem como não mais sujeito à paga da hora normal mais adicional de 30%, **mas somente ao adicional de 30%**;
- g) no transporte coletivo de passageiros, sem prejuízo do já exposto, permite-se o fracionamento do intervalo de condução previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 minutos;
- h) quanto às viagens de longa distância, cria-se **regulamentação especial para as viagens de longa distância com duração superior a 7 dias**, dentre as principais: h1) fracionamento do intervalo do repouso semanal em dois períodos, sendo um de no mínimo 30h ininterruptas, a ser gozado em continuidade a um período de repouso diário, usufruído quando do retorno da viagem; h2) **cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância, superiores a 7 (sete) dias, limitado ao número de 3 (três) descansos consecutivos**;
- i) ao ajudante empregado se aplicam todas as disposições relativas ao artigo 235-C da CLT, nas operações em que acompanhe o motorista;
- j) quanto ao código de trânsito brasileiro, em especial fica proibido o início de qualquer viagem antes **do gozo integral do intervalo interjornadas**¹²⁰.

Estabelecidos os critérios para o cumprimento da jornada, os quais foram resumidamente apresentados acima, importa saber quais os meios de as empresas controlá-la, já que o trabalho é efetivado à distância, sem a possibilidade de verificação pessoal dos horários realmente trabalhados.

Apesar de o artigo 67-E da CLT¹²¹, acrescentado pela lei estudada, atribuir ao motorista profissional a responsabilidade “por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância”, cabe à transportadora propiciar meios para tanto.

Ficou disciplinado que o tempo de direção deverá ser registrado instantaneamente por medidor inalterável de velocidade e tempo, por anotação em diário de bordo/papeleta/ficha de trabalho externo ou, ainda, por outros meios eletrônicos disponíveis instalados nos veículos, de acordo com o que disciplinado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) na Resolução nº 525¹²², de 29 de abril de 2015.

Os instrumentos eletrônicos trazem maior credibilidade perante o Judiciário quando comparados com os diários de bordo / papeletas / fichas de trabalho externo

¹²⁰ OLIVEIRA NETO, 2015, op. cit., p. 128, grifo nosso.

¹²¹ BRASIL, 1943, op. cit.

¹²² CONTRAN. **Resolução nº 525, de 29 de Abril de 2015**. Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os artigos 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

preenchidos manualmente pelo motorista, vez que estes podem ser facilmente fictícios e alterados quando do acerto de conta¹²³ da viagem, entre o motorista e responsável na empresa por tal tarefa.

Já no ano de 1999, conforme exposto por Anefalos em trabalho destinado ao estudo do gerenciamento de frotas do TRC, o sistema de rastreador gerava informações fidedignas, o que vem reiterar a importância dos meios eletrônicos de controle de jornada para além da facilitação da fiscalização da jornada de trabalho trazida pela Lei 13.103/2015:

Em relação ao Brasil, Reis (1997) relaciona os seguintes benefícios intangíveis, advindo dos sistemas de rastreamento por satélite: melhoria do serviço ao cliente; aumento da eficiência operacional do veículo; menos ociosidade do veículo; melhor aproveitamento da capacidade do veículo; melhor controle da jornada de trabalho do motorista, aumento da segurança do veículo e do motorista; socorro mais rápido em caso de acidentes; menor perda de tempo durante revisões e manutenções¹²⁴.

A despeito de a guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo serem de responsabilidade do condutor¹²⁵, a fidedignidade dos dados fornecidos pelo aparelho digital utilizado é a grande preocupação do empresariado, e, por esta razão, muitas empresas comercializadoras de *softwares* já os vendem com a assessoria necessária para homologação junto ao sindicato da categoria responsável pela região. Isto é, o *software* de monitoramento

¹²³ A cada início de viagem é fornecido ao empregado (motorista), pela ETRC, um valor monetário para custeio de possíveis despesas no decorrer do percurso do transporte da mercadoria, entre eles, custos com eventual manutenção mecânica, borracharia, auxiliar de descarga, pedágios e abastecimento. Assim, ao final de cada viagem é feito um “acerto de contas” entre as partes, no qual é averiguado a diferença entre o valor fornecido pela ETRC no início da viagem e aquele despendido com possíveis custos no decorrer da prestação do serviço de transporte da carga, mediante apresentação das notas fiscais pelo motorista. O valor remanescente, se houver, é devolvido à empresa.

¹²⁴ ANEFALOS, Lílian Cristina. **Gerenciamento de frotas do transporte rodoviário de cargas utilizando sistemas de rastreamento por satélite**. 1999. 149 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Universidade de São Paulo, Piracicaba, 1999. p. 4.

¹²⁵ Artigo 67-E: “O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.
 § 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.
 § 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.
 § 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.
 § 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor”. BRASIL, 1943, op. cit.

de jornada a ser utilizado pela transportadora é, antes mesmo do início de suas funções, levado ao sindicato de classe para que seja verificada a impossibilidade de alteração ou eliminação de dados manualmente e para que seja demonstrada a transparência e confiabilidade do equipamento contratado.

Instalados, os sistemas de monitoramento de rota, horário e velocidade são capazes de verificar e avisar a empresa sobre, por exemplo, as seguintes situações:

- a) jornada de trabalho prorrogada (quando o limite máximo de jornada foi atingido);
- b) jornada excedida (quando o limite máximo de jornada foi atingido);
- c) intervalo para refeição (quando o intervalo mínimo de refeição não foi respeitado);
- d) intervalo de descanso diário (quando não foi atingido o tempo mínimo diário de descanso);
- e) parada determinada (quando foi atingido o tempo máximo de direção sem nenhuma parada para descanso, após 5hs30min de direção contínua).

A legislação está em vigor e há meios para que a jornada seja controlada, nada obstante a discrepância entre ela e o costume da profissão quanto a liberdade de horário durante as viagens. Entretanto, o funcionamento das normas tal como impostas pela lei não depende exclusivamente da boa vontade e da condição econômica da empresa em adequar-se. O sucesso da implantação de nova cultura laboral está acoplado à aceitação da mesma pelos motoristas, pois deles é a prerrogativa de alimentar o sistema eletrônico ou preencher manualmente a ficha ponto que carregam consigo.

2.3 Monitoramento da jornada, custos de agência e custos de transação

O monitoramento da jornada está inserido num contexto de relacionamento de agência entre o principal (empresa) e o agente (motorista). Eric Posner descreve o que é uma relação de agência: “Uma relação de agência, em sua versão mais simples, é uma relação em que uma pessoa, o “principal”, beneficia-se quando outra pessoa, o “agente” realiza alguma tarefa com cuidado ou esforço”¹²⁶.

¹²⁶ POSNER, Eric. **Agency models in law and economics**. Chicago: The Coase Lecture, 2000. (John M. Olin Law & Economics, working paper n. 92). p. 1, tradução nossa.

Assim, o circunstancial inconveniente relatado ao final do tópico acima é caracterizado no Direito e Economia como um problema de agência, cujo conceito é também bem elaborado por Eric Posner:

Um relacionamento de agência é um relacionamento entre duas pessoas, uma das quais (a “principal”) beneficia-se quando o outro (o “agente”) executa alguma tarefa. O principal beneficia-se mais quando o agente cuida ou usa esforço ao executar a tarefa do que quando o agente não cuida ou não empreende esforço. O agente, no entanto, prefere não fazer o esforço a menos que seja compensado. Se o principal puder observar o nível de esforço do agente, pagará o agente para se envolver no nível adequado de esforço, e se o pagamento for grande o suficiente, o agente engajar-se-á no nível adequado de esforço. Mas se o diretor não puder observar diretamente o nível de esforço, temos o que é chamado de problema de agência. O agente pode se envolver em baixo esforço, ou o que é freqüentemente chamado de “risco moral”. O agente pode prometer usar o esforço, mas a menos que seja observado, a promessa do agente não é executável, por isso o principal não tem razão para acreditar na promessa do agente¹²⁷.

Jensen e Meckling retratam que dos problemas de agência originam-se os chamados custos de agência, e explicam como surgem:

Observe também que os custos de agência surgem em qualquer situação que envolva esforço cooperativo (tal qual a co-autoria do presente artigo) por parte de duas ou mais pessoas, mesmo se não houver uma relação principal agente claramente definida¹²⁸.

Contudo, Saito e Silveira¹²⁹, utilizando o conceito de relacionamento de agência trazido por Jensen e Meckling, destacam que dentro do relacionamento de agência nem sempre o empregado (agente) age em conformidade com interesse pretendido pela empresa (principal):

¹²⁷ POSNER, 2000, op. cit., p. 4, tradução nossa.

¹²⁸ JENSEN, Michael C.; MECKLING, William H. Teoria da firma: comportamento dos administradores, custos de agência e estrutura de propriedade. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 48, n. 2, p. 87-125, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rae/v48n2/v48n2a13.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 89.

¹²⁹ SAITO, Richard; SILVEIRA, Alexandre Di Miceli da. Governança corporativa: custos de agência e estrutura de propriedade. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 48, n. 2, p. 79-86, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rae/v48n2/v48n2a07.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 80.

Os autores definem um relacionamento de agência como “um contrato onde uma ou mais pessoas – o principal – engajam outra pessoa – o agente – para desempenhar alguma tarefa em seu favor, envolvendo a delegação de autoridade para a tomada de decisão pelo agente”. Se ambas as partes agem tendo em vista a maximização das suas utilidades pessoais, existe uma boa razão para acreditar que o agente não agirá sempre no melhor interesse do principal¹³⁰.

Jensen e Meckling, citados acima, escreveram sobre a Teoria da Firma, os comportamentos dos administradores, os custos de agência e a estrutura de propriedade num único texto, no qual referem que nas situações nas quais o agente não contribuir para maximizar os interesses da firma, há a possibilidade de monitoramento como uma das alternativas para limitar sua atividade¹³¹.

Posner coaduna desta posição e explica que para a empresa minimizar tais custos de agência há duas maneiras prevaletentes. A primeira é projetar um contrato, a segunda é investir em monitoramento¹³². Cumulativamente, a estas duas formas podemos acrescentar, para melhoria do conflito de interesse entre principal e agente e como incentivo para este último, a implementação do uso do salário variável.

Coase equipara a firma ao mercado e indica o empresário como coordenador principal:

Fora da firma, os movimentos dos preços orientam a produção, que é coordenada através de uma série de transações de troca no mercado. Dentro da firma, estas transações de mercado são eliminadas e, no lugar, da complicada estrutura de mercado com transações de troca, é colocado o empresário coordenador, que dirige a produção¹³³.

Contudo, não obstante a autoridade do empresário (coordenador) em monitorar a jornada laboral dos motoristas, a atitude destes de alimentar corretamente o sistema é requisito essencial para o funcionamento do monitoramento da jornada.

Neste contexto, Zanella, em estudo dedicado aos trabalhos de Williamson, ressalta a existência de possível comportamento oportunista:

[...] o comportamento oportunista, sendo essencial a ideia de que na busca de seu autointeresse, os homens nem sempre se conduzem de maneira transparente e honesta. Nesse sentido, conforme a observação de

¹³⁰ SAITO; SILVEIRA, 2008, op. cit., p. 80.

¹³¹ JENSEN; MECKLING, 2008, op. cit., p. 89.

¹³² POSNER, 2000, op. cit., p. 5.

¹³³ COASE, Ronald H. The nature of the firm. **Economica**, [s.l.], v. 4, n. 16, p. 386-405, 1937 apud CAVALLI, Cássio Machado. **Empresa, direito e economia**. Rio de Janeiro: Forense; FGV Direito Rio, 2013. p. 391.

Williamson (1985, p. 47), oportunismo [...] inclui, mas certamente não está limitado às formas mais óbvias, tais como a mentira, o roubo e a fraude. O oportunismo envolve na maioria das vezes formas sutis de enganação. Tanto na forma ativa e passiva quanto nos tipos *ex-ante* e *ex-post*¹³⁴.

Para Swiech e Pozzolo há dois entendimentos sobre a ausência no diploma legal quanto à responsabilidade do empregador no que pertine à anotação dos horários no decorrer da jornada: o primeiro seria devido à obrigação de controle e de fruição dos períodos de descanso ser orientada pelo próprio motorista empregado, por exercer sua atividade longe dos olhos do empregador; o segundo viés é no sentido de que a falta de previsão se deu devido a responsabilidade pela fiscalização da jornada de trabalho e do tempo de descanso ser atribuída ao empregador, conforme previsto pela CLT (artigo 74), a qual, a este, sempre estendeu tal encargo¹³⁵.

As empresas não enfrentam somente a possível elevação dos custos operacionais, elas suportam, cumulativamente, o desgaste e os enormes custos transacionais para convencer, instruir e treinar os empregados para que possam aceitar, adaptarem-se e obedecerem às novas regras. Sem a parceria dos empregados, nem o melhor sistema eletrônico de monitoramento seria capaz de ser efetivo no controle de jornada, pois externo é o trabalho realizado pelo motorista, malgrado o entendimento contrário da lei.

Por custos transacionais pode-se entender aqueles de identificação das partes com quem se pretende negociar, isto é, os custos empreendidos na obtenção da própria barganha. Estes custos, os transacionais, quando presentes, influenciam na tomada de decisão, a fim de preterir escolhas ineficientes, ou seja, aquelas que não os minimizam¹³⁶.

Carvalho e Jobim definem e ilustram, de maneira objetiva e clara, o que são custos de transação:

O foco foi nos chamados *Custos de Transação*. Estes referem-se não ao custo das mercadorias, bens e serviços em si mesmos, mas sim aos custos da própria transação. Por exemplo, um produto qualquer, como um livro raro, pode ter um preço X. Mas, se para adquiri-lo eu tiver que dar a volta ao mundo ou passar dias convencendo o seu proprietário a vendê-lo, é evidente que o

¹³⁴ ZANELLA, Cleunice et al. Conhecendo o campo da economia dos custos de transação: uma análise epistemológica a partir dos trabalhos de Oliver Williamson. **Revista de Ciências da Administração**, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 64-77, 2015. p. 71.

¹³⁵ SWIECH; POZZOLO, 2015, op. cit., p. 183.

¹³⁶ POLINSKY, A. Mitchell. **An introduction to law and economics**. New York: Wolters Kluwer Law & Business, 2011. (Aspen Coursebook series). p. 14-15.

preço real do livro será $X + Y$, sendo Y o custo de toda a transação necessária para a compra¹³⁷.

De igual maneira, Cateb, ao analisar economicamente a lei das sociedades anônimas, descreve os custos de transação e destaca sua significância na busca de um resultado eficiente economicamente:

Custos de transação são os custos de realização e cumprimento de transações ou trocas de titularidade. Ou seja, na realização de qualquer negócio jurídico, os agentes considerarão os custos embutidos naquele negócio para parametrizar suas ações em busca de um melhor e mais eficiente resultado econômico¹³⁸.

Há um choque entre as normas relativas à jornada compiladas na atual legislação, divergente de outrora, e a prática rotineira firmemente enraizada nas transportadoras do país e, respectivamente, em seus funcionários, acostumados com a liberdade vinculada à profissão. Martins expressa-se bem: “[...] observa-se, de um lado, a exigência mundial impondo ‘normas’ de conduta e, por outro, o trabalhador que as colocará em prática”¹³⁹.

2.3.1 Posicionamento jurisprudencial do TRT4 a partir da vigência do marco regulatório da jornada e Análise Econômica do Direito

A lei encontra-se vigente e a luta argumentativa entre as partes atingidas não limita-se à discussões filosóficas no âmbito de seus círculos de convivência, mas refletem-se nos autos processuais das reclamações trabalhistas. Neste ínterim, são arguidas práticas laborais díspares, ao passo que a jurisprudência tem se posicionado, pacificamente, pela aplicação crua da letra da lei.

O aspecto econômico das decisões judiciais, assim como a (in)viabilidade da obediência irrestrita à lei, não é considerado pelos julgadores, os quais, apesar de

¹³⁷ CARVALHO, Cristiano; JOBIM, Eduardo. O direito tributário e a interpretação econômica do direito: deveres instrumentais, custos de conformidade e custos de transação. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 239-248. p. 241.

¹³⁸ CATEB, Alexandre Bueno. Análise econômica da lei de sociedades anônimas. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 263-272. p. 265.

¹³⁹ MARTINS, Luzia Teixeira; DELL'AGLI, Betânia Alves Veiga. Valores de motoristas de caminhão: o que lhes causa admiração e indignação?. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, DF, v. 34, n. 4, p. 894-975, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v34n4/1982-3703-pcp-34-4-0894.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 896.

operadores do direito detentores do poder de proteção da classe trabalhadora, têm prolatado decisões com consequências financeiras e sociais que afetam diretamente as empresas de transporte rodoviário de carga e seus subordinados, ao revés do que elucidado por Coase:

[...] as cortes influenciam diretamente a atividade econômica. Desse modo, seria aparentemente desejável que as cortes tivessem os deveres de compreender as consequências econômicas de suas decisões e, na medida em que isso fosse possível, sem que se criasse muita incerteza acerca do próprio comando da ordem jurídica, de levar em conta tais consequências ao exercerem sua competência decisória¹⁴⁰.

O Poder Judiciário é meio importante para impulsionar a maximização da riqueza, pois de suas decisões são originados, indiretamente, custos transacionais de suma importância, os quais podem fomentar ou prejudicar o crescimento empresarial.

Bobbio¹⁴¹ é signatário deste pensamento e afirma que a função primordial do direito é a função econômica. Logo, os juristas deveriam observar, quando da aplicação dos institutos jurídicos, referida função, a fim de compreender a adequação do sistema jurídico a uma determinada realidade social. A análise pode ser concluída a partir de duas perspectivas: a primeira, mediante a comparação de diferentes estruturas jurídicas de modo a averiguar qual melhor se adequa a determinada ocasião; a segunda, por meio da observação das funções típicas e das efetivamente desempenhadas pela estrutura jurídica discutida¹⁴².

Cavalli bem resume a ideia acima apresentada, relativa ao funcionalismo jurídico:

¹⁴⁰ COASE, Ronald H. **The firm, the market, and the law**. Chicago: University of Chicago Press, 1990. p. 119, tradução nossa.

¹⁴¹ BOBBIO, Norberto. **Estado, governo, sociedade**: para uma teoria geral da política. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

¹⁴² CAVALLI, 2013, op. cit., p. 219-220.

[...] o Funcionalismo Jurídico vincula o direito à realidade econômica, pois cumpre ao intérprete, na investigação de um instituto jurídico, compreender não apenas a estrutura do próprio instituto jurídico, mas, também, a sua efetiva função econômica, ante a constatação de que diversas estruturas jurídicas podem desempenhar uma mesma função econômica, e diversas funções econômicas podem ser desempenhadas por uma mesma estrutura jurídica¹⁴³.

Em congruência com a característica funcionalista do Direito, Caliendo identifica quatro postulados da AED, quais sejam:

- a) o *individualismo metodológico*, ou seja, os fenômenos coletivos devem ser explicados como resultantes de decisões individuais;
- b) *escolha racional*, ou seja, as decisões individuais são entendidas como racionalmente dirigidas à maximização dos interesses individuais (*benefits over costs*);
- c) *preferências estáveis*, postula-se que no curto prazo há a estabilidade de preferências;
- d) *equilibrium*, entende-se como poucos princípios fundamentais da teoria dos preços dita a sua estrutura econômica¹⁴⁴.

A lei precisa estar adequada a realidade, se, ao que parece, não está, os julgadores, por meio das decisões judiciais deveriam realizar a interligação entre vida prática e vida ideal para minimizar, tanto quanto possível, suas consequências fáticas, sob pena de tornarem-se um obstáculo ao desenvolvimento econômico¹⁴⁵.

Pensamento semelhante apresenta Machado, Silva e Machado, ao estudarem os custos de oportunidade para a parte autora em processos judiciais eletrônicos junto à Procuradoria da União do Estado de Goiás:

A análise econômica do direito, Law and economics, busca a sua compreensão, ao partir de pressupostos e valores econômicos, aplicáveis ao caso concreto pelo magistrado. Dessa forma, a racionalidade econômico-jurídica interage com o meio, de forma a determinar e influenciar a prática jurídica e o delineamento de novas linhas no ordenamento em geral [...]¹⁴⁶.

¹⁴³ CAVALLI, 2013, op. cit., p. 220.

¹⁴⁴ CALIENDO, Paulo. Direito internacional privado e análise econômica do direito. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 273-286. p. 276, grifo nosso.

¹⁴⁵ ROSA, Alexandre Moraes da; LINHARES, José Manuel Aroso. **Diálogos com a Law & Economics**. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011. p. 76.

¹⁴⁶ MACHADO, Michele Rílany Rodrigues; SILVA, César Augusto Tibúrcio; MACHADO, Lúcio de Souza. Custo de oportunidade para a parte autora em processos judiciais eletrônicos: um estudo na procuradoria da União em Goiás. **Revista Brasileira de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 5, p. 1165-1189, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v48n5/05.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 1168.

Conforme escrito por Carvalho e Jobim, a AED tem por objetivo a relação entre os domínios do sistema jurídico e do sistema econômico dentro da realidade social. Neste sentido leciona que:

A Análise Econômica do Direito ou Direito e Economia é um ramo do conhecimento interdisciplinar, que busca não só aplicar a teoria econômica ao direito, mas também desenvolver ferramentas epistemológicas não originalmente disponíveis na Ciência Jurídica ou na Ciência Econômica, tradicionalmente reducionistas¹⁴⁷.

Os mesmos autores destacam a existência de consequências econômicas advindas do sistema jurídico e retomam tópico antes mencionado, correspondente a relevância consequencialista das decisões judiciais:

O Direito e Economia, por outro lado, é uma vertente que se preocupa com as consequências advindas das normas jurídicas no sistema econômico, que reflete, em boa parte, o sistema social como um todo. Essas consequências podem ser boas ou ruins, mas existem, uma vez que o Direito intervém na realidade social. E por gerar consequências reais, muitas vezes as normas jurídicas, sejam leis, sejam decisões judiciais, acabam gerando efeitos opostos àqueles originalmente pretendidos por seus emissores. Daí a importância de compreender quais são esses efeitos e por que eles são gerados¹⁴⁸.

Entretanto, os resultados econômicos pós trânsito em julgado não têm sido relevantes para a formação da jurisprudência, a qual surge no sentido de condenar a ETRC ao pagamento de horas extras e demais direitos oriundos de eventual desrespeito ao horário de trabalho legal.

As decisões têm ocorrido no sentido de condenação das transportadoras pelo simples fato de haver meio de controle da jornada, entendendo-se por meios de controle não somente instrumentos eletrônicos, mas, inclusive, a mera possibilidade de anotação em papeleta. Logo, resta enterrada toda a possibilidade de decisão admissível de realização de trabalho externo, dispensável de controle, por qualquer motorista.

O posicionamento majoritário atual pode ser resumidamente ilustrado por meio das Ementas abaixo colacionadas, retiradas dos acórdãos de números 0000426-72.2011.5.04.0201 RO, de 16 de agosto de 2012, 0001268-07.2011.5.04.0701, de 27 de junho de 2013, 0001397-14.2012.5.04.0204, de 4 de dezembro de 2014, 0002233-

¹⁴⁷ CARVALHO; JOBIM, 2008, op. cit., p. 239.

¹⁴⁸ Ibid., p. 240.

84.2012.5.04.0204, de 27 de agosto de 2015, 0000221-33.2015.5.04.0741, de 26 de abril de 2016, 0021542-78.2014.5.04.0024, de 5 de julho de 2017, e 0020911-91.2015.5.04.0124, de 3 de maio de 2018¹⁴⁹:

HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. A exceção prevista no artigo 62, inciso I, da CLT não alberga a hipótese em que há possibilidade de controle da jornada de trabalho do autor, conforme demonstram os elementos existentes nos autos. Recurso provido.

MOTORISTA. CONTROLE DA JORNADA. INAPLICABILIDADE DO ARTIGO 62, I, DA CLT. Embora o motorista exercesse atividade externa, era possível o controle da jornada de trabalho pelo empregador, sendo devido o pagamento de horas extras, adicional noturno e reflexos.

HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. A prestação de trabalho externo, por si só, não é bastante para o enquadramento do empregado na exceção prevista no art. 62, I, da CLT, o qual exige a impossibilidade do exercício do controle da jornada de trabalho pelo empregador.

HORAS EXTRAS. MOTORISTA CARRETEIRO. ATIVIDADE EXTERNA. POSSIBILIDADE DE CONTROLE DE HORÁRIO. O fato de o trabalhador realizar serviço externo não o enquadra, por si só, na regra do art. 62, I, da CLT, exceção ao regime geral de duração da jornada, sendo imprescindível que a atividade externa seja incompatível com a possibilidade de fiscalização de horário de trabalho pelo empregador

HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE CARRETA. A atividade de Motorista de Carreta, a despeito de ser exercida externamente, não atrai a incidência da regra de exceção prevista no art. 62, I, da CLT, tendo em vista a possibilidade concreta de controle de horário. À luz do disposto na Lei nº 12.619/12, que regulamentou a atividade do Motorista profissional, e não tendo sido observada a regra do art. 74, §3º da CLT, observar-se-á no arbitramento da jornada de trabalho os limites traçados pelas partes e a prova produzida nos autos.

HORAS EXTRAS. MOTORISTA. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE JORNADA. ART. 62, I, CLT. Comprovado o exercício de atividade externa compatível com o controle da jornada de trabalho, não se admite o enquadramento do empregado na exceção prevista no art. 62, I, da CLT.

MOTORISTA DE CARRETA. HORAS EXTRAS. SERVIÇO EXTERNO. O fato de o trabalho ser prestado de forma externa, por si só, não exclui a aplicação do capítulo II do Título II da CLT. No caso, o autor utilizava veículo com rastreador, a empresa mantinha contrato de passagem automática do veículo em pedágios, em cuja fatura consta os registros de horários de passagem do caminhão, bem como as partes efetuavam contato telefônico durante as viagens. Existindo a possibilidade de controle direto ou indireto da jornada, o empregado faz jus ao pagamento de horas extras realizadas.

¹⁴⁹ Constantes do Anexo B.

Os Acórdãos em inteiro teor correspondentes as Ementas exemplificativas do posicionamento jurisprudencial retratado neste item podem ser encontrados junto ao Anexo B.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Frente à existência de grande nº de empresas transportadoras de carga por meio rodoviário e devido a opção por submeter questionário acompanhado de entrevista, a estratégia de abordagem é estudar um único caso aprofundadamente, cujos achados encontrados com a aplicação do presente método não devem ser generalizados à demais empresas similares.

A pesquisa, por ser empírica, com finalidade prática, se deu por meio de estudo de caso, o qual tornou-se adequado porque propiciou o contato direto com vários setores da firma pesquisada, quando da visita à empresa para realização da entrevista.

Referida visitação possibilitou não somente o entendimento da realidade da empresa objeto do estudo de caso, mas também o conhecimento da prática laboral rotineira do setor do TRC em geral; e, especialmente, agregou dados para propiciar, com maior tranquilidade e especificidade, a análise de eficiência direcionada a questão dos custos operacionais.

Yin, de maneira breve, expõe as razões que fundamentam tal opção:

Em resumo, o estudo de caso permite uma investigação para se preservar as características holísticas e significativas dos eventos da vida real – tais como ciclos da vida individuais, processos organizacionais e administrativos, mudanças ocorridas em regiões urbanas, relações internacionais e a maturação de alguns setores¹⁵⁰.

Escolhida a empresa, sua identidade é mantida em sigilo, nos moldes da Resolução 510 do Conselho Nacional de Saúde (CNS)¹⁵¹.

Apenas dados qualitativos foram coletados, de acordo com questionário e entrevista constante dos Apêndices, com exceção do formulário preliminar, no qual foram fornecidas informações numéricas relativas ao faturamento e nº de veículos e empregados da empresa estudada.

¹⁵⁰ YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Tradução de Daniel Grassi. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. p. 21.

¹⁵¹ CNS. **Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016**. Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana, na forma definida nesta. Disponível em: <<http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/reso510.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

O formulário para obtenção de dados preliminares da empresa, constante do Apêndice A, foi elaborado com a utilização do Programa *Word*, salvo em formato de documento e encaminhado por meio eletrônico para o respectivo responsável pelo setor jurídico interno da empresa estudada, o qual retornou o documento respondido, salvo em *Portable Document Format* (PDF - formato portátil de documento), a fim de garantir a não alteração das informações.

A coletânea preliminar de dados refere-se a informes gerais sobre a companhia, a fim de facilitar a formulação de questionário específico relativo aos custos embutidos na realização da prestação do serviço de transporte. Este documento inicial foi respondido na data de 16 de janeiro de 2018.

Por meio deste formulário introdutório foram fornecidos à pesquisa o nº da empresa no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), os endereços da matriz e das filiais, o nº total de empregados, o nº de motoristas de caminhão, o nº de caminhões, o nº de carretas, o faturamento anual dentre os anos de 2007 a 2016 e a divisão de setores.

O formulário finalizou-se com espontâneo relato do informante sobre a forma de implantação do controle de jornada:

Observações: Com o marco legal (lei 12.619/12) a empresa passou a adotar mecanismos de controlar a jornada de trabalho do motorista profissional, num primeiro momento pelas médias dos discos de tacógrafos, depois por papeletas (documentos preenchidos pelos motoristas) e por fim o sistema hoje adotado, o qual estamos desde meados de 2013 (sistema ATSlog), o qual o controle é feito pelas “macros” (códigos digitados no sistema de rastreamento embarcado no veículo), o qual ao final do período gera a ficha ponto do motorista profissional.

Mesmo antes da vigência do marco, todos os colaboradores da empresa eram orientados e treinados a programarem suas paradas para descanso e alimentação, no entanto, eram os motoristas que geriam a sua jornada, ou seja, não tínhamos a possibilidade de controlar a jornada dos mesmos¹⁵².

Obtidos os dados essenciais, foi elaborado questionário com auxílio da plataforma Google Formulários, o qual conteve 21 perguntas e foi disponibilizado para resposta pelo diretor jurídico da empresa na data de 8 de março de 2018 às 15 horas e 12 minutos e respondido em data de 19 de março de 2018 às 15 horas e 23 minutos.

O questionário pretendeu, de maneira objetiva e utilizando uma linguagem coloquial, perguntar quando implementou-se o controle de jornada, se a opção estava

¹⁵² Relato do entrevistado (Apêndice A).

vinculada à entrada em vigor do marco legal e se a escolha trouxe, direta ou indiretamente, prejuízos ou ganhos econômicos à empresa.

Para conclusão da pesquisa junto à empresa, obtidas as respostas do questionário, foi realizada, pessoalmente, na sede da empresa objeto do estudo de caso, entrevista direcionada ao responsável também pelas respostas dadas ao formulário preliminar e ao questionário que o seguiu, respectivamente de Apêndices A e B.

Na ocasião da entrevista constante do Apêndice C, às 14 horas do dia 22 de março de 2018, junto a sede da empresa estudada, foram aprofundadas as perguntas objetivas formuladas via questionário, cujos dados coletados serão apresentados no item destinado à apresentação e análise daqueles.

Os dados coletados mediante formulário, questionário e posterior entrevista foram analisados manualmente, mediante leitura, utilizando-se como ferramenta de compilação o programa de computador *Word*.

Para proporcionar facilidade ao respondente e diminuir o campo de respostas, os dados coletados baseiam-se no trajeto de maior fluxo realizado pela empresa estudada, qual seja, entre Paulínea, localizada no Estado de São Paulo (SP), e Camaçari, localizada no Estado da Bahia (BA).

A janela de tempo analisada é compreendida entre o dia 1 de janeiro de 2007 e 31 de dezembro de 2016, num espaço temporal de 10 anos, cuja data central divisora é a data da promulgação da Lei 12.619, em 30 de abril de 2012. A pesquisa iniciou-se no ano de 2017, por meio do formulário preliminar, por esta razão, referido ano, assim como o corrente (2018), encontra-se excluído dos dados analisados.

Optou-se por, em algumas perguntas, com a finalidade de obter respostas com maior especificidade, adicionar a opção temporal de curto e/ou longo prazo às respostas, sendo estes definidos de acordo com a classificação contábil, respectivamente, de 12 meses e acima de 12 meses, de acordo com o artigo 179 da Lei nº 6.404/76¹⁵³.

¹⁵³ Art. 179. As contas serão classificadas do seguinte modo:

I - no ativo circulante: as disponibilidades, os direitos realizáveis no curso do exercício social subsequente e as aplicações de recursos em despesas do exercício seguinte;

II - no ativo realizável a longo prazo: os direitos realizáveis após o término do exercício seguinte, assim como os derivados de vendas, adiantamentos ou empréstimos a sociedades coligadas ou controladas (artigo 243), diretores, acionistas ou participantes no lucro da companhia, que não constituírem negócios usuais na exploração do objeto da companhia. BRASIL. **Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976**. Dispõe sobre as Sociedades por Ações. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6404compilada.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

No que se refere a pesquisa jurisprudencial realizada, para limitar seu alcance optou-se por restringi-la aos julgados oriundos do TRT4, tendo em vista que a maioria das reclamações trabalhistas interpostas em desfavor da empresa estudada se desenvolvem junto às Comarcas do Estado do RS.

A busca por decisões em segunda instância se deu por meio da digitação de palavras-chave (horas extras, motorista de caminhão, rastreador e jornada) junto ao endereço eletrônico do Tribunal mencionado, qual seja <https://www.trt4.jus.br>. A pesquisa foi dividida em períodos anuais, cujos termos iniciais e finais compreenderam, respectivamente, o primeiro e o último dia de cada ano, a contar do ano de 2007, com exceção para a pesquisa direcionada ao ano de 2018, que conteve como data final o dia 30 de junho de 2018.

4 SISTEMATIZAÇÃO DA ANÁLISE DO CASO CONCRETO

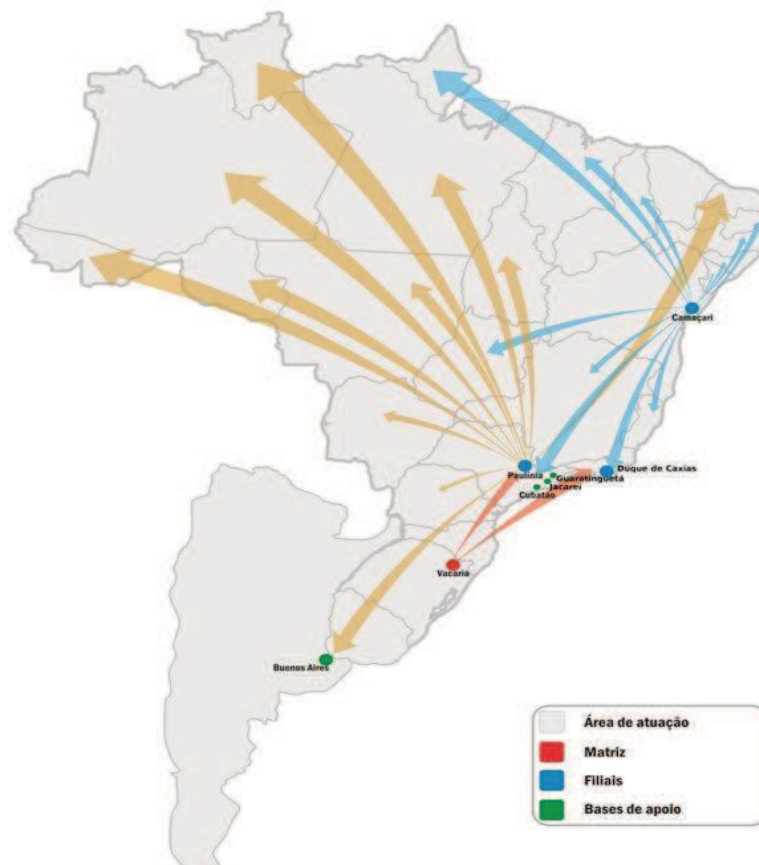
4.1 Protocolo do caso

A empresa selecionada refere-se a transportadora especializada na distribuição de bebidas e no transporte de químicos em estado líquido, a granel ou sólidos embalados, os quais possuem como destinatário indústrias que transformam as matérias-primas em bens de consumo.

A corporação conta com a matriz no Estado do Rio Grande do Sul (RS) e outras 6 filiais distribuídas entre os Estados de SP, BA, Rio de Janeiro (RJ), Pernambuco (PE) e Minas Gerais (MG), contando com faturamento anual médio, entre os anos de 2007 e 2016, de R\$ 142.932.766,74.

A abrangência do serviço prestado é nacional e internacional (Argentina e Uruguai), conforme rotas destacadas na imagem abaixo, fornecida pela empresa estudada:

Figura 1 - Mapa de rotas



Fonte: Elaborado pela empresa objeto do estudo de caso.

O *core business* é realizado através de 428 caminhões e 523 carretas / semi-reboques, os quais são dirigidos por 552 motoristas celetistas.

Especialmente por sua ação na quase totalidade do território brasileiro e por cumprir integralmente a legislação tangente à jornada de trabalho legal dos motoristas é que a ETRC escolhida tornou-se atrativa para esta pesquisa.

A empresa analisada é caso de sucesso no implemento do controle de jornada dos motoristas, independentemente da averiguação da existência de custos possivelmente vinculados ao cumprimento integral das normas trazidas pelo artigo 6º da Lei 13.103/2015. Cumulativamente, os proprietários da ETRC objeto deste estudo de caso mostraram-se disponíveis para compartilhar toda e quaisquer informações que se fizessem necessárias para o bom desenvolvimento da pesquisa, dispuseram-se a responder questionários e autorizaram seus funcionários e colaboradores a assim fazerem se e/ou quando solicitados.

4.2 Delineamento dos custos envolvidos na prestação do serviço de Transporte Rodoviário de Carga

Os custos envolvidos na prestação do serviço de TRC apresentados neste item têm como fonte informações obtidas junto a empresa objeto do estudo de caso, via telefonema para o responsável jurídico interno, realizado na data de 2 de maio de 2018.

As transportadoras de carga por meio rodoviário, como qualquer outra firma, possuem setores destinados à administração e direção, aos recursos humanos, ao controle financeiro, ao jurídico e ao operacional. Porém, o caso estudado conta com departamentos de gestão de risco, monitoramento de rotas e um, exclusivo, para monitoramento da jornada de trabalho dos profissionais enquadrados na categoria de motorista carreteiro.

A existência de setores, especialmente daquele destinado ao controle de jornada, advém da necessidade de implantação das regras de tempo de direção trazidas a partir da Lei 12.619/2012, cuja adequação demanda manutenção contínua, como ocorreu quando da posterior alteração legal advinda em março de 2015.

Sem perder de vista a qualidade do serviço prestado, as transportadoras, extremamente sensíveis às mudanças do meio econômico no qual estão inseridas,

em razão das novas regras laborais, foram coagidas a mudar abruptamente a rotina e a maneira de executar as tarefas diárias.

Schlülter e Schlülter¹⁵⁴ evidenciam a complexidade do processo de mudança na maneira de trabalhar das ETRC:

Apesar de aparentemente simples, o processo se torna algo complexo pelo fato de exigir um firme propósito de superar deficiências, reorientar investimento, e redimensionar seus recursos humanos e materiais. Este processo, por isso, resulta paradoxalmente numa componente inibidora da agressividade da empresa num primeiro momento, pois, apesar de crescer tecnicamente, padecerá de uma debilidade originada pelo processo de mudança ao qual se acha submetida e, por vezes, também decorrente do desembolso de grandes investimentos. [...]

Relato 02 - O ajustamento da empresa ao meio em que está inserida é consequência de um processo de mudança, cuja gestação ocorre no seio da equipe da empresa ou de uma de suas unidades, a partir da sensibilidade individual.

A mudança requer atenção nas alterações que ocorrem à nossa volta e deve primar pela implementação antes do caos que se suspeita venha a ocorrer (pois nesse caso seria um mera correção)¹⁵⁵.

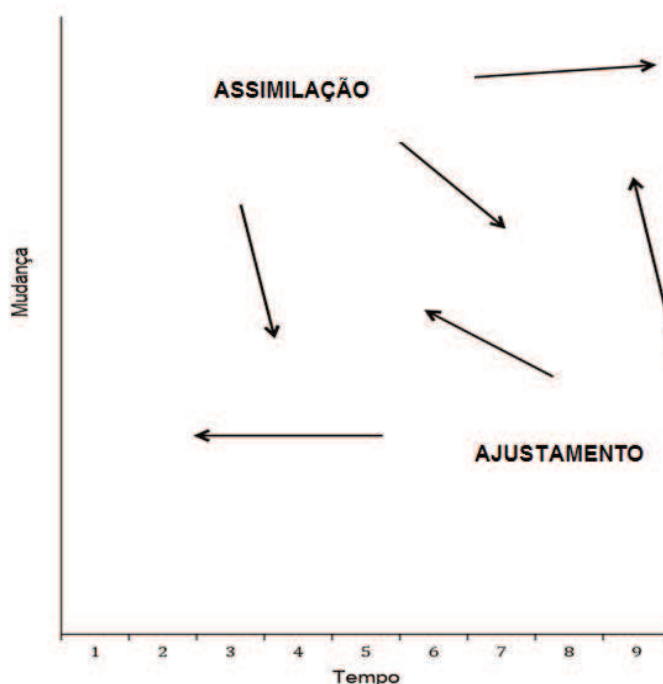
A lei exigiu mudanças imediatas na maneira de entender a jornada de trabalho dos motoristas profissionais, antes considerada livre, externa e incompatível com fixação de horário, o que obrigou muitas corporações a ajustarem seu cotidiano de forma abrupta, ao contrário do recomendado por Schlülter e Schlülter, acima citados.

Como consequência das dificuldades financeiras que a implementação de novos métodos pode causar, é recomendado que os processos de ajustamento de novas rotinas aconteçam de maneira segmentada, com períodos de assimilação entre uma e outra inovação. Neste cenário os períodos são pré-determinados e orientados por um plano de correções e crescimento tecnológicos, conforme a figura a seguir:

¹⁵⁴ SCHLÜLTER, Günther H.; SCHÜLTER, Mauro R. **Gestão da empresa de transporte de carga**. Porto Alegre: Horst Transport System, 2005. p. 28-29.

¹⁵⁵ Ibid., p. 28-29.

Figura 2 - Processo de ajustamento



Fonte: adaptado de Schlüter e Schüller (2005, p. 28).

Os custos embutidos na prestação do serviço de transporte, neles incluídos aqueles gastos com o cumprimento / monitoramento da jornada de trabalho, podem ser classificados de variadas maneiras, entretanto, para a presente pesquisa não será feita distinção entre custos fixos e variáveis ou diretos e indiretos, por exemplo. Contudo, certo é que todos eles são relevantes quando da tomada de decisão, especialmente quando os preços cobrados no transporte rodoviário não remuneraram seus custos¹⁵⁶.

Tendo em vista a pequena margem de lucro manifestada pelo ramo dos transportes, utilizando-se as palavras de Salama, o caminho para fazer esta economia mais eficiente é fazer cada interação entre os indivíduos e dentro das organizações mais eficientes também¹⁵⁷.

A busca pela eficiência, por sua vez, é incentivo para a maximização da riqueza empresarial, a qual é definida por Posner como a situação na qual são atribuídos aos

¹⁵⁶ WANKE, Peter F. **Logística e transporte de carga no Brasil**: produtividade e eficiência no Século XXI. São Paulo: Atlas, 2000. p. 7, 10.

¹⁵⁷ SALAMA, Bruno M. The art of law and macroeconomics. **University of Pittsburgh Law Review**, Pittsburgh, v. 74, n. 2, p. 131-177, 2012. Disponível em: <<https://lawreview.law.pitt.edu/ojs/index.php/lawreview/article/view/196/184>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 136.

bens e serviços seus usos mais lucrativos, na medida do possível¹⁵⁸. Por esta razão a análise da eficiência gerada por determinada tomada de decisão precisa considerar o custo benefício produzido.

Para Vargas “a eficiência é a virtude ou a faculdade de algo para se obter um certo efeito; algo eficiente é o que produz um resultado satisfatório sem perder tempo ou recursos”. Desta maneira, tendo em vista que o dano é inerente à prática econômica – quase sempre alguns são prejudicados – uma possibilidade é a averiguação do custo benefício por meio do critério Kaldor-Hicks¹⁵⁹. Posner o elucida:

Kaldor-Hicks é um critério de eficiência econômica, que tem o nome de seus criadores, os economistas Nicolas Kaldor e John Hicks, cuja essência é mais “branda” do que a eficiência de Pareto. Por esta, uma troca atinge o ponto ótimo se uma das partes fica melhor do que antes e nenhuma outra parte fica pior. Pelo critério Kaldor Hicks, é possível que alguma das partes fique pior do que antes, desde que possa ser compensada por isso. A compensação não necessita ser concretamente efetuada, desde que possa ser, em tese, realizável¹⁶⁰.

Para Demartino, o critério Kaldor-Hicks pressupõe a opção por uma política/escolha na qual a parte prejudicada possa ser compensada, consoante o trecho transcrito: “Sob Kaldor-Hicks, uma política x é preferida a uma política alternativa se os vencedores sob x puderem compensar totalmente os perdedores enquanto retêm o benefício líquido”¹⁶¹.

Entretanto, Demartino destaca que nem todos os danos são reparáveis e / ou compensáveis na sua totalidade. Citado autor indica o critério acima, mas o censura ao defender que ele apela à intuição quando vislumbra uma situação na qual os vencedores podem compensar totalmente os perdedores e ainda manter o benefício líquido, pois traz a ilusão, assim, de aumento do bem estar social, ainda que sem utilidade para a sociedade¹⁶².

Sobre o critério Kaldor-Hicks, Benazzo complementa:

¹⁵⁸ POSNER, Richard A. **El análisis económico del derecho**. México: Fondo de Cultura Económica, 1998 apud PIEDRAHITA VARGAS, Camilo. La negociabilidad de los derechos laborales: un análisis económico. **Ecos de Economía**, Medellín, v. 16, n. 34, p. 7-27, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/ecos/v16n34/v16n34a1.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 13.

¹⁵⁹ PIEDRAHITA VARGAS, 2012, op. cit., p. 12.

¹⁶⁰ POSNER, Eric; SALAMA, Bruno Meyerhof. **Análise econômica do direito contratual**. São Paulo: Saraiva, 2010. p. 32.

¹⁶¹ DEMARTINO, George F. Harming irreparably: on neoliberalism, kaldor-hicks, and the paretian guarantee. **Review of Social Economy**, South Bend, v. 73, n. 4, p. 315-340, 2015. p. 317, tradução nossa.

¹⁶² Ibid., p. 323, 331.

Kaldor-Hicks, permitindo diminuir a riqueza de outros à medida que a riqueza na economia aumenta, também pode ser analisado à luz do multiplicador da diminuição da desigualdade paradigma. A ação ou projeto considerado é desejável quando o valor monetário dos benefícios for maior do que os dos custos. Isso novamente está desconectado dos problemas de distribuição. A eficiência de Kaldor-Hicks é o critério padrão (KH) utilizado na Análise de Custo-Benefício (ACB). Os principais objetivos da ACB são economizar dinheiro, maximizar riqueza e aumentar a renda real agregada. No multiplicador de diminuição da desigualdade, esses objetivos requerem desigualdade; Portanto, o critério do KH seria insuficiente. Mais em específico, como indicado pela Eficiência de Pareto, o critério Kaldor-Hicks também indica um conjunto de opções válidas que possuem um valor equivalente de melhorar a eficiência¹⁶³.

Para Benazzo a eficiência de Pareto, ao revés, é um princípio impossível de ser aplicado na prática cotidiana empresarial¹⁶⁴, porque, apesar de a eficiência ser fabricada, de acordo com o princípio da mão invisível de Adam Smith, ela é pensada de acordo com os interesses de cada indivíduo, a fim que seus recursos sejam utilizados eficientemente e de maneira racional, percebendo os incentivos e desincentivos (custos e benefícios)¹⁶⁵.

Neves concorda com Benazzo ao entender ser inatingível o Ótimo de Pareto, de acordo com o que relata em artigo publicado para a Revista de Ciências Sociais:

E não sendo possível uma compensação, na lógica do teste da melhoria potencial de Pareto, isto é, nas situações em que os danos causados pela ação de um agente são maiores do que as vantagens que trazem para um qualquer outro agente ou setor da economia, a concretização daquele "ótimo" é impossível¹⁶⁶.

Assim, este autor entende que “A atribuição de um direito a uma parte implica expor outros, aos efeitos do exercício desse direito, o que implica custos”¹⁶⁷. Logo, é importante para a empresa ter conhecimento sobre os custos embutidos na sua

¹⁶³ BENAZZO, Piero. Equity criteria as instrument to ensure sustainability of pareto or kaldor-hicks efficiency: a correlation hidden by sources of confounding as key for sorting out the global economic crisis. **Economics and Management**, Siauliai, n. 15, p. 12-17, 2010. Disponível em: <<http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/ekovad/15/1822-6515-2010-012.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 14.

¹⁶⁴ Ibid., p. 14.

¹⁶⁵ DE PABLO, Juan Carlos. Eficiencia y distribucion. **Documentos de Trabajo**, p. 1-19, 2005. Disponível em: <<https://www.ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/301.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 7.

¹⁶⁶ NEVES, Vitor. Custos sociais: onde para o mercado?. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 95, p. 55-68, 2011. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/rccs/4368>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 57.

¹⁶⁷ Ibid., p. 67.

atividade, a fim de obter o maior nº possível de informações para melhorar o processo decisório, inclusive relativo ao cumprimento, ou não, das regras de jornada dos motoristas vigentes.

No caso em estudo, a empresa, ciente dos custos gerados por sua operação e pela obediência, ou não, à legislação laboral referente ao horário de trabalho dos motoristas, pode escolher, de maneira racional, ser mais eficiente para ela a manutenção do *status quo* de trabalho em regime de livre jornada (com a negativa de acesso aos direitos trabalhistas aos seus empregados, sob pena de eventuais indenizações futuras) ou a inovação na rotina de trabalho por meio da aplicação do horário de trabalho determinado legalmente, com o respeito à regulação. Para quaisquer dos casos, a análise será feita com base no custo benefício resultante à empresa, cujos incentivos resultantes (ou a transferência/reparação/compensação de Kaldor-Hicks) podem ocorrer, também, no campo dos benefícios não pecuniários.

O Ótimo de Pareto parece inatingível no mundo real, vez que, conforme desenvolvido por Vilfredo Pareto, economista e sociólogo italiano, nas palavras de Silveira e Amaral, consiste no equilíbrio de agentes num nível máximo, em que é impossível a melhora na posição de um ao revés da posição do outro¹⁶⁸, situação bastante difícil de ser presenciada no panorama empresarial de livre competitividade.

De acordo com Polinsky, os indivíduos (ou firmas) maximizam seus benefícios menos seus custos, o que é conhecido como o pressuposto da maximização da utilidade (ou, quando as empresas estão envolvidas, maximização do lucro)¹⁶⁹.

No tangente a maximização, Cooter e Ulen a caracterizam como “a escolha da melhor alternativa que as restrições permitem”, aquela capaz de ser associada a números maiores, o que lhe dá a função de utilidade¹⁷⁰. O objetivo, então, é maximizar a função utilitária da opção escolhida.

A empresa estudada informou que as despesas ligadas à atividade do TRC podem ser divididas da seguinte maneira:

- a) diretas: ligadas ao transporte propriamente dito e ao veículo utilizado: acessórios, peças de manutenção, lubrificantes, combustível,

¹⁶⁸ SILVEIRA, Gustavo Madeira da; AMARAL, Renata Campetti. Créditos de redução de emissões transacionais: um estudo sob a ótica de Coase. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 287-306. p. 291.

¹⁶⁹ POLINSKY, 2011, op. cit., p. 11.

¹⁷⁰ COOTER, Robert; ULEN, Thomas. **Direito e economia**. Tradução de Luis Marcos Sander e Francisco Araújo da Costa. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010. p. 37.

recauchutagens, pneus, reposição do veículo, seguro e licenciamento, normalmente variáveis conforme a quilometragem rodada e o estado da rodovia percorrida;

b) indiretas: administrativas: encargos, salários de colaboradores e seus reflexos, motoristas ou não, despesas necessárias para o funcionamento empresarial, tais como pagamento de impostos e custos fixos da sede e filiais;

c) relacionadas ao valor: custos que agregam valor ao transporte:

- gestão de risco de avarias, acidentes e roubos (administração de seguros, segurança interna, indenização por extravios, danos, perdas e riscos não cobertos por seguro);
- gerenciamento de risco de roubos: relacionado à segurança da carga. Incluem investimentos em reposição de equipamentos e sistemas de rastreamento e gastos operacionais como escoltas;

d) outros custos:

- custo de permanência da carga no veículo enquanto aguarda descarregamento;
- custo de devolução de mercadorias quando a mercadoria é devolvida ao remetente;
- custo invisíveis gerados pelas paradas em balanças e/ou fiscalizações alfandegárias;
- custos de restrições ao trânsito quando há limitação à circulação dos veículos ou às atividades de carga e descarga, por exemplo, rodízio em São Paulo e tráfego no horário diurno.

Em 2017 a CNT divulgou a 21ª Pesquisa de Rodovias, na qual, durante 30 dias, foram avaliados mais de 106 mil quilômetros nas 5 regiões do país. A pesquisa percorreu os principais corredores rodoviários do Brasil e avaliou toda a malha federal e importantes trechos estaduais, todos pavimentados¹⁷¹.

O resultado mostrou que o custo operacional do transporte subiu de 24,9% para 27%¹⁷², o que reflete pontualmente na atividade das transportadoras, porque amplia

¹⁷¹ CNT. **Começa a coleta de dados da 21ª Pesquisa CNT de Rodovias**. 26 jun 2017. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/Noticia/comeca-coleta-dados-21-pesquisa-cnt-rodovias>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

¹⁷² Id. **Pesquisa CNT de rodovias**: relatório gerencial. 2017. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/relatorio-gerencial>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

o custo final do frete, vez que diversos custos brotam quando do tráfego dos caminhões por rodovias com problemas de pavimentação e / ou de sinalização. Exemplos simples e corriqueiros são pneus estourados devido à buracos na rodovia e o aumento do consumo de óleo diesel, o qual é elevado em cada redução de velocidade causada por falha na pista.

Contudo, satisfeitos estariam os transportadores se os custos envolvidos na prestação do serviço de TRC que afetam a tomada de decisão fossem apenas aqueles vinculados ao veículo que realiza o frete ou ao motorista que o executa. Todavia, aos custos ligados ao transporte, apontados acima, são acrescidos os custos transacionais, os oriundos de prejuízos causados pela má conservação das estradas, aqueles reflexos de legislações distantes da realidade do transporte, como a ora estudada, que, sem considerar a cultura laboral da categoria, modificou toda uma estrutura de trabalho e hipoteticamente agregou custos à prestação do serviço de transporte.

Não bastasse, os custos transacionais se expandem num cenário que, sob as diretrizes da AED, há um alto nível de assimetria informacional instalado, como ocorre no ramo dos transportes, isto porque a efetivação da prestação do serviço, pelos motoristas, acontece distante das vistas do empregador, o que propicia, não raramente, que a informação entre as partes seja fornecida de maneira parcial e/ou equivocada, propositalmente, ou não.

Silva e Ferreira explicaram bem a importância da informação para o desenvolvimento das empresas:

Além dos custos de transação, a incerteza é um elemento relevante para a existência da firma (KNIGHT, 1971 apud KERSTENETZKY, 1995). A assimetria de informação gera conhecimentos distintos sobre as oportunidades de negócios que são exploradas por firmas, enquanto as vantagens são obtidas pelo controle e pelo gerenciamento dos processos de produção associados a essas oportunidades. Ainda assim, os riscos são grandes, pois as decisões são tomadas com base em conhecimentos construídos a partir de informações parciais. A firma surge e se especializa de “forma a assegurar maior conhecimento e algum controle sobre o futuro” (KERSTENETZKY, 1995, 9. 48). Dessa forma, a firma é uma organização cuja origem está diretamente associada à busca de informação e conhecimento¹⁷³.

¹⁷³ KERSTENETZKY, J. **Firmas e mercados**: uma análise histórico-institucional do problema da coordenação. 1995. 178 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995 apud SILVA, Antonio B. Oliveira; FERREIRA, Marta A. Tavares. **Gestão do conhecimento e teoria da firma. Perspectivas em Ciência da Informação**, Belo Horizonte, v. 14, n. 3, p. 116-139, 2009. p. 121.

Na mesma linha posicionaram-se de Oliveira Pires e Macagnan em estudo sobre a relação entre a assimetria informacional e a governança corporativa:

O valor da informação afetaria a eficiência econômica do mercado de capitais, bem como em todas as esferas sociais. A informação, que é a base para o conhecimento, é reconhecida e valorizada por todos que dela precisam. Embora cada indivíduo a interprete de maneira ímpar, o acesso a ela se faz imperativo para garantir o funcionamento e a perpetuação dos mercados nos quais as pessoas estão inseridas¹⁷⁴.

Mackaay e Rousseau complementam: “na medida em que não dispõem de todas as informações as partes são incapazes de tomar decisões ótimas, uma vez que não podem calcular, corretamente, os custos e as vantagens das opções oferecidas”¹⁷⁵.

Por exemplo, acolhido como cenário uma empresa onde o horário da jornada de trabalho dos motoristas não é monitorado conforme disciplinado pela Lei 13.103/2015, a ETRC não tem ciência da localização exata de seu motorista/veículo, ou seja, para ter conhecimento desta informação a ETRC precisa entrar em contato com o empregado, o qual pode transmitir informação falsa e, conseqüentemente, afetar a qualidade da prestação do serviço prestado perante o cliente.

Outro exemplo que pode ser citado é quanto ao tempo de direção dos motoristas, os quais, no contexto acima, podem dirigir por horas seguidas até alcançarem a exaustão (e causar acidentes ou doenças laborais) ou informar à ETRC que estão rodando enquanto estão parados por liberalidade própria e causar atraso na entrega das mercadorias ou até mesmo o perecimento das mesmas.

Assim, devido a alta dosagem de assimetria informacional no cenário acima, o empresário vê-se dividido e pode sentir-se incapaz de averiguar o risco moral intrínseco de uma alocação ineficiente de recursos.

Para Zanitelli, risco moral é o incentivo a um comportamento socialmente indesejável. Para exemplificar traz o comportamento do proprietário de um automóvel

¹⁷⁴ PIRES, Clenia de Oliveira; MACAGNAN, Clea Beatriz. Governança corporativa e assimetria de informação: uma revisão desta relação. **Revista Brasileira de Administração Científica**, Aracajú, v. 4, n. 4, p. 80-94, 2013. Disponível em: <<http://sustenere.co/journals/index.php/rbadm/article/view/ESS2179-684X.2013.004.0005/436>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 81.

¹⁷⁵ MACKAAY, Ejan P.; ROUSSEAU, Sthéphane. **Análise econômica do direito**. Tradução de Rachel Sztajn. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015. p. 575.

segurado que age com menor cuidado no trânsito e os consumidores que utilizam em demasia os serviços médicos decorrente do plano de saúde contratado¹⁷⁶.

Para Albanez, do Valle e Corrar, o risco moral ou *moral hazard* é um problema derivado da assimetria informacional¹⁷⁷, que, por sua vez, é resultante de problemas de agência, isto é: conflitos de interesses entre gestores e funcionários da organização, na relação entre gestores e seus subordinados, bem como entre proprietário e controlador¹⁷⁸. Para gerenciar tais problemas de comunicação são gerados custos de monitoramento destinados a limitar as atividades do agente (no estudo de caso presente, a empresa analisada pode ser considerada o principal e os motoristas os agentes a serem monitorados).

A omissão da informação, seu entendimento equivocado ou sua incompleta transmissão geram a presença do risco moral, o qual equivale à insegurança pelo resultado do risco assumido com o comportamento escolhido.

Na transcrição abaixo Bressan explica que o nível de exposição ao risco está diretamente ligado ao nível de eficiência dele resultante: “Conquanto o problema de risco moral exista, vários outros fatores irão contribuir para determinar quão grave esse problema será ou, em outras palavras, quão maior será o grau de exposição ao risco em relação ao nível eficiente”¹⁷⁹.

Mackaay e Rousseau¹⁸⁰, utilizando o contexto dos seguros, explicam risco moral e destacam que o grau de seriedade do risco influencia diretamente na tomada, ou não, de medidas para evitá-lo:

¹⁷⁶ ZANITELLI, Leandro Martins. A regulação dos planos de saúde no Brasil e os princípios da solidariedade e da justiça atuarial: algumas considerações em torno da assimetria informativa. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 203-224. p. 213.

¹⁷⁷ ALBANEZ, Tatiana; DO VALLE, Maurício Ribeiro; CORRAR, Luiz João. Fatores institucionais e assimetria informacional: influência na estrutura de capital de empresas brasileiras. **Revista de Administração Mackenzie**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 76-105, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ram/v13n2/04.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 78.

¹⁷⁸ PIRES; MACAGNAN, 2013, op. cit., p. 82.

¹⁷⁹ BRESSAN, Valéria Gama Fully et al. Economia das organizações: o seguro-depósito induz risco moral? Um estudo empírico com as cooperativas de crédito do Estado de Minas Gerais. **Revista de Gestão**, Rio de Janeiro, v. 66, n. 2, p. 395-414, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbe/v66n2/a02v66n2.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018. p. 400.

¹⁸⁰ MACKAAY; ROUSSEAU, 2015, op. cit., p. 138.

O risco moral aparece cada vez que, em razão de fiscalização imperfeita, porque custosa para o segurador, o segurado se afasta do comportamento ajustado com o segurador, eventualmente de forma implícita, de modo a buscar vantagem para si, aumentando a probabilidade ou a extensão do risco assumido pelo segurador. O risco moral, no campo do seguro, corresponde ao problema de “agency” em outros contextos. É exemplo de comportamento oportunista. [...]

Se o risco moral for muito sério, o seguro poderá tornar-se inviável¹⁸¹.

Pode-se entender, então, que se as medidas preventivas superam economicamente o prejuízo que pode advir do risco, uma opção válida é assumi-lo.

Avaliar melhor o risco pressupõe graduar a exposição a ele que se quer permitir. A análise de custo benefício, na busca da eficiência por meio da maximização dos lucros, que redunde em assumir algum grau de risco, somente pode ser feita racionalmente por meio da colheita de informações o mais fidedignas possíveis, a fim de trabalhar-se com baixo índice de assimetria informacional. Entretanto, dita coleta invariavelmente agrega custos de transação à operação, os quais, apenas por existirem, podem tornarem-se um incentivo à assunção de determinado risco.

Conhecer e identificar os custos empresariais, inclusive os transacionais, portanto, é requisito para formação de uma gama importante de informações relativas à operação da empresa, o que tende a aprimorar o processo decisório e minimizar a incorrência em eventual risco moral.

4.3 Apresentação dos dados e análise do resultado

4.3.1 Apresentação dos dados coletados

Os dados a seguir apresentados encontram-se compilados nos Apêndices de letras A, B e C desta Dissertação, local onde encontram-se disponíveis para acesso imediato, razão pela qual não serão referenciados a cada nova informação, a fim de evitar repetição demasiada.

Como ponto de partida para a pesquisa relativa aos custos da prestação do serviço de transporte eventualmente afetados pelo controle de jornada dos motoristas, perguntou-se à empresa qual o trecho realizado com maior frequência pelos veículos de sua frota. A resposta, já informada no item da Metodologia, é Paulínea/SP a Camaçari/BA.

¹⁸¹ MACKAAY; ROUSSEAU, 2015, op. cit., p. 138.

A duração do percurso acima é de 4 dias, com a possibilidade de alcançar 7 ou 8 dias em situações de impossibilidade de recebimento da mercadoria por parte do destinatário¹⁸². A empresa relatou que com a mudança legislativa o tempo de viagem não mostrou alteração, vez que devido a busca pelo certificado (qualificação) fornecido pela Associação Brasileira de Indústrias Químicas (Abiquim) as paradas a cada 3 horas já eram incentivadas anteriormente ao ano de 2012.

Baseadas no trecho entre Paulínea/SP e Camaçari/BA se deram os questionamentos seguintes.

Apesar de os motoristas serem incentivados a realizarem paradas a cada 3 horas mesmo antes da entrada em vigor da Lei 12.619/2011², a empresa referiu que o controle de jornada iniciou-se tão somente naquele ano e que, apesar das inovações lá constantes, o nº de viagens mensais manteve-se intacto. A razão para a manutenção no nº de viagens realizadas é, também, as paradas anteriormente já realizadas, conforme resposta à pergunta de nº 2, da entrevista de Apêndice C, abaixo transcrita:

Pergunta 2: Por que o número de viagens realizadas mensalmente manteve-se após o implemento do controle de jornada?

Resposta: Mesma resposta que para a pergunta número um, a diferença é que com a lei virou obrigação.

Após o início do controle de horário de trabalho, as viagens continuaram a ser realizadas por apenas um motorista, assim como os adiantamentos de viagem permaneceram no mesmo patamar.

Em resposta ao questionário de Apêndice B, a empresa informou que o valor recebido pela realização do frete subsistiu e não sofreu reajustes para maior ou para menor. Porém, em entrevista, verificou-se que o lucro relativo ao mesmo frete diminuiu, sem saber individualizar se devido ao controle de jornada ou à competição de mercado.

Na linha da manutenção dos resultados surgiu, como surpresa às hipóteses apresentadas, a pontualidade na entrega das mercadorias, que se manteve. No mesmo sentido surge o relato de estagnação da quantidade de multas por excesso

¹⁸² Conforme entrevista de Apêndice C, um exemplo de impossibilidade no recebimento é quando, por variáveis razões, o motorista precisa aguardar no pátio da empresa recebedora para realizar a carga / descarga.

de velocidade se comparados os períodos antes e pós obrigatoriedade do controle de jornada.

O nº de roubos ou furtos de carga também não apresentou mudanças estatísticas quanto a frequência de ocorrência.

Em informação inicial, a empresa destacou que, dentre os custos citados na pergunta de nº 16 do questionário respondido via Google Formulário (Apêndice B), os custos ligados à telefonia, à contratação, à manutenção de aparelhos rastreadores, abastecimento e à oficina mecânica¹⁸³ não sofreram alterações. Entretanto, esclarece que aqueles relativos ao gerenciamento de risco e à contratação e manutenção de softwares desenvolvidos para controle de jornada foram incrementados.

A utilização de softwares de monitoramento não era rotina da empresa antes do advento legal em 2012 devido à inexistência de softwares para controle de jornada. O gerenciamento de risco, ao contrário, tendo por base a busca pela qualificação SASSMAQ (Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade), concedida pela Abiquim, de antemão costumava ser utilizado. Contudo, seu uso era destinado à verificação do posicionamento do veículo e com a finalidade de garantir maior segurança à carga transportada e ao motorista condutor.

Ao longo dos anos, dantes da chegada da legislação específica destinada a determinar o labor dos motoristas carreteiros, o gerenciamento de risco era efetivado por via remota, com acesso *online* por meio de 2 empregados sediados na empresa, em horário comercial. Atualmente, o setor de gerenciamento de risco permanece ativo 24 horas e destina-se a aprimorar o controle de jornada. O trabalho, após a lei, precisa ser realizado diretamente da sede da empresa por 9 empregados devidamente registrados, não mais é funcional o acesso apenas remoto. A seguir relato do entrevistado:

¹⁸³ Os custos abarcados pelo termo “oficina mecânica” são todos aqueles destinados à manutenção dos veículos, por exemplo, despesas com reposição de peças, conserto da lataria ou recapagem de pneus.

Pergunta 11: O gerenciamento de risco e a utilização de softwares de monitoramento já eram rotina na empresa antes de 2012?

Resposta: Software não, porque não existia software para controle de jornada. Gerenciamento sim, pela qualificação SASSMAQ, mas por posicionamento e segurança da carga e do motorista, não para o controle de horário de trabalho do motorista. Antes o gerenciamento era feito fora da empresa, com acesso online. O custo foi aumentado com a lei, porque agora é feito interno. No gerenciamento/monitoramento há nove empregados, antes quando era feito fora tinha dois.

Conforme relatado em resposta a pergunta de nº 13, do Apêndice C, imperioso se fez o treinamento de todos os empregados, no que tange ao controle de jornada, sejam eles empregados lotados no setor de escritório ou motoristas profissionais.

Referido treinamento ocorreu por divisão dos funcionários em turmas, em curso cuja conclusão se dava dentro de 2 meses. Hodiernamente, todos os empregados contratados são treinados e a respectiva capacitação tem extensão de 5 dias, com o acréscimo de 4 horas somente para que os motoristas aprendam a informar a jornada junto ao *software* de registro de horários contratado.

Este último treinamento é feito em entidade privada mantida pela empresa estudada em parceria com outra transportadora, também não identificada.

Tendo em vista dados posteriores ao implemento do controle de jornada, a empresa informou que todos os empregados destinados exclusivamente ao monitoramento do horário de trabalho (além daqueles destinados ao gerenciamento de risco) foram contratados depois do ano de 2012. Estes são em nº de 5 e trabalham dentre as 6 horas e as 18 horas, com previsão para estender o horário de trabalho do setor para até 22 horas.

Para além dos empregados destinados ao gerenciamento de risco e ao monitoramento da jornada, há colaboradores designados apenas à roteirização e verificação dos pontos de parada, os quais são em nº de 3 que trabalham dentre as 6 horas e as 24 horas de um mesmo dia. Contudo, este setor existia de antemão à legislação estudada.

As oscilações registradas referem-se especialmente ao tangente às reclamações trabalhistas, consoante quadro abaixo, segundo o qual o nº de condenações e seus respectivos valores aumentaram a curto prazo e diminuíram à longo prazo¹⁸⁴, ao contrário da quantidade de reclamações, que seguiu aumentando após 12 meses da vigência da Lei 12.619/2012.

¹⁸⁴ A definição de curto e longo prazo baseiam-se na definição contábil constante do artigo 179 da Lei 6404/76, considerando-se curto prazo os primeiros 12 meses após a implantação do controle de

Quadro 1 - Reclamatórias trabalhistas – Oscilações após marco legal

Período considerado: após o marco legal (2012)	Curto prazo	Longo prazo
Nº de reclamações trabalhistas interpostas em desfavor da empresa	Inalterado	Diminuiu
Nº de condenações, no âmbito das reclamações trabalhistas, desfavoráveis à empresa	Aumentou	Diminuiu
Valor das condenações trabalhistas desfavoráveis à empresa	Aumentou	Diminuiu

Fonte: Elaborado pela autora.

Na posse dos resultados acima, questionou-se a empresa sobre o porquê de o nº de reclamações trabalhistas manter-se a curto prazo e aumentar a longo prazo, todavia, o retorno foi inexitoso, no sentido de não saber explicar.

A seguir indagou-se sobre o porquê de o monte de condenações trabalhistas aumentar a curto prazo e reduzir a longo prazo. A empresa assim explicou:

Pergunta 8: Saberias explicar porque o número de condenações trabalhistas aumentou a curto prazo e diminui a longo prazo?

Resposta: Porque aumentou a curto prazo: porque muitas transportadoras não se adequaram a lei, não tinham controle assíduo, nem softwares para controle de jornada, então os motoristas entravam na justiça e levavam, ou seja, a empresa não tinha como comprovar o controle porque recém tinha iniciado ou ainda nem fazia. Após as empresas prepararam-se as reclamações diminuíram e as demandas diminuíram. E com a reforma trabalhista diminui mais.

Continuamente, solicitou-se confirmação referente a validade do raciocínio objeto da resposta ao questionamento de nº 8 para responder a pergunta de nº 9, qual seja: “O mesmo raciocínio é válido para o porquê o valor médio das condenações aumentaram a curto prazo e diminuíram a longo prazo?”, ambas do Apêndice C.

A conclusão foi imediata, afirmativa e acompanhada de explicação no sentido de que as condenações aumentaram quando do momento inicial de vigência da norma, vez que “Os Tribunais consideravam obrigatório o controle, mesmo que tivesse testemunha dizendo que não havia o controle, o ônus era da empresa e não do empregado”. Tal situação, posteriormente, inverteu-se, pois a empresa, com o passar

jornada e longo prazo os meses que se seguiram, dentro da janela de tempo de terminada pela pesquisa.

dos anos, dotou-se de instrumentos para controlar a jornada e comprovar o montante de horas trabalhadas pelos empregados motoristas.

Um resultado positivo foi no que tange aos acidentes de trânsito e acidentes de trabalho registrados, vez que, após o início do controle de jornada, seus índices decresceram a curto e a longo prazo, ou seja, de imediato e continuamente os custos vinculados a estes fatos foram reduzidos.

Sobre possível explicação no que tange à diminuição dos acidentes de trânsito e de trabalho, após o implemento do controle de jornada, a empresa enfatizou que decresceram porque as pernoites, ou seja, os intervalos entre jornadas tornaram-se controlados, assim como a velocidade¹⁸⁵, o que acarretou maior segurança e qualidade de vida (saúde) aos motoristas.

Quanto à variação na quantidade de motoristas em situação de recebimento de auxílio doença por parte do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), a empresa não soube responder. Porém, a tendência é que também tenha sofrido redução, ainda que gradativa e não imediata.

O questionário de Apêndice B esclareceu que para realizar uma viagem de 2000 km, correspondente ao trecho de maior fluxo, são efetivadas, em média, de 2 a 5 horas extras.

No trajeto, dentre as horas trabalhadas, menos de 2 horas são concluídas durante o período noturno (das 22 às 5 horas) e, também em média, 2 a 5 horas são destinadas às horas de espera.

Quando perguntada sobre o porquê de o nº de horas noturnas ser menor que duas, a empresa relatou que tal índice se deve a regra interna de proibição de trafegar entre as 22 horas de um dia e as 6 horas do outro. Contudo, exceções são permitidas, por exemplo, para pernoitar em postos fiscais, vez que devido à culpa / exigência do cliente dificilmente o tráfego noturno ocorre.

O salário, por sua vez, consubstancia-se em salário base fixo acrescido de periculosidade e eventuais horas extras, noturnas e de espera, além dos intervalos e do DSR.

O entrevistado informa, de acordo com o que registrado no Apêndice C, que em período predecessor à entrada em vigor do marco regulatório da jornada, “o salário

¹⁸⁵ De acordo com a resposta ao questionamento de nº 11 do Apêndice C, a velocidade máxima permitida pela empresa é de 80 km/hr para dias ensolarados e / ou de até 60 km/hr para o caso de dias chuvosos ou com neblina.

era somente fixo, sem o pagamento de horas extras, pois a jornada era externa, sem controle de jornada. Mas a periculosidade era paga”. Portanto, houve mudança no patamar salarial dos motoristas, o qual elevou-se, segundo relato abaixo, constante, também, do Apêndice C:

Pergunta 5: Houve mudança no valor do salário do motorista? Por quê?

Resposta: Sim, aumentou porque não se pagava horas extras antes da lei.

Os custos não se concentram apenas em custos monetários propriamente ditos, bem como em custos não quantificáveis ou dimensionáveis, tais como os custos de transação abordados por Coase. Estes são aqueles que aparecem antes das negociações, durante e depois da transação efetivada¹⁸⁶.

Fixado o pensamento nos custos transacionais, perguntou-se a empresa se o repasse de informações aprimorou-se após a implementação do controle de jornada. O retorno foi positivo, isto é, as informações transmitidas pelos motoristas ao setor de escritório são repassadas com maior fidedignidade, porque são trocadas por meio do sistema de rastreador via mensagens escritas inalteráveis. O telefone passou a ser utilizado somente em situações de extrema urgência, outra razão que explica a estabilização deste custo.

Como consequência, a troca de informações entre os diversos setores foi facilitada, assim como a dinâmica entre os responsáveis pelo operacional e os motoristas, tendo em vista a prova das horas e horários trabalhados, o que reduziu argumentações em sentido contrário.

A fidedignidade das informações registradas pelos equipamentos eletrônicos de monitoramento trouxe melhora no desempenho e no cumprimento das obrigações pelos motoristas. A razão é simples e explicada objetivamente nas respostas às perguntas 21 e 22 do Apêndice C, conforme abaixo:

Pergunta 21: Houve melhora no desempenho e cumprimento das obrigações pelos motoristas? Por quê?

Resposta: Sim, porque há o controle. Antes não era controlado, faziam o que queriam.

Pergunta 22: Pode citar exemplos de melhorias?

Resposta: Melhora no cumprimento da jornada como fazer paradas para descanso e refeição. Ninguém faz menos de uma hora para refeição. Tudo vinculado ao cumprimento da jornada, ao trabalho, melhorou.

¹⁸⁶ PIEDRAHITA VARGAS, 2012, op. cit., p. 13.

Em resposta à pergunta 23, a empresa entrevistada afirmou que, de maneira resumida, os custos advindos com a implantação do controle efetivo de jornada dos motoristas de caminhão referem-se “a própria implantação do controle, o aprimoramento no sistema de rastreamento do veículo, contratação de pessoal para os setores, contratação de treinamento, pagamento de horas extras, folha aumentada, aumento do imposto”. Ao passo que enfatiza que “nada reduziu”.

Por fim, a empresa estudada apontou, espontaneamente, que, numa visão geral sobre os custos operacionais envolvidos na prestação do serviço de transporte, estes aumentaram em média 8% quando comparados aos 5 anos anteriores ao advento da Lei 12.619/2012.

4.3.2 Análise do resultado

As hipóteses formuladas quando do início da pesquisa, no sentido de prever os possíveis impactos relativos aos custos operacionais provenientes da adequação da prestação do serviço de transporte às leis laborais de 2012 e 2013 foram classificadas em pressupostos que poderiam ocorrer a curto ou a longo prazo. Reitera-se que os prazos foram definidos de acordo com critério contábil estabelecido pelos incisos I e II do artigo 179 da Lei 6.404/1976¹⁸⁷, considerando-se curto prazo os primeiros 12

¹⁸⁷ BRASIL, 1976, op cit.: Artigo. 179. As contas serão classificadas do seguinte modo:

I - no ativo circulante: as disponibilidades, os direitos realizáveis no curso do exercício social subsequente e as aplicações de recursos em despesas do exercício seguinte;

II - no ativo realizável a longo prazo: os direitos realizáveis após o término do exercício seguinte, assim como os derivados de vendas, adiantamentos ou empréstimos a sociedades coligadas ou controladas (artigo 243), diretores, acionistas ou participantes no lucro da companhia, que não constituírem negócios usuais na exploração do objeto da companhia;

III - em investimentos: as participações permanentes em outras sociedades e os direitos de qualquer natureza, não classificáveis no ativo circulante, e que não se destinem à manutenção da atividade da companhia ou da empresa;

IV - no ativo imobilizado: os direitos que tenham por objeto bens destinados à manutenção das atividades da companhia e da empresa, ou exercidos com essa finalidade, inclusive os de propriedade industrial ou comercial;

V - no ativo diferido: as aplicações de recursos em despesas que contribuirão para a formação do resultado de mais de um exercício social, inclusive os juros pagos ou creditados aos acionistas durante o período que anteceder o início das operações sociais.

IV – no ativo imobilizado: os direitos que tenham por objeto bens corpóreos destinados à manutenção das atividades da companhia ou da empresa ou exercidos com essa finalidade, inclusive os decorrentes de operações que transfiram à companhia os benefícios, riscos e controle desses bens; (Redação dada pela Lei nº 11.638, de 2007)

V – no diferido: as despesas pré-operacionais e os gastos de reestruturação que contribuirão, efetivamente, para o aumento do resultado de mais de um exercício social e que não configurem tão-somente uma redução de custos ou acréscimo na eficiência operacional; (Redação dada pela

meses após a implantação do controle de jornada e longo prazo os meses que se seguiram, dentro da janela de tempo determinada pela pesquisa.

São hipóteses de impacto a curto prazo, o aumento dos custos operacionais e de transação e a redução do faturamento bruto e, conseqüentemente, do lucro líquido, pois a adequação da jornada de trabalho dos motoristas à Lei 13.103/2015 tende a ampliar o tempo de duração das viagens.

Outros possíveis reflexos, a curto prazo, oriundos do cumprimento integral da legislação seriam a abertura de setor destinado aos recursos humanos, caso não exista, e a compra de softwares destinados ao monitoramento da jornada de trabalho, assim como a manutenção de pontos de parada, haja vista a obrigatoriedade de paradas para descanso e refeição, cuja desobediência geraria o pagamento de horas extras e talvez outros direitos oriundos da nova legislação que causariam elevação no patamar salarial dos motoristas.

Dentro do período de um ano se supôs que as relações da empresa com seus clientes e, especialmente entre ela e seus empregados, sofressem algumas alterações, assim como se supôs que com a implantação de regras mais rígidas para o tempo de direção, o número de acidentes de trânsito e de trabalho imediatamente seriam reduzidos.

Tendo-se em vista conseqüências a longo prazo, ou seja, após 12 meses da obediência às regras de jornada, elencou-se dentre tais hipóteses a redução da assimetria informacional. O controle das horas de direção e o acesso à precisa localização do motorista/veículo são referências trazidas pela lei que possivelmente moderam a assimetria informacional ensejada pela realização do trabalho à distância do empregador, especialmente se a jornada de trabalho disciplinada pela legislação em vigor não for controlada por meios eletrônicos (*softwares* acoplados ao rastreador instalado no veículo).

Na fase inicial da pesquisa presumiu-se que a aplicação das regras de jornada nas ETRC propiciaria, também a longo prazo, o incremento da eficiência operacional, o que compreende viagens realizadas em menor tempo e com maior pontualidade na

Lei nº 11.638, de 2007) (Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 2008) (Revogado pela Lei nº 11.941, de 2009)

VI – no intangível: os direitos que tenham por objeto bens incorpóreos destinados à manutenção da companhia ou exercidos com essa finalidade, inclusive o fundo de comércio adquirido. (Incluído pela Lei nº 11.638, de 2007)

Parágrafo único. Na companhia em que o ciclo operacional da empresa tiver duração maior que o exercício social, a classificação no circulante ou longo prazo terá por base o prazo desse ciclo.

entrega das mercadorias. A economia de insumos e a redução do passivo trabalhista, outrossim, fazem parte do rol de repercussões não imediatistas.

De posse dos resultados do questionário e da entrevista, ambos direcionados à empresa estudada, se pôde afirmar que dentre as 13 hipóteses elencadas, 6 delas foram confirmadas, 4 foram consideradas rejeitadas, 2 parcialmente confirmadas e 1 foi considerada irrelevante.

A primeira das hipóteses indicadas foi o aumento dos custos operacionais e transacionais à curto prazo, a qual confirmou-se, uma vez que a empresa relatou que precisou formar setor novo para o monitoramento da jornada e aprimorar os já existentes, como de gerenciamento de riscos e roteirização, além de propiciar treinamento específico aos empregados, motoristas ou não, e modificar toda uma rotina laboral por anos enraizada¹⁸⁸.

A segunda hipótese referia-se a redução do faturamento bruto e do lucro líquido, e foi parcialmente confirmada. A empresa não soube confirmar se a diminuição do lucro é devida ao implemento do controle de jornada ou à competição, porém, fato é que o valor cobrado pelo frete correspondente à viagem entre Paulínia/SP e Camaçari/BA permaneceu idêntico, ao passo que a margem de lucro foi afetada negativamente, conforme apontado na resposta de nº 3 da entrevista constante do Apêndice C.

A hipótese de nº 4, correspondente a abertura de setor de recursos humanos imediatamente, com sua manutenção a longo prazo, restou rejeitada, porque referido setor existia previamente a promulgação da Lei 12.619/2012, alterada pela Lei 13.103/2015. Entretanto, a empresa obrigou-se a ampliar o setor de gerenciamento de risco e criar setor destinado exclusivamente ao controle da jornada dos motoristas, de acordo com respostas às perguntas 10 e 14, do Apêndice C, as quais também confirmam a hipótese de nº 5, já que a contratação de pessoal e *softwares* destinados ao controle de jornada se fez necessária para possibilitar a obediência à jornada legalmente determinada, de acordo com respostas às perguntas 10 e 15, do Apêndice C.

Na mesma linha de fazer coro a parcial confirmação da hipótese de nº 2 aparece a hipótese de nº 7, confirmada, quando apostou que, a curto e a longo prazo,

¹⁸⁸ Os custos de transação inicialmente aumentados com a implantação do controle de jornada foram, aos poucos, diminuindo. Entretanto, a hipótese fora completamente confirmada porque previa o aumento de tais custos somente à curto a prazo, o que efetivamente aconteceu.

ocorreria o aumento salarial dos motoristas, consoante respostas às perguntas 4, 5 e 7, do Apêndice C.

Na contramão das hipóteses até então citadas, surge a terceira hipótese, a qual tange a ampliação do tempo de duração das viagens e restou rejeitada, uma vez que, consoante respostas às perguntas de números 1 e 2, do Apêndice C, o tempo de duração da viagem permaneceu inalterado após a obrigatoriedade de obediência a uma jornada determinada, o que não afetou o nº de viagens realizadas mensalmente.

O controle de jornada, por sua vez, introduziu alterações na relação empresa versus empregado e vice-versa, motivo pelo qual a hipótese de nº 6 restou parcialmente confirmada. Esta previsão não foi confirmada em sua totalidade, porque não houve mudanças na relação da empresa com o cliente, o que mudou foi a maneira de o empregado referir-se a empresa no tangente a obrigatoriedade de informar as paradas realizadas no decorrer de sua jornada.

A empresa conta com filiais espalhadas pelas partes do território brasileiro nas quais presta serviço, assim, não houve a necessidade de construção ou locação de pontos de parada. Portanto, a hipótese de nº 8 resta irrelevante.

Uma consequência da confirmação, ou não, das hipóteses acima, é a confirmação da hipótese de nº 9, já que, a longo prazo, a assimetria informacional reduziu, vez que com o controle de jornada a empresa passou a ter o poder de controlar, por consequência, o nº de horas dirigidas pelo motorista e, assim, otimizar o seu tempo de direção e não mais despende horas a discutir com os empregados, quando do acerto de conta, a respeito do período da viagem e de situações nela ocorridos. Em decorrência da melhoria na transmissão da informação e por iguais razões, houve a redução do passivo trabalhista a longo prazo e a redução dos riscos da atividade a curto e a longo prazo.

Por fim, foram rejeitadas as hipóteses relativas à economia de insumos a longo prazo e ao incremento da eficiência operacional (redução do tempo das viagens, maior pontualidade) também à longo prazo, já que, segundo o entrevistado, os custos com insumos mantiveram-se e a eficiência operacional descrita como pontualidade e tempo de viagem conservaram-se intactas.

O quadro abaixo sintetiza os resultados da análise de dados coletados, expostos acima:

Hipóteses	Curto prazo	Longo prazo	Resultados
1 Aumento dos custos operacionais e transacionais	x		Confirmada
2 Redução do faturamento bruto e do lucro líquido	x	x	Parcialmente confirmada
3 Ampliação do tempo de duração das viagens	x		Rejeitada
4 Abertura de setor de recursos humanos	x	x	Rejeitada
5 Contratação de pessoal e softwares, ambos destinados ao controle de jornada	x		Confirmada
6 Alterações contratuais na relação empregatícia e na relação com o cliente	x		Parcialmente confirmada
7 Aumento salarial do motorista	x	x	Confirmada
8 Manutenção de pontos de parada	x	x	Irrelevante
9 Redução da assimetria informacional		x	Confirmada
10 Incremento da eficiência operacional		x	Rejeitada
11 Redução do passivo trabalhista		x	Confirmada
12 Economia de insumos		x	Rejeitada
13 Redução dos riscos da atividade	x	x	Confirmada

Fonte: Elaborado pela autora.

Ciente dos resultados do estudo de caso, concernentes às hipóteses formuladas na fase inicial da pesquisa e sabendo-se quais práticas foram afetadas pela introdução do controle de jornada ao trabalho dos motoristas profissionais, surgem duas linhas de pensamento, ou seja, emergem dois viéses diferentes de observação que influenciarão na tomada de decisão sobre ser, a implementação legal, eficiente quanto aos custos.

O resultado da pesquisa, na qual busca-se saber se a Lei dos Caminhoneiros, quando aplicada, é eficiente para a empresa estudada, forneceu duas repercussões. Logo, quando analisada a suposta presença da eficiência, obedecida a lei, duas diferentes formas de enfoques aparecem: o econômico e o não-pecuniário.

Do ponto de vista econômico, a Lei dos Motoristas consolida-se como ineficiente e não utilitária, já que não maximiza o lucro empresarial. A constatação surge a despeito do controle de horas de direção e, de maneira acoplada, da supervisão da velocidade empreendida no trajeto que hipoteticamente impulsionaria à redução na utilização de insumos (óleo diesel, arla, graxa, pneus, entre outros), já

que tal previsão não confirmou-se, tampouco a periodicidade das manutenções não programadas se espaçou¹⁸⁹.

Os gastos com oficina mecânica subsistiram idênticos, assim como aqueles com telefonia móvel e fixa¹⁹⁰, entretanto, aumentaram as despesas com *softwares* ligados ao gerenciamento de risco e foram criadas despesas destinadas ao licenciamento de *softwares* e contratação / treinamento de pessoal para trabalhar no novo setor de monitoramento da jornada dos motoristas.

Somadas as despesas citadas, o implemento das regras de controle das horas de direção resultou no pagamento, aos motoristas, de horas extras, horas de espera, pernoites/diárias, horas noturnas, DSRs, descansos intra e interjornadas, e todos os respectivos reflexos trabalhistas. Desta forma, o salário mensal do motorista aumentou, mas o seu tempo de trabalho permaneceu inalterado.

Em período anterior a 2012, o salário do motorista era fixo, acrescido apenas de periculosidade, e equivalia a realização de X viagens mensais. Em seguida, com o advento legal regulatório da jornada, o salário do motorista continuou a ser fixo, porém acrescido das verbas acima descritas e do proporcional adicional de periculosidade, enquanto o número de viagens realizadas por mês continuou a ser X.

O conjunto de referidas consequências redundava na redução do lucro mensal da empresa, o que possibilita afirmar ser a lei ineficiente economicamente.

Por outro lado, do ponto de vista da análise da eficiência não-pecuniária da Lei dos Caminhoneiros, tem-se que, apesar de não ter havido incremento na pontualidade das entregas, nem redução no tempo das viagens ou, ainda, diminuição das multas de trânsito por dirigir em velocidade superior à máxima permitida, tais fatores permaneceram idênticos e não foram agravados. Ao revés, e positivamente, ocorrera a diminuição do nº de acidentes de trabalho e de trânsito, fato que, isoladamente e

¹⁸⁹ O caminhão, ao trafegar com a observância da velocidade indicada por seu manual de utilização como aquela que proporciona maior economia de combustível, dirige “fazendo média”, ou seja, aumenta o nº de quilômetros rodados por litro de óleo diesel e, por lógica, economiza combustível e previne o desgaste do veículo. O controle de jornada proporciona o controle de velocidade empreendida em determinado trajeto, o que criou a suposição de que se o motorista dirigir “fazendo média” haverá a redução dos custos com insumos e com oficina mecânica.

¹⁹⁰ A permanência dos custos com telefonia móvel e fixa nos limites anteriores à implementação do controle de jornada chama atenção, uma vez que a empresa relatou que, após o início do controle de jornada por meio de *softwares* de monitoramento, o contato com os motoristas passou a acontecer, com raras exceções emergenciais, via mensagens de texto ou aviso de localização enviadas pelo sistema de rastreamento. Esse dado demonstra que o nível de comunicação entre empresa e motoristas ampliou-se após a vigência do marco legal regulatório da jornada dos caminhoneiros. Consequentemente, o nível de assimetria informacional encolheu, porque mais informações passaram a ser recebidas pela empresa.

imediatamente, reduz os custos de transação entre as partes envolvidas (empresa, motorista, terceiro envolvido no sinistro, seguradora, etc.) e os custos de reparação dos danos materiais aos veículos, à carga e despesas com eventuais indenizações a terceiros.

A redução dos acidentes de trabalho e de trânsito é um reflexo da melhoria no repasse de informações entre os setores / empregados da empresa, a qual, por seu turno, reflete no processo de decréscimo do monte de reclamações trabalhistas interpostas em desfavor da empresa e do nº das respectivas condenações, as quais têm sido monetariamente menores no decorrer dos anos, a contar de 2012.

Na conjuntura dos benefícios não monetários, se computados os proveitos vinculados a melhoria no repasse da informação, o que reduz custos transacionais e de agência, vez que a informação é transmitida de maneira precisa, por escrito e por meio de instrumento fidedigno que as grava para poder ser consultada a qualquer tempo, tem-se que a implementação da Lei dos Caminhoneiros é eficiente.

O implemento das regras da Lei dos Caminhoneiros, quanto a jornada, pode ser considerado eficiente pelo viés não pecuniário também porque toda atividade relacionada ao cumprimento do trabalho do motorista melhorou, de acordo com a pergunta 22, do Apêndice C. A disponibilização de informação qualificada, propiciada pelo controle de jornada, atenuou os conflitos de agência, já que houve significativo aprimoramento na relação entre as partes, no cumprimento de ordens e no aproveitamento temporal destinado ao trabalho.

A dúvida direção apresentada para orientar o processo decisório sobre implementar, ou não, a legislação trabalhista voltada ao monitoramento da jornada de trabalho, surgiu porque o primeiro viés considera os custos factíveis, cuja descrição e mensuração, querendo, são possíveis de ser numericamente relatadas, enquanto o segundo considera aqueles transacionais, intrínsecos às negociações, nos quais é consumido precioso tempo. Mas, quais as consequências da implementação da Lei dos Caminhoneiros que ajudam a tomar a decisão do custo benefício sobre aplicá-la?

Sendo as respostas antagônicas, o que decide é a análise do custo benefício resultante da opção por cada uma das interpretações, uma vez que, segundo Posner¹⁹¹, ao tratar da análise econômica dos contratos, há dois tipos de incentivos: o incentivo para investir e o incentivo para executar ou descumprir. A questão é evitar

¹⁹¹ POSNER; SALAMA, 2010, op. cit., p. 49.

o prejuízo mais grave, conforme lecionado por Coase em O Problema do Custo Social¹⁹².

Ainda no mesmo estudo, Coase afirma que “[...] pode ser mais barato para o criador de gado não construir a cerca e pagar pelos danos causados aos produtos agrícolas, se, de acordo com o meu exemplo aritmético, mantiver três ou menos bois no rebanho”¹⁹³.

Numa analogia entre o Teorema de Coase e esta pesquisa, pode ser mais interessante para a empresa, economicamente, correr o risco pelos eventuais prejuízos causados pela não observância da lei¹⁹⁴ (em sua maioria vinculados a criação de passivo trabalhista) à onerar-se de imediato para cumprí-la. Cooter ressalta que “O ato de obedecer a uma norma frequentemente impõe custos diretos em dinheiro, perda de oportunidades, inconveniências ou esforço”¹⁹⁵, assim, para este autor.

Obedecer a uma norma geralmente representa um custo. Esse custo pode ser um valor financeiro, mas pode também ser tempo perdido, esforço, inconveniência ou risco. Para ilustrar: cumprir as normas tributárias custa dinheiro, limpar a sujeira dos cães é inconveniente, boicotar alguém pode ser arriscado e não fumar pode requerer esforço. Uma pessoa que internalizou uma norma está disposta a sacrificar algo para obedecê-la¹⁹⁶.

O cumprimento de determinada norma, neste caso da Lei dos Caminhoneiros, somente terá incentivo para ocorrer se os custos para sua integral implementação, somando-se os transacionais, forem menores quando comparados aos benefícios

¹⁹² COASE, Ronald H. O problema do custo social. In: SALAMA, Bruno Meyerhof. **Direito e economia: textos escolhidos**. São Paulo: Saraiva, 2010. (Direito em debate Direito desenvolvimento justiça). p. 59-72. p. 60

¹⁹³ Ibid., p. 62

¹⁹⁴ Podem ser considerados exemplos de opções oriundas do descumprimento da legislação: permanecer na ilegalidade e assumir os riscos desta decisão, ou vender a empresa devido a baixa lucratividade que a aplicação da lei acarretaria. Ambos os casos refletem custos de oportunidade do empresário quando pondera a respeito do custo benefício trazido pela obediência à legislação. Custo de oportunidade é a renda líquida gerada pelo melhor uso alternativo da produção, é o deslocamento do fator de produção para outra área de atividade. Assim, para o caso de o empresário optar por vender sua transportadora ao invés de aplicar a legislação trabalhista relativa à jornada dos motoristas, o custo de oportunidade equivaleria ao que ele ganharia aplicando o lucro da venda em outro setor econômico. PEREIRA, Anísio Cândido et al. Custo de oportunidade: conceitos e contabilização. **Caderno de Estudos FIECAFI**, São Paulo, n. 2, 1990. p. 3-4.

¹⁹⁵ COOTER, Robert D. Três efeitos das normas sociais sobre o direito: expressão, dissuasão e internalização. In: SALAMA, Bruno Meyerhof. **Direito e economia: textos escolhidos**. São Paulo: Saraiva, 2010. (Direito em debate Direito desenvolvimento justiça). p. 279-304. p. 285.

¹⁹⁶ COOTER, 2010, op. cit., p. 285.

advindos da modificação na estrutura de trabalho da empresa exigida para tanto, conforme Coase descreve:

Uma vez que os custos das transações realizadas no mercado são levados em conta, fica claro que a aludida realocação de direitos somente ocorrerá quando o aumento no valor da produção por ela gerado for maior do que os custos incorridos para implementá-la. Quando esse aumento for menor, a concessão de uma ordem judicial (injunction) (ou o conhecimento de que ela será concedida), ou a responsabilização pelo pagamento de perdas e danos, podem resultar na cessação de uma atividade (ou podem evitar que ela seja iniciada) que seria realizada caso as transações se dessem sem custos. Nessas condições, a delimitação inicial dos direitos exerce influência sobre a eficiência¹⁹⁷.

No contexto do caso analisado, a empresa optou por impor as regras de controle de jornada a seus motoristas, implantando plenamente a Lei 12.619/2012, posteriormente alterada pela Lei 13.103/2015, com a escolha de priorizar os benefícios não pecuniários trazidos pela norma em sobreposição à maximização da riqueza propriamente dita.¹⁹⁸

A eficiência não monetária é sustentada pela redução da assimetria informacional que surgiu da possibilidade de fiscalização do cumprimento da jornada como determinada legalmente que, por consequência, amenizou os conflitos de agência e reduziu os custos de transação ligados ao relacionamento entre os empregados e seus respectivos superiores.

O risco moral embutido na atividade foi conjuntamente reduzido, ao passo que o passivo trabalhista foi gradualmente comprimido. As condenações trabalhistas tornaram-se escassas e de menor montante financeiro.

Os benefícios não pecuniários citados foram considerados de maior importância quando comparados aos custos financeiros advindos da implantação da norma, configuradores de sua ineficiência econômica. O menor prejuízo possível, defendido por Coase, foi vislumbrado com a aplicação da lei, ao revés de correr os riscos por sua desobediência¹⁹⁹.

¹⁹⁷ COASE, 2010, op. cit., p. 67.

¹⁹⁸ A empresa objeto do estudo de caso optou, após a vigência da Lei dos Caminhoneiros, por priorizar os benefícios não pecuniários trazidos pela norma. Porém, no cenário anterior de inexistência de exigência legal de controle de jornada, o monitoramento espontâneo das horas trabalhadas por seus empregados não era realizado, motivo pelo qual pressupõe-se, com base no Teorema da Preferência Revelada, que se havia a possibilidade de controle e este não era realizado pela transportadora é porque não era esta a melhor escolha para maximização do lucro empresarial. VARIAN, Hal R. **Microeconomia**: princípios básicos: uma abordagem moderna. 7. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2006.

¹⁹⁹ COASE, 2010, op. cit., p. 67.

Para a empresa objeto do estudo de caso, a análise custo benefício resultou na opção pela segurança oriunda da observância da legislação, não obstante os custos que sua inserção tenha causado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O TRC é de extrema importância para a distribuição de mercadorias no Brasil, vez que, conforme exposto no item 2.1, foi priorizado por ser o único modal capaz de interligar os mais remotos pontos do país. Embora o transporte por via rodoviária possa levar dias para ser completado quando percorrido entre regiões diferentes (em torno de 15 dias para completar uma viagem de ida e volta entre a Região Sul e a Região Nordeste), são os caminhões os responsáveis pelo abastecimento de todo o território nacional.

O fato de o Brasil depender do transporte rodoviário para “funcionar” foi recentemente comprovado com a paralisação dos caminhoneiros ocorrida no mês de maio de 2018. O transporte de produtos de todo o gênero ficou interrompido por 10 dias e deixou a população privada do acesso à combustíveis, alimentos e medicamentos. A indústria parou a produção por falta de insumos e empregados foram dispensados; centrais de abastecimento como o Centro de Abastecimento (CEASA) e o Centro de Abastecimento do Estado de São Paulo (CEAGESP) ficaram vazias; postos de combustíveis com estoque zerado e hospitais trabalharam apenas com o estoque que detinham; aeroportos, de igual forma, precisaram economizar querosene e cancelar muitos dos voos agendados. O caminhão comprovou o *slogan* carregado pelos manifestantes: “Sem caminhão o Brasil para”.

O pleito da paralisação era, especialmente, o alto valor do óleo diesel e dos impostos sobre ele incidentes, porém, o protesto nada mais significava que uma demonstração consequente do esquecimento do setor do transporte rodoviário por parte das autoridades governantes.

O descuido perante o ramo pode ser exemplificado com a promulgação do marco regulatório estudado neste trabalho, o qual parece ter sido aprovado sem a devida análise da realidade do dia a dia do transporte de carga, no tangente a maneira de trabalho dos motoristas e a condição econômico-financeira das empresas para adequação imediata ao controle de jornada.

A suspeita de não ajustamento da Lei dos Caminhoneiros à realidade diária dos motoristas e das empresas empregadoras foi, além da representatividade do setor, motivo para a escolha do tema objeto do presente estudo. O objetivo da pesquisa, então, é apresentar as particularidades trazidas pela legislação estudada, no tocante a jornada de trabalho dos motoristas do setor de transporte de carga e aos custos

operacionais embutidos na atividade do TRC, especificamente aqueles ligados à implementação da novel forma de jornada trazida pela Lei 12.619/2012, adiante alterada pela Lei 13.103.2015.

Devido a exigência relativa ao horário de trabalho estabelecido pela norma em questão, supôs-se que a tendência era haver mudanças nos procedimentos habituais de trabalho, por esta razão, apresentar a realidade das transportadoras anteriormente à promulgação da legislação em vigor e descobrir quais as consequências, a curto e/ou longo prazo, da adequação da empresa analisada aos ditames contidos no artigo 6º de referida norma também foram objetivados.

O problema da pesquisa, por sua vez, busca responder se a mudança legislativa impacta na operação das empresas prestadoras de serviço de transporte de carga, tendo em vista o eventual incremento de seus custos. Para tanto, foram elaboradas hipóteses, as quais foram apreciadas de acordo com os resultados advindos de estudo de caso aplicado por meio da submissão de questionário e entrevista à empresa estudada, conforme item 3, destinado à Metodologia.

As hipóteses resumidamente presumiam que a Lei dos Caminhoneiros trouxe regras de horário de trabalho distantes da prática laboral costumeira, o que implicaria adequações com resultados custosos às transportadoras, com poucas vantagens embutidas.

Os impactos de efeito negativos hipoteticamente descritos, a longo e/ou curto prazo, foram 8, e representam as hipóteses de números 1 a 8 do Quadro 3, quais sejam: 1) o aumento dos custos operacionais e transacionais; 2) a redução do faturamento bruto e do lucro líquido; 3) diminuição do nº de viagens mensais devido a ampliação do tempo para percorrer o trajeto; 4) investimento para abertura de setor de recursos humanos; 5) contratação de pessoal e compra de licenças de *softwares* destinados ao controle de jornada; 6) alterações contratuais na relação empregatícia e na relação com o cliente; 7) aumento salarial do motorista; e 8) manutenção de pontos de parada.

As de impacto positivo, em nº de 5, representam as hipóteses de números 9 a 13 do Quadro 3, e são as seguintes: 9) redução da assimetria informacional; 10) incremento da eficiência operacional; 11) redução do passivo trabalhista; 12) economia de insumos; e 13) redução dos riscos da atividade.

O resultado mostrou que as hipóteses de números 1, 5, 7, 9, 11 e 15 foram confirmadas, enquanto as de números 2 e 6 foram parcialmente confirmadas, as de

números 3, 4, 10 e 12 foram rejeitadas e a de nº 8 considerada irrelevante, de acordo com quadro abaixo:

Quadro 3 - Classificação das hipóteses conforme o resultado

Hipóteses confirmadas	Hipóteses parcialmente confirmadas	Hipóteses rejeitadas	Hipóteses irrelevantes
1 Aumento dos custos operacionais e transacionais	2 Redução do faturamento bruto e do lucro líquido	3 Ampliação do tempo de duração das viagens	8 Manutenção de pontos de parada (construção ou locação)
5 Contratação de pessoal e softwares, ambos destinados ao controle de jornada	6 Alterações contratuais na relação empregatícia e na relação com o cliente	4 Abertura de setor de recursos humanos	
7 Aumento salarial do motorista		10 Incremento da eficiência operacional (redução do tempo das viagens, maior pontualidade)	
9 Redução da assimetria informacional		12 Economia de insumos	
11 Redução do passivo trabalhista			
13 Redução dos riscos da atividade (acidentes de trânsito e de trabalho)			

Fonte: Elaborado pela autora.

Portanto, o nº de hipóteses confirmadas restou dividido igualmente entre pressupostos de fundo negativo (aqueles que atribuem custos à atividade do transporte rodoviário de carga) e de fundo positivo (aqueles que economizam custos, ainda que não pecuniários), num total de 6 hipóteses aprovadas pela pesquisa resultante da aplicação de estudo de caso.

Do mesmo modo ocorreu com as 4 opções consideradas rejeitadas, uma vez que 2 delas são de cunho positivo e 2 são de cunho negativo. Dentre as rejeitadas e irrelevantes, todas são hipóteses custosas à empresa, economicamente ou transacionalmente, porém, não causam prejuízos à firma, já que não vivenciadas (não ocorridas).

Sobreveio, do estudo de caso, resultado no sentido de corroborar a proposição de que a implementação de nova regra de jornada laboral aos motoristas empregados no setor do TRC aumentou os custos financeiros da empresa, enquanto, simultaneamente, reduziu os custos transacionais a longo prazo, o que acarretou custos de monitoramento.

O monitoramento defendido por Jensen e Meckling²⁰⁰, como alternativa para redução dos conflitos de agência, assim o fez devido ao incremento na qualidade da transmissão da informação entre as partes envolvidas na prestação do serviço de transporte dentro da firma. Por seu turno, conflitos de agência em menor índice provocaram a redução do risco moral agregado a atividade, por meio do monitoramento dos agentes.

À vista do acima concluído, pode-se dizer que os benefícios não pecuniários trazidos pelo investimento em monitoramento, se não superaram os custos com este, igualaram-se a este em valor, no sentido de anular os prejuízos financeiramente sentidos e confirmados pela pesquisa. Assim, se a avaliação subjetiva deduz que os custos financeiros não são maiores, nem menores, que os benefícios não pecuniários, equivale-se a dizer que anulam-se entre si.

À título de exemplo, assumindo que os custos de monitoramento da jornada (impacto negativo) e que os benefícios não pecuniários advindos do monitoramento (impacto positivo) equivalem-se entre si quanto ao valor a eles acarretados, pois empatados em nº as hipóteses de impacto negativo e positivo, tem-se que a equação que se forma no cálculo aritmético entre ambos é o resultado da eficiência. Logo, a riqueza maximizada transvertida em eficiência da implementação da Lei dos Motoristas na empresa estudada é nula, conforme equação abaixo:

$\text{custos de monitoramento} - \text{benefícios não pecuniários} = \text{zero}$
--

Conclui-se, então, que a mudança legislativa impacta na operação das empresas prestadoras do serviço de transporte rodoviário de carga, tendo em vista o possível incremento de seus custos, uma vez que exige o dispêndio de investimento financeiro e temporal para sua definitiva e adequada aplicação. Entretanto, do ponto de vista do custo benefício a (des)vantagem é nula, conforme explicado acima.

²⁰⁰ JENSEN; MECKLING, 2008, op. cit.

Assim, os resultados apresentados têm desdobramentos teóricos e práticos. O primeiro enquanto aplicação pioneira da AED no tema pesquisado, o que oportuniza novos estudos sobre a relação entre Direito e Economia no ramo dos transportes; o segundo, porque permite sua utilização por gestores quando da tomada de decisão envolvendo situação semelhante à estudada.

Entretanto, em fase epíloga, é necessário destacar que no decorrer do presente estudo foram percebidas limitações inerentes a especificidade do trabalho realizado pela empresa objeto do estudo de caso, a qual transporta exclusivamente bebidas e, em especial, produtos químicos líquidos, a granel ou sólidos. Por esta razão, os dados coletados e as análises efetuadas estão restritas ao universo pesquisado, não sendo considerado oportuno a generalização do resultado do estudo para transportadoras cujo foco são o traslado de cargas com conteúdo diverso do exposto.

REFERÊNCIAS

ALBANEZ, Tatiana; DO VALLE, Maurício Ribeiro; CORRAR, Luiz João. Fatores institucionais e assimetria informacional: influência na estrutura de capital de empresas brasileiras. **Revista de Administração Mackenzie**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 76-105, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ram/v13n2/04.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

AMORA, Dimmi. Empresas querem mudar lei que impõe descanso a caminhoneiros. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 17 abr. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/04/1263886-empresas-querem-mudar-lei-que-impoe-descanso-a-caminhoneiros.shtml>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

ANEFALOS, Lílian Cristina. **Gerenciamento de frotas do transporte rodoviário de cargas utilizando sistemas de rastreamento por satélite**. 1999. 149 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Universidade de São Paulo, Piracicaba, 1999.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CAMINHONEIROS (Abcam). **Abcam assina acordo com Governo para pôr fim às manifestações**. 28 maio 2018. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/530-abcam-assina-acordo-com-governo-para-por-fim-as-manifestacoes>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Nota oficial: paralisação nacional dos caminhoneiros autônomos**. 18 maio 2018. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

BENAZZO, Piero. Equity criteria as instrument to ensure sustainability of pareto or kaldor-hicks efficiency: a correlation hidden by sources of confounding as key for sorting out the global economic crisis. **Economics and Management**, Siauliai, n. 15, p. 12-17, 2010. Disponível em: <<http://internet.ktu.lt/lt/mokslas/zurnalai/ekovad/15/1822-6515-2010-012.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

BERNARDELLI, Murilo Cesar Messias. A Lei 12.619/12 contribui para a dignidade no ambiente de trabalho do motorista profissional. In: ENCONTRO INTERNACIONAL DE PRODUÇÃO CIENTÍFICA UNICESUMAR, 2015. **Anais Eletrônicos...** Maringá: UniCesumar, 2015.

BOBBIO, Norberto. **Estado, governo, sociedade**: para uma teoria geral da política. 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista**. Relatório Final. Brasília, DF, 2013. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1108665&filename=REL+2/2013+CEMOTOR> Acesso em: 26 jul. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Relatório preliminar nº 01, de junho de 2013, da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista**. Brasília, DF, 2013b. p. 03. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1104476&filename=VTS+2+CEMOTOR+%3D%3E+REL+1/2013+CEMOTOR>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1824). **Constituição Política do Imperio do Brazil (de 25 de março de 1824)**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1891). **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil (de 24 de fevereiro de 1891)**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1934). **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil (de 16 de julho de 1934)**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1937). **Constituição dos Estados Unidos do Brasil (de 10 de novembro de 1937)**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1946). **Constituição dos Estados Unidos do Brasil (de 18 de setembro de 1946)**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1967). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De15452.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

BRASIL. **Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007.** Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Lei nº 12.619, de 30 de Abril de 2012.** 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, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Lei nº 13.103, de 2 de Março de 2015.** 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, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.** Dispõe sobre as Sociedades por Ações. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6404compilada.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Lei nº 7.408, de 25 de Novembro de 1985.** Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7408.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 26 jul. 2018.

BRESSAN, Valéria Gama Fully et al. Economia das organizações: o seguro-depósito induz risco moral? Um estudo empírico com as cooperativas de crédito do Estado de Minas Gerais. **Revista de Gestão**, Rio de Janeiro, v. 66, n. 2, p. 395-414, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbe/v66n2/a02v66n2.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CALIENDO, Paulo. Direito internacional privado e análise econômica do direito. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 273-286.

CARVALHO, Cristiano; JOBIM, Eduardo. O direito tributário e a interpretação econômica do direito: deveres instrumentais, custos de conformidade e custos de transação. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 239-248.

CATEB, Alexandre Bueno. Análise econômica da lei de sociedades anônimas. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 263-272.

CAVALLI, Cássio Machado. **Empresa, direito e economia**. Rio de Janeiro: Forense; FGV Direito Rio, 2013.

CNT: PIB do transporte em 2017 volta ao nível de 2010; investimentos caem. **FETRANSAPAR**, 5 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.fetranspar.org.br/giro-pelo-setor/cnt-pib-do-transporte-em-2017-volta-ao-nivel-de-2010-investimentos-caem/>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

COASE, Ronald H. O problema do custo social. In: SALAMA, Bruno Meyerhof. **Direito e economia**: textos escolhidos. São Paulo: Saraiva, 2010. (Direito em debate Direito desenvolvimento justiça). p. 59-72.

_____. **The firm, the market, and the law**. Chicago: University of Chicago Press, 1990.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 35-49, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89394/2015_coelho_luciano_leis_flexibilizacao.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). **Anuário dos transportes 2017**: estatísticas consolidadas. c2017. Disponível em: <<http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2017/>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Começa a coleta de dados da 21ª Pesquisa CNT de Rodovias**. 26 jun 2017. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/Noticia/comeca-coleta-dados-21-pesquisa-cnt-rodovias>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). **Pesquisa CNT de rodovias**: relatório gerencial. 2017. Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/relatorio-gerencial>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. **Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2016**. [2016]. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/Noticia/cnt-divulga-pesquisa-sobre-perfil-dos-caminhoneiros>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE (CNS). **Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016**. Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana, na forma definida nesta. Disponível em: <<http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/reso510.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução nº 525, de 29 de Abril de 2015**. Dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata os artigos 67-A, 67-C e 67-E, incluídos no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5252015.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

COOTER, Robert D. Três efeitos das normas sociais sobre o direito: expressão, dissuasão e internalização. In: SALAMA, Bruno Meyerhof. **Direito e economia**: textos escolhidos. São Paulo: Saraiva, 2010. (Direito em debate Direito desenvolvimento justiça). p. 279-304.

COOTER, Robert D.; ULEN, Thomas. **Direito e economia**. Tradução de Luis Marcos Sander e Francisco Araújo da Costa. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

CRONOTACÓGRAFO. **O que é cronotacógrafo**. [2017]. Disponível em: <<https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/o-que-e-cronotacografo>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CUNHA, Joana. Perdas com greve de caminhoneiros superam R\$ 9,5 bilhões em cinco dias. **Valor Econômico**, 27 maio 2018. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/5551965/perdas-com-greve-de-caminhoneiros-superam-r-95-bilhoes-em-cinco-dias>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

_____. Perdas com protestos de caminhoneiros superam R\$ 10 bi em cinco dias. **Folha de São Paulo**, 28 maio 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/perdas-com-protestos-de-caminhoneiros-superam-r-10-bi-em-cinco-dias.shtml>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

DATASEBRAE. **PIB de comércio e serviços**. c2018. Disponível em: <<http://datasebrae.com.br/pib-de-comercio-e-servicos/#part>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

DE PABLO, Juan Carlos. Eficiencia y distribucion. **Documentos de Trabajo**, p. 1-19, 2005. Disponível em: <<https://www.ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/301.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

DEMARTINO, George F. Harming irreparably: on neoliberalism, kaldor-hicks, and the paretian guarantee. **Review of Social Economy**, South Bend, v. 73, n. 4, p. 315-340, 2015.

DONIAK, Lúcia H. de Souza. **A regulamentação da profissão de motorista: aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga em Ponta Grossa-PR**. 2014. 169 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fatima Carneiro da. **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas, 2008.

FERRARI, Irany; NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **História do trabalho, do direito do trabalho e da justiça do trabalho**: homenagem a Armando Casimiro Costa. São Paulo: LTr, 1998.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida; GEMIGNANI, Daniel. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista: questões controvertidas. **Revista do TRT10**, Brasília, DF, p. 202-205, 2015. Disponível em: <https://aplicacao.tst.jus.br/dspace/bitstream/handle/1939/75133/2015_gemignani_tereza_leis_disciplinam.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. **Convention No. 153 Hours of Work and Rest Periods (Road Transport)**. Geneva, 1979. Disponível em: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153>. Acesso em: 26 jul. 2018.

JENSEN, Michael C.; MECKLING, William H. Teoria da firma: comportamento dos administradores, custos de agência e estrutura de propriedade. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 48, n. 2, p. 87-125, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rae/v48n2/v48n2a13.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

KAPRON, Rafael Antonio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. 203 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

MACHADO, Michele Rílany Rodrigues; SILVA, César Augusto Tibúrcio; MACHADO, Lúcio de Souza. Custo de oportunidade para a parte autora em processos judiciais eletrônicos: um estudo na procuradoria da União em Goiás. **Revista Brasileira de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 5, p. 1165-1189, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v48n5/05.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

MACKAAY, Ejan P.; ROUSSEAU, Sthéphane. **Análise econômica do direito**. Tradução de Rachel Sztajn. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

MALUCELLI, Sérgio. Lei do Motorista é sancionada. **FETRANSPAR**, mar. 2015. Disponível em: <<http://www.fetranspar.org.br/informativos/mar2015/mar2015.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

MARTINS, Luzia Teixeira; DELL'AGLI, Betânia Alves Veiga. Valores de motoristas de caminhão: o que lhes causa admiração e indignação?. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, DF, v. 34, n. 4, p. 894-975, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v34n4/1982-3703-pcp-34-4-0894.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

MARTINS, Ricardo Silveira; CAIXETA-FILHO, José Vicente. Evolução histórica da gestão logística do transporte de cargas. In: CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira (Orgs.). **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 15-31.

MELLO NETO, M. G. et al. **Perspectivas do setor de transporte interno de cargas**. Brasília, DF: BNDES, 1987. (Textos para discussão, n. 7).

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Impactos da Lei n. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 50-79, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89346/2015_moraes_paulo_impactos_lei.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jul. 2018.

NEVES, Vitor. Custos sociais: onde para o mercado?. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 95, p. 55-68, 2011. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/rccs/4368>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

NICOLADELI, Sandro Lunard; PERES, Fabio Augusto Mello. Inovações precarizadoras da Lei n. 13.103/2015: o estado legislando na contramão da via constitucional. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 22-34, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89202/2015_nicoladeli_sandro_inovacoes_precarizadoras.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018.

OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. A jornada do motorista profissional diante da Lei 13.103. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 119-128, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89343/2015_oliveiraneto_celio_jornada_motorista.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018.

OLIVEIRA, Daniela Barboza de. **A reestruturação produtiva e o trabalho dos motoristas de caminhão**: um estudo de caso em duas empresas de transporte rodoviário de carga. 152 f. 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2012.

PASSOS, André Franco de Oliveira. Lei do motorista: história de uma longa espera, um breve avanço e agora um grande retrocesso. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 14-21, out. 2015.

Disponível em:

<https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89348/2015_passos_andre_lei_motorista.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018.

PEREIRA, Anísio Cândido et al. Custo de oportunidade: conceitos e contabilização. **Caderno de Estudos FIECAFI**, São Paulo, n. 2, 1990.

PIEDRAHITA VARGAS, Camilo. La negociabilidad de los derechos laborales: un análisis económico. **Ecos de Economía**, Medellín, v. 16, n. 34, p. 7-27, 2012.

Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/ecos/v16n34/v16n34a1.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

PIRES, Clénia de Oliveira; MACAGNAN, Clea Beatriz. Governança corporativa e assimetria de informação: uma revisão desta relação. **Revista Brasileira de Administração Científica**, Aracajú, v. 4, n. 4, p. 80-94, 2013. Disponível em:

<<http://sustenere.co/journals/index.php/rbadm/article/view/ESS2179-684X.2013.004.0005/436>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

POLINSKY, A. Mitchell. **An introduction to law and economics**. New York: Wolters Kluwer Law & Business, 2011. (Aspen Coursebook series).

POSNER, Eric. **Agency models in law and economics**. Chicago: The Coase Lecture, 2000. (John M. Olin Law & Economics, working paper n. 92).

POSNER, Eric; SALAMA, Bruno Meyerhof. **Análise econômica do direito contratual**. São Paulo: Saraiva, 2010.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

ROSA, Alexandre Moraes da; LINHARES, José Manuel Aroso. **Diálogos com a Law & Economics**. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

RUSSO, Ricardo; ZIEGLER, Paulo. **Até o último rincão**: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Foteletras, 1989.

SAITO, Richard; SILVEIRA, Alexandre Di Miceli da. Governança corporativa: custos de agência e estrutura de propriedade. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 48, n. 2, p. 79-86, 2008. Disponível em:

<<http://www.scielo.br/pdf/rae/v48n2/v48n2a07.pdf>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

SALAMA, Bruno M. The art of law and macroeconomics. **University of Pittsburgh Law Review**, Pittsburgh, v. 74, n. 2, p. 131-177, 2012. Disponível em:

<<https://lawreview.law.pitt.edu/ojs/index.php/lawreview/article/view/196/184>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

SCHLÜTER, Günther H.; SCHÜTER, Mauro R. **Gestão da empresa de transporte de carga**. Porto Alegre: Horst Transport System, 2005.

SCHWINDEN, Elisa Faoro. **A trajetória dos direitos trabalhistas e a proibição de retrocesso social**: análise da Lei Nº 12.619/2012 à luz dos princípios constitucionais. 2014. 73 f. Monografia (Graduação em Direito) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

SILVA, Antonio B. Oliveira; FERREIRA, Marta A. Tavares. Gestão do conhecimento e teoria da firma. **Perspectivas em Ciência da Informação**, Belo Horizonte, v. 14, n. 3, p. 116-139, 2009.

SILVA, Luna Gonçalves da. **O trabalho dos motoristas de caminhão**: a relação entre vínculos empregatícios e acidentes de trabalho. 2011. 212 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Programa de Pós Graduação em Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

SILVA, Luna Gonçalves et al. Vínculos empregatícios, condições de trabalho e saúde entre motoristas de caminhão. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 154-155, 2016.

SILVA, Paulo Roberto Coimbra (coord.). **Transportes**: questões jurídicas atuais. São Paulo: MP, 2008.

SILVEIRA, Gustavo Madeira da; AMARAL, Renata Campetti. Créditos de redução de emissões transacionais: um estudo sob a ótica de Coase. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 287-306.

SINGER, Paul. Vida nova para as cooperativas de trabalho. **Folha de São Paulo**, São Paulo, jul. 2012.

SWIECH, Maria Angela Szpak; POZZOLO, Paulo Ricardo. A regulamentação do trabalho do motorista profissional empregado: Leis 12.619/12 e 13.103/15. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 158-158, out. 2015. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89392/2015_swiech_maria_regulamentacao_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 26 jul. 2018.

VARIAN, Hal R. **Microeconomia**: princípios básicos: uma abordagem moderna. 7. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2006.

VIEIRA, Jeferson; MELEU, Marcelino da Silva. A jornada de trabalho como tempo de vida e a problemática inserida pela lei número 13.103 de março de 2015. In: OLSSON, Giovanni; FONTANA, Odisséia Aparecida Paludo (Orgs.). **Globalização e direito social**: transformações e novos debates em evidência. Santa Cruz do Sul: Essere nel Mondo, 2017. p. 60-84.

VILELA, Rodolfo Andrade Gouveia; IGUTI, Aparecida Mari; ALMEIDA, Ildeberto Muniz. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes de trabalho. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 570-579, 2004.

VILLATORE, Marco Antônio César; ALMEIDA, Ronald Silka de. A duração do trabalho do empregado motorista profissional conforme a Lei n. 13.103/2015 e suas consequências sociais e econômicas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 277-292, out. 2015. Disponível em:

<https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/89396/2015_villatore_marco_duracao_trabalho.pdf?sequence=1>. Acesso em: 26 jul. 2018.

WANKE, Peter F. **Logística e transporte de carga no Brasil**: produtividade e eficiência no Século XXI. São Paulo: Atlas, 2000.

YIN, Robert K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. Tradução de Daniel Grassi. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ZANELLA, Cleunice et al. Conhecendo o campo da economia dos custos de transação: uma análise epistemológica a partir dos trabalhos de Oliver Williamson. **Revista de Ciências da Administração**, Florianópolis, v. 1, n. 2, p. 64-77, 2015.

ZANITELLI, Leandro Martins. A regulação dos planos de saúde no Brasil e os princípios da solidariedade e da justiça atuarial: algumas considerações em torno da assimetria informativa. In: TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia**. 2. ed, rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. p. 203-224.

ZIMMERMANN, Tarcísio. **Projeto de Lei nº 99 de 2007**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=434503&filename=PL+99/2007> Acesso em: 26 jul. 2018.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Material consultado e de relevância para o estudo, não referenciado no texto.

ALMEIDA, Luiz Carlos de. **Introdução ao direito econômico, direito da economia, economia do direito, law and economics, análise econômica do direito, direito econômico internacional**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

ARAÚJO, Francisco Rossal de; SANTOS, Rodrigo Coimbra. **Direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2014.

BRIGHENTI, J.; DA SILVA, M. Z. Percepção da incerteza do ambiente e gestão de risco: um estudo em organizações prestadoras de serviço de transporte rodoviário de cargas. **Base**, [S.l.], v. 13, n. 3, p. 200-215, 2016.

CAMPBELL, D. Ronald Coase's 'The Problem Of Social Cost. **University of Queensland Law Journal**, Queensland, v. 35, n. 1, p. 75-98, 2016.

COASE, Ronald H. **A firma, o mercado e o direito**. Tradução de Heloísa Gonçalves Barbosa. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2017. (Coleção Paulo Bonavides).

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2014.

FARIA, SS. **Fragmentos da história dos transportes**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

FREITAS, Henrique et al. O método de pesquisa survey. **Revista de Administração**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 105-112, 2000.

GEMIGNANI, Daniele; GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta. Meio ambiente de trabalho. Prevenção e prevenção. Princípios norteadores de um novo padrão normativo. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Jales, n. 40, 2012.

GEMIGNANI, Daniele; GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta. A nova Lei n. 12.619/2012 que disciplina a profissão de motorista: questões controversas. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Jales, n. 41, 2012.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniele. **A nova lei do motorista profissional e os direitos fundamentais**: análise específica e contextualizada das leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015. 2. ed. São Paulo: LTr, 2016. Livro eletrônico.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Orgs.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

LEE, Epstein; KING, Gary. **Pesquisa empírica em direito**: as regras de inferência. São Paulo: Direito FGV, 2013. (Coleção acadêmica livre).

MECKLING, William H.; JENSEN, Michael C. Theory of the firm: managerial behavior, agency costs and ownership structure. In: CAVALLI, Cassio. **Empresa, direito e economia**. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do trabalho**. São Paulo: Atlas, 2014.

MARTINS, S. P. **Direito processual do trabalho**. São Paulo: Atlas, 2014.

NORTH, Douglass C. Institutions, institutional chance and economic performance. In: CAVALLI, Cassio. **Empresa, direito e economia**. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (Orgs.). **Motoristas profissionais**: aspectos da lei n. 12.619/2012: elementos da legislação trabalhista e de trânsito. São Paulo: LTr, 2013.

POSNER, Richard A. **A economia da justiça**. Tradução de Evandro Ferreira e Silva. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010.

SAMUELSON, P. A.; ALMEIDA, P. D. **Fundamentos da análise econômica**. São Paulo: Nova Cultural, 1988. (Os economistas).

SILVA, Rafael Silveira; COSTA JÚNIOR, Álvaro P. S. Judiciário e política regulatória: instituições e preferências sob a ótica dos custos de transação. **Brazilian Journal of Political Economy**, São Paulo, v. 31, n. 4, p. 659-679, 2011.

SIMÕES, D. et al. Quantitative analysis of uncertainty in financial risk assessment of road transportation of wood in Uruguay. **Minerals**, [S.l.], v. 6, n. 3, p. 1-11, 2016.

SPILLER, P. T. Regulation: a transaction cost perspective. **California Management Review**, Sacramento, v. 52, n. 2, p. 147-158, 2010.

TIMM, Luciano Benetti (Org.). **Direito e economia no brasil**. São Paulo: Atlas, 2012.

APÊNDICE A – FORMULÁRIO PRELIMINAR

Data do envio: 11 de novembro de 2017

Data do retorno: 16 de janeiro de 2018

Cargo do respondente: Assessor Jurídico

Ano da abertura da empresa: 1982

Filiais: Paulínia/SP, Duque de Caxias/RJ, Camaçari/BA, Cubatão/SP, Ipojuca/PE e Itabirito/MG

Nº de empregados: 870

Nº de motoristas de caminhão: 552

Nº de caminhões: 428

Nº de carretas/semi-reboques: 523

Média anual de faturamento dos 5 anos anteriores à entrada em vigor do marco legal regulatório da jornada:

- 2007: R\$80.198.029,18
- 2008: R\$101.625.342,52
- 2009: R\$111.462.090,64
- 2010: R\$134.715.502,52
- 2011: R\$146.981.607,73

Média anual de faturamento dos 5 anos posteriores à entrada em vigor do marco legal regulatório da jornada:

- 2012: R\$153.574.893,72
- 2013: R\$160.920.875,23
- 2014: R\$169.469.218,21
- 2015: R\$188.515.396,46
- 2016: R\$181.864.711,24

Setores existentes até o advento do marco legal regulatório da jornada:

- Administração
- Comercial/Logística
- Compras
- Jurídico

- Recursos Humanos
- Financeiro
- Contabilidade/Fiscal
- CPD – Centro de Processamento de Dados/TI
- Segurança
- Faturamento
- Operacional
- Monitoramento – Gerenciamento de Risco
- Tráfego/Liberação
- Qualidade
- Almoxarifado
- Oficina/Borracharia

Setores criados após o advento do marco regulatório da jornada:

- Jornada (criação de um setor para controle de jornada do motorista profissional, por meio *online*)

Observações: Com o marco legal (lei 12.619/12) a empresa a adotar mecanismos de controlar a jornada de trabalho do motorista profissional, num primeiro momento pelas médias dos discos de tacógrafos, depois por papeletas (documentos preenchidos pelos motoristas) e por fim o sistema hoje adotado, o qual estamos desde meados de 2013 (sistema ATSlog), o qual o controle é feito pelas “macros” (códigos digitados no sistema de rastreamento embarcado no veículo), o qual ao final do período gera a ficha ponto do motorista profissional.

Mesmo antes da vigência do marco, todos os colaboradores da empresa eram orientados e treinados a programarem suas paradas para descanso e alimentação, no entanto, eram os motoristas que geriam a sua jornada, ou seja, não tínhamos a possibilidade de controlar a jornada dos mesmos.

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO

Questionário destinado à orientar a pesquisa objeto da Dissertação de Mestrado da aluna Ana Paula Michelin Fassina junto ao Mestrado Profissional em Direito da Empresa e dos Negócios promovido pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), cujo foco, por meio de estudo de caso, é a análise dos custos operacionais relacionados à implementação das regras da jornada de trabalho aos motoristas profissionais empregados, conforme artigo 6º da Lei 12.619/2012, posteriormente alterada pela Lei 13.103/2015.

Observações/instruções:

1. O questionário deverá ser respondido tendo em vista características observadas para 1 (um) trecho daquele com maior frequência de realização, considerando-se um trecho a ida ao destino e o retorno à base empresarial;
2. Curto prazo refere-se ao período de tempo de até 12 (doze) meses, enquanto longo prazo refere-se ao período de tempo superior à 12 (doze) meses.

Email address *

wagner.vigolo@cavalinho.srv.br

Qual a origem (Município/Estado) e o destino (Município/Estado) do trajeto realizado com maior frequência pela empresa?

Paulínia-SP X Camaçari-BA (vice e versa)

O controle de jornada iniciou-se:

- ☐ Antes do ano de 2012
- ☒ No decorrer do ano de 2012
- ☐ No decorrer do ano de 2013
- ☐ Do ano de 2014 em diante

Com base no trecho acima identificado, em relação ao número de viagens realizadas mensalmente:

	Reduziu após a implementação das regras de jornada trazidas pela Lei 13.103/2015	Manteve-se após a implementação das regras de jornada trazidas pela Lei 13.103/2015	Aumentou após a implementação das regras de jornada trazidas pela Lei 13.103/2015	Não sei responder
Curto prazo	☐	☒	☐	☐
Longo prazo	☐	☒	☐	☐

No trajeto identificado, ANTES da obrigatoriedade do controle de jornada, a viagem era realizada por quantos motoristas?

- ☒ 1
- ☐ 2 ou mais
- ☐ Eventualmente 2 ou mais
- ☐ Não sei
- ☐ Other: _____

No trajeto identificado, APÓS a obrigatoriedade do controle de jornada, a viagem é realizada por quantos motoristas?

- ☒ 1
- ☐ 2 ou mais
- ☐ Eventualmente 2 ou mais
- ☐ Não sei
- ☐ Other: _____

O valor recebido (pagamento) pela prestação de serviço de transporte fora reajustado para maior.

	Sim, o valor do frete aumentou.	Não, o valor do frete permaneceu igual	Não, o valor do frete reduziu	Não sei responder
Curto prazo	☐	☒	☐	☐
Longo prazo	☐	☒	☐	☐

Os adiantamentos de viagem permaneceram no mesmo patamar monetário.

	Sim, mantiveram-se	Não, aumentaram	Não, diminuiram	Não sei
Curto prazo	☒	☐	☐	☐
Longo prazo	☒	☐	☐	☐

Qual é a forma de pagamento do salário do(s) motorista(s)?

- ☐ Salário fixo
- ☐ Comissão por viagem/frete
- ☐ Salário fixo e comissão cumulativamente
- ☐ Não sei
- ☒ Other: Salário Base e adicionais como hora extra periculosidade

A pontualidade na entrega das mercadorias:

	Diminuiu após a implementação das regras de jornada trazidas pela Lei 13.103/2015	Manteve-se após a implementação das regras de jornada trazidas pela Lei 13.103/2015	Aumentou após a implementação das regras de jornada trazidas pela Lei 13.103/2015	Não sei responder
Curto prazo	☐	☒	☐	☐
Longo prazo	☐	☒	☐	☐

Tendo em vista a observância do controle de jornada, o número médio de HORAS EXTRAS durante realização do trajeto apontado é:

- ☐ De até 2hs
- ☒ De 2 a 5hs
- ☐ De 6 a 9hs
- ☐ De 10hs ou mais

Tendo em vista a observância do controle de jornada, o número médio de HORAS NOTURNAS trabalhadas durante realização do trajeto apontado é:

- ☒ Menor que 2hs
- ☐ Entre 2 a 5hs
- ☐ Entre 6 a 9hs
- ☐ Maior que 10hs

Tendo em vista a observância do controle de jornada, o número médio de HORAS DE ESPERA durante realização do trajeto apontado é:

- ☐ De até 2hs
- ☒ De 2 a 5hs
- ☐ De 6 a 9hs
- ☐ De 10hs ou mais

Quanto ao número de reclamações trabalhistas interpostas contra a empresa APÓS a implementação das regras de jornada:

	Diminuiu	Manteve-se	Aumentou	Não sei
Curto prazo	☐	☒	☐	☐
Longo prazo	☐	☐	☒	☐

No mesmo período, o número de condenações:

	Diminuiu	Manteve-se	Aumentou	Não sei
Curto prazo	☐	☐	☒	☐
Longo prazo	☒	☐	☐	☐

Ainda no mesmo período, o valor médio das condenações:

	Diminuiu	Manteve-se	Aumentou	Não sei
Curto prazo	☐	☐	☒	☐
Longo prazo	☒	☐	☐	☐

Com o início do controle de jornada, quais custos foram elevados?

	Gerenciamento de risco	Telefonia (contato com os motoristas via telefone)	Contratação e manutenção de software para monitoramento da jornada dos motoristas	Contratação e manutenção dos aparelhos rastreadores	Abastecimento (óleo e arla)	Oficina (manutenção dos veículos)
Curto prazo	☒	☐	☒	☐	☐	☐
Longo prazo	☐	☐	☒	☐	☐	☐

Após à imposição das regras de jornada aos motoristas, o recebimento de multas por trafegar em excesso de velocidade:

	Reduziu	Manteve-se	Aumentou	Não sei
Curto prazo	☐	☒	☐	☐
Longo prazo	☐	☒	☐	☐

Na vigência do controle de jornada o número de acidentes de trânsito diminuiu.

	Concordo	Discordo	Não sei
Curto prazo	☒	☐	☐
Longo prazo	☒	☐	☐

Na vigência do controle de jornada o número de acidentes de trabalho reduziu.

	Concordo	Discordo	Não sei
Curto prazo	☒	☐	☐
Longo prazo	☒	☐	☐

O número de motoristas em auxílio doença devido à doenças ocupacionais declinou a partir do controle efetivo de jornada.

☐ Concordo

☐ Discordo

☒ Não sei

☐ Other: _____

Os furtos/roubos de carga diminuíram.

	Concordo	Discordo	Não sei
Curto prazo	☐	☒	☐
Longo prazo	☐	☒	☐

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

APÊNDICE C – ENTREVISTA

Data: 22 de março de 2018

Horário do início: 14 horas 32 minutos

Horário do término: 15 horas 40 minutos

Local: Sede da empresa entrevistada

Cargo do entrevistado: Assessor Jurídico

Pergunta 1: Qual o tempo de duração da viagem entre Paulínia e Camaçari? O tempo de trajeto manteve-se após o implemento do controle de jornada?

Resposta: A duração é de quatro dias, às vezes sete ou oito, se não tiver disponibilidade do recebedor da mercadoria, se tiver que aguardar a descarga. O tempo não alterou por causa do certificado SASSMQ que antes mesmo da lei já exigia paradas a cada três horas. A empresa obedecia para conseguir qualificação/certificação pela Associação Brasileira de Indústrias Químicas.

Pergunta 2: Por que o número de viagens realizadas mensalmente manteve-se após o implemento do controle de jornada?

Resposta: Mesma resposta que para a pergunta número um, a diferença é que com a lei virou obrigação.

Pergunta 3: O valor do frete permaneceu idêntico após o implemento do controle de jornada e a margem de lucro manteve-se?

Resposta: Diminuiu, não sei ao certo se pelo controle de jornada ou se pela competição.

Pergunta 4: Hoje o salário do motorista é fixo com acréscimo de horas extras e periculosidade, como era antes do implemento das regras da Lei 13.103/2015?

Resposta: Antes o salário era somente fixo, sem o pagamento de horas extras, pois a jornada era externa, sem controle de jornada. Mas a periculosidade era paga.

Pergunta 5: Houve mudança no valor do salário do motorista? Por quê?

Resposta: Sim, aumentou porque não se pagava horas extras antes da lei.

Pergunta 6: Por que o número de horas noturnas é menor que duas horas para o trajeto Paulínea - Camaçari?

Resposta: Porque há uma proibição da empresa para rodar entre as 22hs e as 06hs do outro dia, com exceções autorizadas como, por exemplo, para pernoitar no posto fiscal, dificilmente é por causa do cliente.

Pergunta 7: As horas de espera são remuneradas? Como?

Resposta: As horas de espera são remuneradas no adicional de 30% sobre a hora normal, conforme a lei 13. Também não existia antes do controle de jornada.

Pergunta 8: Saberias explicar por que o número de condenações trabalhistas aumentou a curto prazo e diminui a longo prazo?

Resposta: Porque aumentou a curto prazo: porque muitas transportadoras não se adequaram a lei, não tinham controle assíduo, nem softwares para controle de jornada, então os motoristas entravam na justiça e levavam, ou seja, a empresa não tinha como comprovar o controle porque recém tinha iniciado ou ainda nem fazia. Após as empresas prepararam-se as reclamaatórias diminuíram e as demandas diminuíram. E com a reforma trabalhista diminui mais.

Pergunta 9: O mesmo raciocínio é válido para o porquê o valor médio das condenações aumentaram a curto prazo e diminuíram a longo prazo?

Resposta: Mesma resposta. Os Tribunais consideravam obrigatório o controle, mesmo que tivesse testemunha dizendo que não havia o controle, o ônus era da empresa e não do empregado.

Pergunta 10: O gerenciamento de risco e a utilização de softwares de monitoramento já eram rotina na empresa antes de 2012?

Resposta: Software não, porque não existia software para controle de jornada. Gerenciamento sim, pela qualificação SASSMAQ, mas por posicionamento e segurança da carga e do motorista, não para o controle de horário de trabalho do motorista. Antes o gerenciamento era feito fora da empresa, com acesso online. O custo foi aumentado com a lei, porque agora é feito interno. No gerenciamento/monitoramento há nove empregados, antes quando era feito fora tinha dois.

Pergunta 11: Tens alguma explicação para a diminuição do número de acidentes de trânsito e de trabalho após o implemento do controle de jornada?

Resposta: Sim, é porque controlou pernoites inferiores, há maior segurança e saúde do motorista por ter limitador de jornada e velocidade monitorada. A velocidade é de 80km/hora para dia ensolarado ou 60 km/hora em dia chuvoso ou com neblina. Em Paulínia colocaram uma academia também pela saúde do motorista.

Pergunta 12: Fora necessário treinamento dos empregados no que tange ao controle de jornada (pessoal de escritório e motoristas)?

Resposta: Todos foram treinados, escritório e motoristas.

Pergunta 13: Qual o tempo estimado de treinamento?

Resposta: O treinamento era por turmas, levando dois meses para concluir. Foram treinados para a Lei 12 e após para Lei 13, todos que entram são treinados. O treinamento dura cinco dias e mais quatro horas somente para aprender a informar a jornada e é feito no Centro de formação de condutores do Nordeste do Rio Grande do Sul, entidade mantida por nós em conjunto com outra transportadora.

Pergunta 14: Qual o número de empregados destinados exclusivamente ao monitoramento do controle de jornada? Foram todos contratados a partir do ano de 2012?

Resposta: Todos foram contratados depois, cinco destinado à jornada, que é diferente do monitoramento de risco. Trabalham das 06hs às 18hs, mas estudamos para estender até as 22hs.

Pergunta 15: Qual o número estimado de horas dispensadas à roteirização e verificação dos pontos de parada para o trajeto indicado como de maior fluxo?

Resposta: São três setores separados. Roteirização são três funcionários que trabalham das 06hs às 18hs. Monitoramento são nove funcionários que trabalham 24hs. Jornada são cinco empregados que trabalham das 6hs às 18hs.

Pergunta 16: A roteirização e verificação de pontos de parada era desenvolvida anteriormente à vigência do marco legal regulatório?

Resposta: Sim, sempre foi feito.

Pergunta 17: O repasse de informações fora aprimorado? Isto é, as informações transmitidas pelos motoristas ao escritório chegam com maior fidedignidade? Por quê?

Resposta: Sim, porque tudo é feito através de mensagem do sistema de rastreador. Tem maior fidedignidade, telefone em casos de extrema urgência.

Pergunta 18: Podemos afirmar que a comunicação entre os diversos setores foi facilitada? Por quê?

Resposta: Também foi aprimorada, mas quem tem acesso a mensagem é a jornada e o monitoramento.

Pergunta 19: Pode citar exemplos de melhoria na transmissão de informação?

Resposta: Aviso de estrada interrompida e controlar a jornada via mensagem (muito usado).

Pergunta 20: A dinâmica entre os empregados responsáveis pelo setor operacional e os motoristas teve um implemento positivo?

Resposta: Melhorou, é mais fácil devido a prova da jornada.

Pergunta 21: Houve melhora no desempenho e cumprimento das obrigações pelos motoristas? Por quê?

Resposta: Sim, porque há o controle. Antes não era controlado, faziam o que queriam.

Pergunta 22: Pode citar exemplos de melhorias?

Resposta: Melhora no cumprimento da jornada como fazer paradas para descanso, refeição. Ninguém faz menos de uma hora para refeição. Tudo vinculado ao cumprimento da jornada, ao trabalho, melhorou.

Pergunta 23: Poderias citar custos advindos e reduzidos com a implantação do controle de jornada?

Resposta: Advindos: a própria implantação do controle, o aprimoramento no sistema de rastreamento do veículo, contratação de pessoal para os setores, contratação de

treinamento, pagamento de horas extras, folha aumentada, aumento do imposto. Reduzidos: nada reduziu.

Observação espontânea fornecida pelo entrevistado: Numa visão geral sobre os custos operacionais envolvidos na prestação do serviço de transporte, achamos que eles aumentaram em média 8% quando comparados aos cinco anos anteriores ao advento da Lei 12.619/2012.

ANEXO A – DECISÕES DO TRT4 ENTRE OS ANOS DE 2007 E 2011

- Acórdão 0076500-80.2005.5.04.0201 RO
- Acórdão 01540-2007-201-04-00-6 RO
- Acórdão 0030500-44.2009.5.04.0019 RO
- Acórdão 00928-2006-020-04-00-0 RO
- Acórdão 0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Acórdão 0076500-80.2005.5.04.0201 RO**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00765-2005-201-04-00-3 RO****Fl.1****EMENTA: HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO.**

Caso em que não se verifica a existência de controle, por parte da ré, sobre a jornada de trabalho realizada pelo autor. Labor externo que exclui o direito do empregado à percepção de horas extras, na forma do artigo 62, inciso I, da CLT. Provimento negado.

VISTOS e relatados estes autos de **RECURSO ORDINÁRIO** interposto de sentença proferida pela MMa. Juíza da 1ª Vara do Trabalho de Canoas, sendo recorrente **CARLOS ALBERTO LAU JUNIOR** e recorrido **TRANSVALE - TRANSPORTES DE CARGAS E ENCOMENDAS LTDA.**

Inconformado com a sentença proferida pela MMa. Juíza Ceres B. da Rosa Paiva, da 1ª Vara do Trabalho de Canoas, às fls. 123/127, o reclamante interpõe recurso ordinário às fls. 131/142. Busca a reforma do julgado para afastar a incidência do art. 62, I, da CLT e para condenar a reclamada em horas extras.

Contra-arrazoado o apelo às fls. 155/158, sobem os autos a este Tribunal.

Processo não-submetido a parecer pelo Ministério Público do Trabalho

É o relatório.

ISTO POSTO:**CONHECIMENTO**

Tempestivo o apelo (fls. 129 e 131), regular a representação (fl. 10) e custas processuais dispensadas, encontram-se preenchidos os pressupostos extrínsecos de admissibilidade comuns ao presente recurso.

MÉRITO**HORAS EXTRAS**

Firmado por assinatura digital em 04/07/2007 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 076.232.120.070.704-1

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00765-2005-201-04-00-3 RO****Fl.2**

O reclamante não se conforma com a decisão de origem que julga improcedente o pedido de horas extras. Defende a tese de que a caracterização do trabalho do motorista de caminhão como atividade externa, sem controle de horário, é contrária à realidade veiculada nos meios de comunicação quanto à excessiva jornada de trabalho dessa categoria. Sustenta haver prazo para entrega das mercadorias e para retorno à sede da empresa, conforme “previsões” de chegada dos motoristas, sob pena de advertência. Alega existirem meios de eletrônicos que permitem o controle da jornada do motorista disponibilizados no caminhão. Aduz que a necessidade de retorno imediato após cada viagem demonstra a ausência de controle do motorista sobre seu horário de trabalho. Assevera serem impostos roteiros de viagem com prazos exíguos, que impedem o gozo integral do intervalo para repouso e alimentação. Refere ser possível a fiscalização do horário em razão do controle das rotas utilizadas. Salienta existirem, no contrato de trabalho, cláusulas referentes ao controle de horário, à prestação de horas extras, ao trabalho noturno e ao regime de prorrogação de horas e de sobreaviso em sábados e domingos. Assevera haver maior controle quando prestado o serviço de coleta e entrega, quando havia horário predeterminado de saída e retorno. Desvaloriza o depoimento da testemunha Alessandro Macedo Pereira, por ser empregado somente a contar de novembro de 2002, além de trabalhar em atividade diversa no setor financeiro. Entende que os demais depoimentos corroboram a sua tese, requerendo o deferimento de horas extras, conforme pleiteado na petição inicial.

Razão não lhe assiste.

Entende esta Relatora, consoante já externado por ocasião do julgamento do Processo nº 00267-2003-221-04-00-3 RO, que a atividade do motorista de viagens de longo curso é tipicamente externa e, em regra, sem controle de jornada. Todavia, tal circunstância, por si só, não afasta o direito ao recebimento de horas extras. A exceção à jornada normal prevista no art. 62 da CLT refere-se àqueles empregados que prestam serviços com total autonomia quanto ao horário, ou ainda, aos que prestam serviços em condições tais de

Firmado por assinatura digital em 04/07/2007 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.

Identificador: 076.232.120.070.704-1

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00765-2005-201-04-00-3 RO****Fl.3**

que resulta impossível o controle do horário de trabalho, sendo essa condição anotada na CTPS, bem como no Livro de Registro de Empregados.

No caso específico dos autos, foram atendidos os requisitos formais de anotação do trabalho externo sem controle de horário, na forma do art. 62 da CLT, na Ficha de Empregado (fl. 45/46) e CTPS (fl. 95).

O recorrente faz referência às cláusulas 2, 3 e 4 do contrato de trabalho (fls. 48/49), que dizem respeito ao horário de trabalho a ser anotado na ficha de registro e à possibilidade de exigência de horas extras pelo empregador e de adoção de regime de compensação em caso de necessidade. No entanto, a ele não se aplicam as cláusulas supra citadas, pois trata-se de empregado que tem anotada na ficha de registro a prestação de trabalho externo sem controle de horário.

O reclamante era motorista de viagem, percorrendo todo Estado, além de realizar transporte de cargas para a cidade de Curitiba. Também, realizava, eventualmente, atividade de coleta e entrega na Grande Porto Alegre e Parobé. A atividade de coleta e entrega é admitida na defesa, uma vez que não nega a sua realização, sustentando, apenas, ser atividade precípua do autor a de motorista de viagem. A prova testemunhal, também, dá conta da realização dessa atividade quando não estivesse em viagem (fl. 117).

Na petição inicial (item I, fl. 03), o autor afirma que estava sempre à disposição da reclamada quando em viagem e, que nos poucos dias em que fazia coletas e entregas na Grande Porto Alegre e Parobé o horário era das 7h45min às 12h e das 13h às 02h ou 03h da manhã seguinte.

A defesa (fls. 36/41) se opôs ao pedido de horas extras, invocando a incidência do inciso I do artigo 62 da CLT, tendo em vista que a atividade exercida pelo obreiro era eminentemente externa, sem qualquer fiscalização de horário, e que o equipamento de rastreamento veicular instalado nos caminhões tem a finalidade de segurança do motorista e da carga transportada, e não a de controle de horário.

A testemunha João Batista Gobb da Silva, indicada pelo reclamante, declara: *"...que o veículo do reclamante tinha um computador onde era lançado o*

Firmado por assinatura digital em 04/07/2007 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 076.232.120.070.704-1



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

00765-2005-201-04-00-3 RO

Fl.4

horário de partida e chegada no destino, tanto em viagens como em entregas e coletas na grande Porto Alegre...que os motoristas não tinham horário certo para começar a trabalhar...que não sabe o que poderia acontecer se o reclamante chegasse atrasado na empresa...." (fls. 117/118).

O informante Elder Claudio Alves de Paula esclarece que "...quando fazia viagens para Curitiba, o depoente ficava nesta cidade por um dia...", fl. 116.

As testemunhas indicadas pelo reclamante, embora declarem que havia controle horário, por meio de controle pelo rastreador, não confortam a tese do autor em alguns aspectos. O mais relevante é a declaração da testemunha supra citada quanto à inexistência de horário certo para o início da prestação do serviço, isto é, ausência de controle. De outra sorte, a alegada determinação para retorno imediato após cada viagem também é afastada pelas declarações do informante Elder, ao confirmar a permanência por um dia na cidade de Curitiba. Ainda, não foi confirmada por qualquer prova a exigência de atendimento às previsões de chegada sob pena de advertência.

Há a presunção *juris tantum* de que a atividade em si é incompatível com controle direto do horário de jornada, bem assim de que o controle existente (tempo de viagem, horários em que os motoristas não deveriam viajar, etc.) insere-se no poder diretivo do empregador.

Com efeito, o mero fato de haver uma previsão dos horários de saída e de chegada dos caminhões, bem como as orientações e determinações patronais acima referidas, não caracteriza o controle de jornada. Ao empregado não pode ser dado o direito de dispor de tempo indeterminado para a entrega da mercadoria. Ainda, o fato de que o reclamante deveria cumprir o trajeto percorrido em horário predeterminado é procedimento adotado pela reclamada no intuito de manter a organização de seus serviços, de modo a possibilitar a realização de novos negócios.

Nesse passo, demonstrado pela prova testemunhal que o autor, além de desempenhar atribuição eminentemente externa, não possuía controle de horário, está caracterizada a incidência do disposto no art. 62, inciso I, da CLT.

Nega-se, portanto, provimento ao apelo.

Firmado por assinatura digital em 04/07/2007 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.

Identificador: 076.232.120.070.704-1



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

00765-2005-201-04-00-3 RO

Fl.5

Ante o exposto,

ACORDAM os Juízes da 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, **por unanimidade, negar provimento ao recurso ordinário do reclamante.**

Intimem-se.

Porto Alegre, 4 de julho de 2007 (quarta-feira).

MARIA BEATRIZ CONDESSA FERREIRA - JUÍZA-RELATORA

Firmado por assinatura digital em 04/07/2007 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 076.232.120.070.704-1

Acórdão 01540-2007-201-04-00-6 RO**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****01540-2007-201-04-00-6 RO****Fl.1**

EMENTA: RECURSO ORDINÁRIO DO RECLAMANTE. HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. Caso em que não se verifica a existência de controle, por parte da ré, sobre a jornada de trabalho realizada pelo autor. Labor externo que exclui o direito do empregado à percepção de horas extras, na forma do artigo 62, inciso I, da CLT. Provimento negado.

VISTOS e relatados estes autos de **RECURSO ORDINÁRIO** interposto de sentença proferida pelo MM. Juiz da 1ª Vara do Trabalho de Canoas, sendo recorrente **ELISEU FAUSTINO DOS SANTOS** e recorrida **TRANSPORTADORA IRMÃOS ROMBALDI LTDA.**

Inconformado com a sentença proferida pela Exma. Juíza Ceres B. da Rosa Paiva, fls. 227-32, recorre ordinariamente o reclamante às fls. 239-44, investindo contra a decisão que indeferiu o pagamento de horas extras.

Contra-arrazoado o recurso (fls. 249-54), sobem os autos a este Tribunal.

Processo não-submetido a parecer pelo Ministério Público do Trabalho.

Em razão do gozo de férias regulamentares pela Exma. Desembargadora Maria Beatriz Condessa Ferreira, o processo é redistribuído a esta Magistrada, convocada para atuar na cadeira (certidão, fl.).

É o relatório.

ISTO POSTO:**CONHECIMENTO**

Firmado por assinatura digital em 05/03/2009 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 085.583.720.090.305-8

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****01540-2007-201-04-00-6 RO****Fl.2**

O apelo do reclamante é tempestivo (fls. 234 e 239) e tem a representação regular (fl. 09), merecendo ser conhecido.

MÉRITO**RECURSO ORDINÁRIO DO RECLAMANTE.****1. JORNADA. HORAS EXTRAS. DOMINGOS LABORADOS. ATIVIDADE EXTERNA.**

O Juízo de origem indeferiu as parcelas em destaque, sob o fundamento de que o autor estava inserido na exceção prevista no art. 62, inciso I, da CLT, com o que o reclamante não concorda. Alega que os documentos juntados às fls. 135-83 comprovam que a reclamada, ao contrário do que fundamentou o julgador de origem, tinha controle efetivo do tempo que o recorrente estava à sua disposição realizando suas tarefas. Sinala que tais documentos constituem um “resumo de desempenho de motorista”, onde consta o tempo em que este esteve em deslocamento. Assevera que a prova documental evidencia que havia controle indireto pela recorrida da jornada de trabalho exercida pelo recorrente, por meio da adoção de três medidas distintas, quais sejam: utilização de tacógrafos, relatórios de viagens e rastreador via satélite. Em relação ao rastreador via satélite, aduz que este não visava apenas a garantir a segurança na prestação do trabalho, mas também determinar os horários que deveriam ser cumpridos pelos motoristas, restando afastada a incidência do art. 62, I, da CLT. Transcreve arestos que amparam sua tese. Quanto aos domingos laborados, refere que o documento da fl. 183, por exemplo, evidencia que, para cumprir as 140 horas de locomoção ali informadas, certamente o autor laborou ininterruptamente por 20 dias. Requer, assim, a reforma do julgado a fim de que lhe sejam deferidas horas extras, hora reduzida noturna, adicional noturno e sobreaviso.

Razão não assiste ao recorrente.

A atividade do motorista de viagens de longo curso - caso dos autos em que o autor percorria o interior do Estado, além de realizar transporte de cargas para outros estados -, é tipicamente externa e, em regra, sem

Firmado por assinatura digital em 05/03/2009 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira. Identificador: 085.583.720.090.305-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO**01540-2007-201-04-00-6 RO****Fl.3**

controle de jornada. Todavia, tal circunstância, por si só, não afasta o direito ao recebimento de horas extras. A exceção à jornada normal prevista no art. 62 da CLT refere-se àqueles empregados que prestam serviços com total autonomia quanto ao horário, ou ainda, aos que prestam serviços em condições tais de que resulta impossível o controle do horário de trabalho, sendo essa condição anotada na CTPS, bem como no Livro de Registro de Empregados.

No caso específico dos autos, foram atendidos os requisitos formais de anotação do trabalho externo sem controle de horário, na forma do art. 62 da CLT (v. registro de empregado, fl. 93 e CTPS, fl. 96).

Na petição inicial (item 2, fls. 03/04), foi afirmado que *"Embora o autor trabalhasse em atividade externa, como motorista, viajando por todo o interior do Rio Grande do Sul e para vários outros Estados, havia controle e fiscalização de horário, pois as rotas e prazos de entrega eram pré-estabelecidos pelo empregador, além do caminhão estar equipado com tecnologia que permite o perfeito controle do horário de trabalho do motorista. Desta forma, requer desde já seja a reclamada intimada a juntar cópias dos relatórios de viagens, bem como os registros armazenados no tacógrafo e no computador de bordo do veículo utilizado pelo autor, sob pena de confissão"*.

A defesa (fls. 40/4) opôs-se ao pedido de horas extras, invocando a incidência do inciso I do artigo 62 da CLT, tendo em vista que a atividade exercida pelo obreiro era eminentemente externa, sem qualquer fiscalização de horário.

De imediato, na trilha da Orientação Jurisprudencial nº 332 da SDI-I do TST, cumpre registrar que *"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"*. Ainda sobre o tacógrafo, há que se notar que os registros nada esclarecem sobre os motivos das paradas do caminhão, permitindo saber se decorreram de incidentes na

Firmado por assinatura digital em 05/03/2009 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 085.583.720.090.305-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

01540-2007-201-04-00-6 RO

Fl.4

estrada (congestionamentos, enchentes, etc.) ou da simples decisão do motorista de interromper a viagem, para relaxar.

As declarações do preposto da reclamada são no sentido de que: *“...o reclamante nem sempre utilizava o mesmo veículo; que determinados veículos da reclamada, a partir de 2006 ou 2007, passaram a ser dotados de rastreador por satélite, para controle de furtos; que todos os veículos da reclamada são dotados de computador de bordo, utilizado como base para treinamento de direção econômica e defensiva, registrando freadas bruscas e velocidade excessiva; que por exigência legal, todos os veículos da reclamada são dotados de tacógrafos; que a reclamada não utiliza do tacógrafo, nem do rastreador por satélite, para fiscalizar o horário de trabalho dos motoristas; que não existe na reclamada pessoa específica para controlar o rastreador por satélite; que em caso de furto do veículo, o motorista comunica à reclamada, a qual entra em contato com a empresa cedente do rastreador; que o computador de bordo não disponibiliza os horários em que o veículo esteve em movimento; que o depoente não tem conhecimento se há registro de horário em que o veículo esteve em movimento no tacógrafo; que não há informações de horário no rastreador por satélite...”* (fl. 224, grifo nosso).

Há a presunção *juris tantum* de que a atividade em si é incompatível com controle direto do horário de jornada, bem assim de que o controle existente (tempo de viagem, p. exemplo) insere-se no poder diretivo do empregador.

Com efeito, o mero fato de haver uma *revisão da empresa para o período demandado na viagem* não caracteriza o controle de jornada. Ao empregado não pode ser dado o direito de dispor de tempo indeterminado para a entrega da mercadoria. Quanto ao equipamento de rastreamento veicular instalado nos caminhões, indubitosa sua função principal de localização do veículo, inclusive para segurança do motorista e da carga transportada. De acrescentar, no caso, que embora tais mecanismos

Firmado por assinatura digital em 05/03/2009 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 085.583.720.090.305-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

01540-2007-201-04-00-6 RO

Fl.5

pudessem vir a ser adotados pela reclamada também como sistema de controle do horário cumprido pelo reclamante, no caso, nenhuma prova restou produzida quanto a eventual procedimento da demandada nesse sentido.

De igual forma, não há prova de que o demandante laborasse aos domingos e feriados. Ao contrário do alegado nas razões recursais, o documento da fl. 183 não aponta o labor em tais dias, mas sim a data do início e do término da viagem, bem como outras informações acerca da viagem realizada, tais como quantidade de Km rodados por dia, etc.

Nesse passo, incontroverso que o autor, além de desempenhar atribuição eminentemente externa, não possuía controle de horário, estando caracterizada a incidência do disposto no art. 62, inciso I, da CLT.

Assim, à falta de prova robusta em contrário, merecem prevalecer os registros formais (contrato de trabalho) no sentido de que o *reclamante*, prestando labor externo como motorista de caminhão, tinha ampla liberdade para definir o seu ritmo de trabalho ao longo do dia.

Não restando afastada, pois, a incidência do art. 62, I, da CLT, não cabe cogitar do direito do *autor* à percepção de horas extras, bem como domingos laborados.

Provimento negado.

Ante o exposto,

ACORDAM os Magistrados integrantes da 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, **por unanimidade, negar provimento ao recurso ordinário do reclamante.**

Intimem-se.

Porto Alegre, 5 de março de 2009 (quinta-feira).

JUÍZA CONVOCADA

MARIA MADALENA TELESCA

Relatora

Firmado por assinatura digital em 05/03/2009 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira. Identificador: 085.583.720.090.305-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

01540-2007-201-04-00-6 RO

Fl.6

Firmado por assinatura digital em 05/03/2009 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho,
conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 085.583.720.090.305-8

Acórdão 0030500-44.2009.5.04.0019 RO**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****Fl.1****EMENTA: ART. 62, I, DA CLT. HORAS EXTRAS.**

Prova oral que afasta o enquadramento do autor no artigo 62, I, da CLT, demonstrando que a reclamada detinha condições de aferir as jornadas praticadas pelo reclamante. Descumprimento do dever de documentação imposto pelo art. 74, § 3º, da CLT. Jornada arbitrada que se mostra em consonância com a prova oral colhida, devendo ser mantida a condenação imposta.

VISTOS e relatados estes autos de **RECURSO ORDINÁRIO** interposto de sentença proferida pelo MM. Juiz da 19ª Vara do Trabalho de Porto Alegre, sendo recorrente **TNT MERCÚRIO CARGAS E ENCOMENDAS EXPRESSAS S.A.** e recorrido **VILMAR WEILER DA SILVA**.

Inconformada com a decisão de 1º Grau recorre a reclamada.

Pede a reforma da sentença no que tange à retificação da CTPS para cômputo do período de aviso prévio indenizado, bem como condenação ao pagamento de adicional de periculosidade; horas extras; intervalo intrajornada como extra; adicional noturno; feriados laborados em dobro, bem como os domingos laborados, durante a rota de Uruguaiana; e honorários advocatícios.

O reclamante apresenta contraminuta às fls. 259/264.

É o relatório.

ISTO POSTO:

1. RETIFICAÇÃO DA CTPS. CÔMPUTO DO AVISO PRÉVIO INDENIZADO.

Documento digitalmente assinado, em 16-06-2010, nos termos da lei 11.419, de 19-12-2006.
Confira a autenticidade deste documento no endereço: www.trt4.jus.br.
Identificador: 097.493.820.100.616-7

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****Fl.2**

A sentença determinou a retificação da data de saída na CTPS, ao fundamento de que o aviso prévio, ainda que indenizado, integra o tempo de serviço para todos os efeitos legais, na forma do que dispõe o artigo 487, § 6º, da CLT, Súmula nº 182 do TST e OJ nº 82 da SDI-I, do TST.

Não merece reparo a decisão, tendo em vista a existência de previsão legal expressa neste sentido.

Nega-se provimento ao recurso.

2. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE.

A decisão recorrida acolheu o laudo pericial e, diante da prova testemunhal, condenou a reclamada ao pagamento de adicional de periculosidade e reflexos.

A recorrente não se conforma com a condenação, aduzindo que o autor exercia atividade externa, não laborando em área de risco. Ademais, diz que o laudo foi elaborado somente com as informações trazidas pelo recorrido de forma unilateral. Nega que o autor abastecesse qualquer veículo, invocando a existência de quadro de funcionários específicos para este fim. Tece considerações a respeito dos depoimentos das testemunhas. Assevera que, caso o autor tivesse feito o abastecimento de veículos, isto teria ocorrido somente no período em que exercia a atividade de manobrista, o qual está encoberto pela prescrição.

Ao exame.

Segundo o laudo pericial (fls. 187/194), as atividades alegadas pelo reclamante eram perigosas, não havendo periculosidade, se consideradas as declarações dos representantes da reclamada. O autor referiu ao perito que no desempenho da atividade de motorista também abastecia os veículos que dirigia, fato contestado pelo representante da empresa, segundo o qual apenas os abastecedores, em torno de treze empregados, eram habilitados para realizar o abastecimento. Informa o perito que havia três bombas de óleo diesel instaladas em área restrita,

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****Fl.3**

localizadas no pátio da transportadora, acopladas aos seus dois tanques aéreos com capacidade de 10.000 litros cada.

O laudo foi impugnado pela reclamada (fls. 203/205).

Embora não conste no dispositivo, a sentença, nos fundamentos (fl. 228, último parágrafo e 229, primeiro parágrafo), entendeu comprovado que, desde novembro/2005, quando passou a fazer a rota de Cascavel, até a extinção contratual, o autor realizava o abastecimento do caminhão uma vez por semana, laborando em condições perigosas. Aplicou, por analogia, o contido na Súmula nº 361 do TST.

Diante na negativa da reclamada, manifestada por ocasião da inspeção, incumbia ao reclamante comprovar a realização do abastecimento.

A primeira testemunha convidada pelo reclamante – Vanderlei Nunes – trabalhou na empresa como motorista de viagem, de 2000 a 2007. Informa que, durante a semana até sábado de manhã, a empresa tinha empregados que efetuavam o abastecimento dos caminhões. Diz o depoente que efetuava o abastecimento uma vez por semana, de sábado para domingo, porque tinha que deixar o veículo abastecido para o motorista que ia sair no domingo à tarde. Afirma que ele e o autor faziam a linha Cascavel e, por isso, ambos abasteciam o veículo uma vez por semana. Diz que saía de Porto Alegre, iniciando a viagem na segunda-feira entre 22:00/24:00hs, chegando em Trindade do Sul às 3:00hs do dia seguinte, passando o caminhão para o motorista que estava naquela localidade, onde aguardava até as 3:00hs da madrugada do dia seguinte, quando o motorista de Porto Alegre deixava o caminhão para o depoente seguir viagem até Cascavel. Na volta, saía da Cascavel às 22:00/23:00hs, chegando em Trindade do Sul por volta das 8:00/9:00hs, pernoitando no local e saindo no dia seguinte em torno do mesmo horário, chegando em Porto Alegre no sábado à tarde, quando abastecia o caminhão. Na segunda-feira, começava tudo de novo e, às vezes, começavam o itinerário no domingo e encerravam na sexta-feira à tarde.

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****Fl.4**

A segunda testemunha ouvida a convite do autor – Wladimir Peres Rodrigues – trabalhou na empresa como motorista de 1994 a fevereiro/2007 e nunca fez a linha Cascavel. Diz que durante a semana era o pessoal da bomba que fazia o abastecimento, aos sábados às vezes havia este pessoal às vezes não havia. Refere que, no domingo à tarde, quando o caminhão não estava abastecido, era o motorista que o fazia.

A única testemunha ouvida a convite da reclamada – Eduardo Soares – trabalha na reclamada desde 1999, como auxiliar administrativo há 9 anos. Disse que há abastecedores nas reclamadas, mas não sabe se eles trabalham em sábados e domingos, sendo que, nos últimos anos, durante a semana, os abastecedores ficavam até a meia-noite.

Assim sendo, considerando o itinerário e os horários e trajetos informados pela primeira testemunha do autor, bem como o fato de que, por vezes, o itinerário iniciava no domingo e terminava na sexta, além da declaração da segunda testemunha do reclamante, de que às vezes havia funcionários na empresa para fazer o abastecimento no sábado, impõe-se concluir pela eventualidade no abastecimento do caminhão, que poderia se dar uma vez por mês.

Diante disso, não há falar em labor em condições perigosas a ensejar o pagamento do adicional de periculosidade, razão pela qual é de se dar provimento ao recurso para absolver a reclamada da condenação.

3. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA.

A sentença, diante da análise da prova testemunhal, entendeu pela existência de controle indireto da jornada de trabalho, concluindo que o autor não se enquadrava na hipótese do artigo 62, I, da CLT. Com base na prova testemunhal arbitrou a jornada de trabalho nas várias rotas em que o autor laborava, condenando a reclamada ao pagamento de horas extras excedentes a 8ª hora diária e 44ª hora semanal.

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****FI.5**

No recurso, a reclamada reitera que o autor estava enquadrado na exceção de que trata o artigo 62, I, da CLT, pois seu trabalho de motorista é incompatível com a fixação de horário de trabalho, o que está anotado na sua CTPS e na ficha registro. Em síntese, defende que os documentos contêm horários de saída e chegada para fins de organização da empresa, sendo fictícios, já que é impossível fixar com precisão o exato momento de cada parada e a sua duração. Refere que o reclamante não provou a existência de fiscalização sobre a jornada de trabalho, mas apenas, de forma genérica, a efetiva existência do poder disciplinar exercido pela empresa em virtude da organização de sua atividade produtiva.

À análise.

O inciso I do art. 62 da CLT excepciona da aplicação das regras gerais de duração do trabalho previstas no Capítulo II da CLT os empregados que, em razão da natureza de suas atividades, têm o controle e a fiscalização da jornada impossibilitados. Não estabelece a regra de que qualquer trabalho externo esteja dispensado do controle de jornada, nem uma faculdade ao empregador que, por livre deliberação, deseja eximir-se dos deveres de registrar as jornadas de trabalho e contraprestar devidamente as horas extraordinárias. A regra apenas de regula uma situação que, por sua natureza, é incompatível com a fixação de horários. Tanto é assim que o § 3º do artigo 74 dispõe sobre a forma de controle de jornada do empregado que trabalho fora do estabelecimento do empregador.

Assim, se o empregado que exerce atividade externa é subordinado a horário ou se existe um controle indireto da jornada trabalhada, tem direito ao pagamento de horas extras. Esta é justamente a hipótese dos autos, como se verá a seguir.

A primeira testemunha convidada pelo reclamante – Vanderlei Nunes – trabalhou na empresa como motorista de viagem, de 2000 a 2007, referindo que, desde sua admissão, a empresa conta com uma sala em que monitora os caminhões desde a saída até o retorno, inclusive as

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****Fl.6**

paradas, mediante um rastreador. Neste rastreador, o depoente registrava o horário em que saía de caminhão e também o horário em que chegava à empresa. Informa que, se realizasse parada por mais de 15 minutos, ocorria o bloqueio do caminhão, já que monitorado pela reclamada. Na hipótese de parar por mais de 15 minutos deveria registrar no rastreador a razão da parada (alimentação).

A segunda testemunha ouvida a convite do autor – Wladimir Peres Rodrigues – trabalhou na empresa como motorista de 1994 a fevereiro/2007, tendo dito que a empresa conta com um sistema de rastreadores, onde é possível verificar todas as paradas e saídas dos caminhões. Informa que registrava no rastreador o horário ao sair da empresa, bem como no final, quando chegava, e que só podia parar em locais autorizados pela empresa. Ressalta que a empresa também pode controlar o horário pelo “manifesto”, sendo este um apensado de notas de mercadorias com horário de saída e de chegada. Acresce que, às vezes, havia um instrutor que acompanhava o motorista.

A única testemunha ouvida a convite da reclamada – Eduardo Soares – que trabalha na reclamada desde 1999, confirma que há rastreadores na empresa há 9 anos e que o motorista registrava no rastreador a saída e a chegada. Diz que a empresa controla o horário de saída e chegada do motorista com o caminhão mediante registro em fichas na portaria, as quais são encaminhadas posteriormente ao seu setor de trabalho (net work), o qual cuida das escalas dos motoristas, dos tacógrafos, acertos de viagens, etc., informando que a reclamada recomendava que os motoristas só parassem em locais seguros, por ela definidos. Esclarece que o sistema de rastreamento bloqueia o caminhão se o motorista não colocar a razão da parada, havendo, ainda, um sensor que funciona a cada abertura de porta do caminhão. Refere que instrutores da empresa às vezes acompanham o motorista para dar orientações.

Por fim, é incontroverso que os caminhões dirigidos pelo reclamante eram equipados com tacógrafos e monitorados por satélite, o que, mais uma

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0030500-44.2009.5.04.0019 RO****Fl.7**

vez, vem a confirmar que estava sujeito a controle dos roteiros, paradas obrigatórias e, por via de consequência, a cumprimento de horário e controle da jornada, afastando-se, assim, a regra de exceção contida no art. 62, I, da CLT.

Por outro lado, o descumprimento do dever de documentação imposto pelo art. 74, § 3º, da CLT gera uma presunção de veracidade dos horários alegados na inicial, a ser apreciada com as demais provas dos autos. No caso, a recorrente não se insurge contra a jornada de trabalho reconhecida pela sentença, a qual está em consonância com a prova oral e os limites da inicial.

Neste contexto, nega-se provimento ao recurso.

4. INTERVALO INTRAJORNADA.

A decisão recorrida arbitrou o período de intervalo e, este, por vezes, era inferior a uma hora (50, 30 ou 20 minutos), razão pela qual condenou a reclamada ao pagamento, como extra, dos minutos que medeiam entre o intervalo efetivamente usufruído e uma hora (10, 30 ou 40 minutos), com adicional de 50%.

A recorrente se insurge, argumentando que, assim como não era possível realizar o controle de jornada, também era impossível realizar o controle de horário de descanso e alimentação, até porque o autor tinha ampla liberdade para definir seus intervalos/descansos/paradas.

À apreciação.

Consoante já analisado, a reclamada mantinha controle indireto da jornada de trabalho do autor, inclusive em relação aos intervalos, tendo sido descumprido o dever legal de documentação.

Desta forma, afigura-se consentâneo com a prova e limites da inicial os períodos de intervalo reconhecidos e a condenação ao pagamento, como extra, do período restante até completar uma hora.

Assim, nega-se provimento ao recurso.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0030500-44.2009.5.04.0019 RO

Fl.8

5. ADICIONAL NOTURNO.

A sentença condenou a reclamada ao pagamento do adicional noturno, tendo em vista as jornadas de trabalho arbitradas, as quais apontam o labor em jornada noturna, sem que a reclamada efetuasse qualquer pagamento a este título.

A recorrente reitera o contido no item horas extras, razão pela qual entende não haver falar em pagamento de adicional noturno.

Examina-se.

Dentro do já exposto supra, considerando as jornadas arbitradas, houve labor em horário noturno, razão pela qual é devido o pagamento do adicional noturno.

Desta forma, nega-se provimento ao recurso.

6. REPOUSOS E FERIADOS (ROTA DE URUGUAIANA).

A decisão recorrida condenou a reclamada ao pagamento dos feriados laborados em dobro, bem como os domingos laborados durante a rota de Uruguaiana, em dobro, considerando as jornadas de trabalho arbitradas.

A recorrente argumenta que em nenhum momento restou comprovado que o recorrido tenha laborado em dias de feriados, ao contrário, constata-se que em todas as rotas de viagens o autor gozou de folga semanal remunerada.

Analisa-se.

A prova testemunhal demonstra que o descanso semanal remunerado era usufruído em todas as rotas, à exceção da rota de Uruguaiana.

A reclamada descumpriu o dever legal de documentação contido no artigo 74, § 3º, da CLT, presumindo-se verdadeira a alegação da inicial quanto ao trabalho em domingos no período em que o autor fez a rota de Uruguaiana, bem como em relação ao trabalho em todos os feriados em todas as rotas. Tal presunção é relativa e admite prova em contrário, cujo ônus é da reclamada, do qual não se desincumbiu.

Em decorrência, nega-se provimento ao recurso.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0030500-44.2009.5.04.0019 RO

FI.9

7. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS.

A sentença indeferiu o pedido da inicial de condenação da reclamada ao pagamento de honorários advocatícios.

Desta forma, afigura-se sem objeto o recurso, ante a inexistência de condenação.

Ante o exposto,

ACORDAM os Magistrados integrantes da 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, por unanimidade, **DAR PROVIMENTO PARCIAL AO RECURSO DA RECLAMADA** para absolvê-la da condenação ao pagamento do adicional de periculosidade e reflexos. Valor da condenação que se reduz para R\$ 30.000,00.

Intimem-se.

Porto Alegre, 16 de junho de 2010 (quarta-feira).

DES.ª IONE SALIN GONÇALVES

Relatora

Acórdão 00928-2006-020-04-00-0 RO**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00928-2006-020-04-00-0 RO****Fl.1**

EMENTA: TRABALHO EXTERNO. NECESSIDADE DE ANOTAÇÃO NA CTPS DO EMPREGADO. Para excepcionar-se o trabalho externo da regra geral de proteção do trabalhador, é necessário cumprir o requisito formal estabelecido no art. 62 Consolidado.

VISTOS e relatados estes autos de **RECURSO ORDINÁRIO** interposto de sentença proferida pelo MM. Juiz da 20ª Vara do Trabalho de Porto Alegre, Carlos Alberto May, sendo recorrentes **PRODUTOS ROCHE QUÍMICOS E FARMACÊUTICOS S.A. E EDUARDO DA SILVA MARTINS** e recorridos **OS MESMOS**.

Inconformadas com a sentença de procedência parcial da ação (fls. 576-88) as partes recorrem.

A reclamada (fls. 593-601) insurge-se contra a condenação ao pagamento de horas extras e adicional noturno; parcelas decorrentes da aplicação das normas coletivas juntadas pelo reclamante; diferenças de prêmios; multa normativa; concessão da justiça gratuita; honorários periciais; FGTS com o acréscimo de 40%.

O reclamante, em recurso adesivo (fls. 643-54), reitera a jornada extraordinária declinada na petição inicial. Requer diferenças de prêmio pelo salário fixo mais variáveis. Busca a incidência mensal da multa normativa.

Há contra-razões do reclamante às fls. 629-42; da reclamada às fls. 674-8.

É o relatório.

ISTO POSTO:**1. Horas extras e adicional noturno. Análise conjunta dos recursos.**

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 081.912.420.080.402-8

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00928-2006-020-04-00-0 RO****Fl.2**

Considerando o conjunto probatório, o Julgador de origem afastou a inviabilidade de reconhecimento do direito ao pagamento de horas extras pela realização de atividade externa, arbitrando como extraordinárias 20 horas extras mensais, sendo duas em horário noturno. Condenou a reclamada ao pagamento de horas extras e adicional noturno, com reflexos. Contrárias a essa decisão, insurgem-se as partes.

A reclamada defende a incidência do art. 62, I, da CLT, alegando a realização de trabalho preponderantemente externo na divulgação dos seus produtos a médicos e clínicas (propagandista-vendedor). Nega a existência de controles da jornada, inclusive por sistemas paralelos. Atribui ao reclamante o ônus da prova. Aponta contradição no depoimento das testemunhas. Afirma o cumprimento da jornada diurna de oito horas, quando do comparecimento em congressos e reuniões. Destaca não ter sido obrigatória a presença do reclamante nesses eventos. Reporta-se à Súmula nº 338/TST. Requer absolvição. Transcreve arestos.

O reclamante alega o cumprimento de horas extras em montante superior às deferidas. Argumenta com a imposição de metas de visitação, afirmando a necessidade de prorrogação da jornada nos moldes por ele declinados. Acrescenta a participação em eventos, inclusive em finais de semana, reportando-se às provas pericial e testemunhal. Reitera o cumprimento de no mínimo 90 horas extras por mês. Transcreve aresto.

Sem razão a reclamada. O art. 62, I, da CLT excepciona a atividade externa, assim entendida aquela em que o empregado está fora da fiscalização e controle do empregador, não estando subordinado a horário de trabalho. Impõe, contudo, uma condição: a anotação dessa hipótese na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados. No caso, como bem observou o julgador de origem, o contrato de trabalho (fl. 115) fixa expressamente a jornada de trabalho. A jornada do reclamante também consta nos seus registros funcionais (fls. 93 e 133). As exceções às regras protetivas da CLT devem ser interpretadas restritivamente. Assim, o fato de realizar serviço externo, isoladamente, não afasta o reclamante da tutela legal das

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 081.912.420.080.402-8

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00928-2006-020-04-00-0 RO****Fl.3**

normas de duração do trabalho, incumbindo à reclamada a prova de impossibilidade de controle da jornada.

Sem razão, também o reclamante. Não há o que reparar na jornada de trabalho fixada pelo Juízo de origem. A recorrida está sujeita ao atendimento do previsto no art. 74, § 2º, da CLT, impositivo ao empregador com mais de dez empregados do dever de documentar e pré-constituir a prova da jornada de trabalho. Não tendo feito o controle da jornada, cumpre reconhecer, como horário do empregado, aquele informado na petição inicial, desde que não haja prova em sentido diverso. Aplica-se, na hipótese, o item I da Súmula nº 338/TST. A limitação da condenação, inclusive relativamente ao trabalho em reuniões e convenções, observa a jornada informada no depoimento da testemunha trazida pelo reclamante, Marcello Antonio Pereira Peixoto (fls. 447-8), combinada com a sua confissão quanto ao gozo do intervalo intrajornada. Encontra amparo, também, nos esclarecimentos trazidos pelo perito (fls. 360-1). O Juiz tem ampla liberdade na apreciação da prova (art. 131 do CPC), devendo formar convicção em observância dos fatos e circunstâncias consentâneos com o objeto do litígio.

Nega-se provimento a ambos os recursos.

2. Aplicação das normas coletivas. Matéria suscitada pela reclamada.

A reclamada discorda da observância das convenções coletivas juntadas pelo reclamante. Afirma ter como objeto social a industrialização de produtos farmacêuticos em geral. Reporta-se à Orientação Jurisprudencial nº 55/SDI-1/TST. Transcreve aresto. Suscita violação ao art. 577 da CLT. Pugna pela absolvição da condenação ao pagamento de diferenças salariais em virtude de reajustes normativos, indenização pelo não-fornecimento de cestas-básicas, diferenças de participação nos lucros e resultados, quilometragem e depreciação do veículo.

Sem razão. O enquadramento sindical, de regra, é feito pela atividade preponderante da empresa, que qualifica inclusive os seus empregados. Na hipótese, o reclamante exercia atividade incluída em categoria profissional

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 081.912.420.080.402-8

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****00928-2006-020-04-00-0 RO****Fl.4**

diferenciada, fato reconhecido pelo empregador ao recolher as contribuições sindicais para o Sindicato dos Propagandistas Vendedores e Vendedores de Produtos Farmacêuticos do Estado do Rio Grande do Sul. Não socorre, pois, à reclamada o enquadramento pela atividade preponderante da empresa. Registre-se, em vista do disposto na Súmula nº 374/TST (conversão da Orientação Jurisprudencial nº 55/SDI-1/TST), que, embora o enquadramento sindical diferenciado inviabilize a participação, em dissídios coletivos, de todos os Sindicatos patronais, ocorre, em relação a eles, o denominado efeito ultraligantes das decisões normativas. Mesmo que não tenham participado das negociações coletivas, todas as empresas são abrangidas, restando compelidas ao cumprimento das normas respectivas.

Nega-se provimento.

3. Prêmios. Análise conjunta dos recursos.

O julgador de origem afastou a inépcia do pedido envolvendo diferenças de prêmios. Considerou descumprida a cláusula da convenção coletiva que impõe ao empregador a obrigação de fornecer por escrito aos empregados as condições para a obtenção dos prêmios. Ressaltou a ausência desses regulamentos nos autos e considerou a reclamada confessa. Deferiu o pagamento de diferenças de prêmios, estimadas em 30%, com reflexos. Contra essa decisão recorrem as partes.

A reclamada alega cerceamento de defesa porque não especificado na petição inicial o prêmio não recebido. Afirma tratar-se de pagamento feito por liberalidade, ao seu exclusivo arbítrio e de acordo com critérios de produtividade. Suscita o art. 114 do CCB, entendendo não poder ser compelida a suportar encargo financeiro superior ao que espontaneamente se propôs. Defende a natureza indenizatória da parcela, discordando do deferimento de reflexos.

O reclamante, argumentando com a confissão da reclamada, requer a incidência do percentual de 30% sobre salário fixo mais variáveis. Transcreve arestos.

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 081.912.420.080.402-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

00928-2006-020-04-00-0 RO

Fl.5

Sem razão, a reclamada. Inicialmente, a teor do disposto no art. 295, parágrafo único, do CPC, não há cerceamento de defesa em razão do não-acolhimento da inépcia suscitada na contestação relativamente ao pedido de prêmios. A petição inicial contém fundamentação expressa relativamente aos prêmios pretendidos pelo reclamante. Quanto à questão de fundo de direito, a alegação de diferenças da premiação ajustada contida na petição inicial foi contestada pela reclamada com a afirmação de quitação dos prêmios ajustados. Não diligenciou, porém, a reclamada em provar, tampouco referir, quais seriam as condições para o recebimento dos prêmios, ainda mais quando há previsão na norma coletiva (fl. 19, cláusula 14ª) relativamente a isso. Correto, pois, o entendimento pela confissão. Os prêmios consistem em contraprestação salarial pelo trabalho prestado em circunstância especial (produtividade, assiduidade, zelo, etc.), portanto, têm natureza nitidamente remuneratória; corretas, assim, as integrações deferidas na sentença. Não há, por fim, violação ao dispositivo legal suscitado pela recorrente.

Sem razão, também o reclamante. A ausência de esclarecimentos relativamente aos critérios de pagamento de prêmios justificou, como visto, a confissão da reclamada relativamente aos prejuízos noticiados na petição inicial (fl. 08): "*30% de seus ganhos mensais*". A pretensão do reclamante de incidência desse percentual sobre o salário fixo fere, todavia, o princípio da razoabilidade. Trata-se de prêmio alcançado em razão das vendas, justificando-se, assim, a estimação do prejuízo alegado pelo reclamante em 30% da remuneração variável. Confirma-se a sentença quanto à condenação ao pagamento de "*diferenças de prêmios, estimadas em 30% dos valores mensais percebidos a este título, observadas as integrações (...)*" (fl. 588).

Nega-se provimento a ambos os recursos.

4. Multa normativa. Análise conjunta dos recursos.

As partes recorrem da condenação ao pagamento da multa pelo descumprimento de cláusulas normativas, à razão de 20% do salário base do reclamante, a cada período de vigência das convenções coletivas de trabalho.

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira. Identificador: 081.912.420.080.402-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

00928-2006-020-04-00-0 RO

Fl.6

A reclamada discorda da aplicação de multa, argumentando com o reconhecimento da norma coletiva apenas na sentença. Acaso mantida a multa, requer a limitação da condenação ao pagamento anual.

O reclamante não aceita a restrição da condenação ao pagamento de uma única multa a cada período de vigência da norma coletiva. Afirma o descumprimento reiterado de inúmeras cláusulas, dentre as quais da concessão da cesta-básica mensal. Reporta-se ao princípio do *in dubio pro operário*. Transcreve arestos. Pugna pela reforma da sentença.

Sem razão, a reclamada. Relativamente à aplicação das convenções coletivas juntadas pelo reclamante, a natureza declaratória da sentença justifica a imposição da multa pelo descumprimento de suas cláusulas. Não se reconhece, outrossim, interesse recursal à reclamada quando requer a limitação da condenação ao pagamento anual da multa normativa. Essa pretensão restou atendida no juízo de procedência parcial do pedido e, inclusive, sobre essa matéria versa o recurso do reclamante.

Sem razão, também o reclamante. Tratando-se de penalidade, a interpretação da norma coletiva que estabelece multa pelo descumprimento de suas cláusulas deve ser restritiva. Nesse aspecto, não há previsão de multa mensal. Correta, pois, a periodicidade anual da multa imposta, limitando-se a condenação ao pagamento a cada período de vigência das convenções coletivas.

Nega-se provimento a ambos os recursos.

5. Justiça gratuita. Matéria suscitada pela reclamada.

A reclamada afirma o descumprimento dos requisitos do art. 840 da CLT para a concessão do benefício da justiça gratuita. Alega não ter o reclamante comprovado prejuízo ao sustento próprio e de seus dependentes.

Sem razão.

A declaração de insuficiência de recursos, sob as penas da lei, firmada pelo reclamante nos termos dos arts. 5º, LXXIV, da Constituição Federal e das Leis nºs 1.060/50 e 5.584/70 (fl. 13), basta para a concessão da justiça gratuita.

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 081.912.420.080.402-8



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

00928-2006-020-04-00-0 RO

FI.7

Nega-se provimento.

6. Honorários periciais. Matéria suscitada pela reclamada.

A reclamada requer a reversão do pagamento dos honorários periciais ao reclamante. Sucessivamente busca a fixação em patamares mais condizentes com o trabalho desenvolvido.

Sem razão. Remanescendo a condenação às verbas deferidas na sentença, não há falar no afastamento dos honorários do perito contador. A verba honorária fixada em R\$ 1.200,00, revela-se, outrossim, compatível com o trabalho desenvolvido, considerando a complexidade da matéria envolvida e o período contratual.

Nega-se provimento.

7. FGTS com o acréscimo de 40%. Matéria suscitada pela reclamada.

Considerando-se a manutenção da sentença, rejeita-se a pretensão recursal de absolvição das diferenças do FGTS com o acréscimo de 40%, pois originada no caráter acessório da condenação.

Ante o exposto,

ACORDAM os Juízes da 6ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: **por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso ordinário da reclamada. Por unanimidade de votos, em negar provimento ao recurso adesivo do reclamante.**

Intimem-se.

Porto Alegre, 2 de abril de 2008 (quarta-feira).

MARIO CHAVES – JUIZ-RELATOR

Firmado por assinatura digital em 02/04/2008 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2200-2/01, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.
Identificador: 081.912.420.080.402-8

Acórdão 0099600-68.2009.5.04.0801 RO**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0099600-68.2009.5.04.0801 RO****Fl.1**

EMENTA: HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE ESTRADA. NÃO ENQUADRAMENTO NO INCISO I DO ARTIGO 62 DA CLT. Caracterizada a existência de controle da jornada mediante uso de rastreador por satélite do caminhão dirigido pelo empregado, acrescido do fornecimento de aparelho celular que devia estar sempre em posse do motorista (permitindo a empregadora entrar em contato e falar com ele), inviável aplicar o comando constante no inciso I do artigo 62 da CLT. Devido o pagamento de horas extras.

Recurso interposto pela reclamada a que se nega provimento no item.

VISTOS e relatados estes autos de **RECURSO ORDINÁRIO** interposto de sentença proferida pelo MM. Juiz da 1ª Vara do Trabalho de Uruguaiana, sendo recorrentes **MARCO AURÉLIO RODRIGUES SANTANA e DM TRANSPORTE E LOGÍSTICA INTERNACIONAL S/A** e recorridos **OS MESMOS**.

Inconformadas com a sentença proferida pela Juíza Patrícia Heringer que julgou procedente em parte a ação, recorrem as partes.

O reclamante requer adicional de enlonação, incorporação de diárias e diferenças salariais face à não observância do piso previsto em convenção coletiva.

A reclamada ataca o não enquadramento do reclamante na hipótese prevista no inciso I do artigo 62 da CLT; a condenação imposta ao pagamento de horas extras e adicional de periculosidade; reconhecimento do trabalho em condições insalubres.

Há contrarrazões.

Processo não sujeito a parecer do Ministério Público do Trabalho.

É o relatório.

ISTO POSTO:

Documento digitalmente assinado, em 16-03-2011, nos termos da Lei 11.419, de 19-12-2006.
Confira a autenticidade deste documento no endereço: www.trt4.jus.br.
Identificador: 099.944.120.110.303-4

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0099600-68.2009.5.04.0801 RO****Fl.2****RECURSO ORDINÁRIO DO RECLAMANTE.****1. DO ADICIONAL DE ENLONAMENTO.**

Pugna o reclamante pelo pagamento do adicional por enlonação da carga, alegando que, embora tenha sido contratado para a função de caminhoneiro (motorista), as suas atividades não se restringiram apenas na realização de viagens, porque ainda teria realizado o enlonação do caminhão e medição de combustível, serviço pelo qual nunca foi remunerado.

O reclamante na inicial alegou fazer jus ao pagamento do adicional por enlonação por força do disposto no parágrafo 9º da cláusula 3 da convenção coletiva de 2007/2009.

A defesa negou o direito do reclamante ao adicional supracitado, alegando ser da responsabilidade do motorista verificar os nós das cordas e as dobras das lonas. Esclareceu que o pagamento se dá de duas maneiras: a empresa paga diretamente os ajudantes para que procedam ao enlonação; ou disponibiliza um adiantamento para que o motorista contrate os ajudantes, apresentando os recibos no acerto de contas. Alegou que a atividade foi devidamente contraprestada, salientando que as normas coletivas aplicáveis ao contrato de trabalho do autor são as firmadas pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviários de Guaíba/RS.

Note-se ter havido conflito de normas coletivas, pois, enquanto a defesa alegou ser aplicável a convenção coletiva da entidade supracitada, o reclamante pretendeu a aplicabilidade daquela firmada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul.

Quanto a esta discussão, o juízo de origem a solucionou ao declarar que, em face das viagens a serviço do autor ao exterior, na situação dos autos são aplicadas as normas coletivas firmadas pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, as quais tratam especificamente do transporte rodoviário internacional de cargas e têm como base territorial o estado do Rio Grande do Sul.

Documento digitalmente assinado, em 16-03-2011, nos termos da Lei 11.419, de 19-12-2006.
Confira a autenticidade deste documento no endereço: www.trt4.jus.br.
Identificador: 099.944.120.110.303-4



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Fl.3

No tocante à aplicabilidade da norma coletiva reconhecida pelo juízo *a quo*, a reclamada não se insurge mediante via recursal, tornando-se incontroversa que as condições de trabalho do reclamante pelos instrumentos normativos celebrados pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul. Entre estas normas coletivas, mais especificadamente ao período de 2007/2009, em sua cláusula 3, parágrafo 9º, estabelece, *in verbis* (fl. 40):

Será devida aos motoristas de viagem internacional, a título de ressarcimento de despesas gerais não previstas nos incisos anteriores, a importância máxima de R\$ 160,00 (cento e sessenta reais) por mês (trinta dias). Este pagamento deverá ser efetuado em uma única parcela até o décimo dia útil do mês subsequente ao mês de competência ou, a cada final de viagem, neste caso proporcional aos dias viajados, mediante a apresentação de documento(s) comprobatório(s) da(s) despesa(s), a critério da empresa empregadora.

Neste contexto, para assegurar o pagamento do referido adicional, o reclamante tinha o encargo de demonstrar ter realizado o enlonamento, tendo em vista que a prática de tal atividade foi negada pela defesa ou então pagou diretamente os ajudantes para que estes procedam ao enlonamento (fl.131).

De tal ônus probatório se desincumbiu o reclamante ao trazer a testemunha Claudiomar França Rocha (fl. 462v) que foi contratado em 07-01-2005. Segundo esta testemunha, eram os motoristas quem fazem o enlonamento dos caminhões pelo menos até final de 2007, quando havia alguns caminhões da reclamada com lonas, pois a partir daí passaram a possuir síder.

Quanto à matéria em exame, a testemunha da trazida pela reclamada não se constitui prova idônea, pois esta alegou que, na época de sua contratação (2005) não havia mais caminhões com lonas, ou seja, tal, depoimento é contraditório ao que restou admitido na própria defesa. Isto

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0099600-68.2009.5.04.0801 RO****Fl.4**

porque, naquela oportunidade, a reclamada admitiu que, durante o contrato de trabalho do autor, existiam caminhões com lona, tanto que atribuiu ao motorista a responsabilidade de verificar os nós das cordas e as dobras das lonas e, ainda, esclarecendo que o pagamento se dá de duas maneiras: a empresa paga diretamente os ajudantes para que procedam ao enlonação, ou disponibiliza um adiantamento para que o motorista contrate os ajudantes, apresentando os recibos no acerto de contas. Portanto, conclui-se que, ao depor, a testemunha trazida pela ré tinha o fim de beneficiar a sua empregadora.

De outra parte, não tendo negado o trabalho do reclamante em caminhões com lona, mas negando o enlonação, a reclamada tinha o encargo de produzir prova dos fatos impeditivos alegados com o fim de afastar a pretensão ao adicional acima referido. Todavia, a reclamada sequer demonstrou ter contratado e pago diretamente ajudantes para realizarem o enlonação e nem comprovou o suposto adiantamento para que o motorista contratasse os ajudantes.

Chama-se a atenção, contudo, ter o reclamante informado (em seu depoimento) que no primeiro ano trabalhou apenas com veículo com lona e no segundo com lona e sider.

Portanto, considerando a admissão do reclamante em 24-04-2006 e o período de vigência da convenção coletiva de 2007/2009 que embasa o pedido ora examinado (de 01-05-2007 a 30-04-2009, cl. 6ª, fl. 41), arbitrase o referido adicional em R\$160,00 mensais, pelo período de seis meses do contrato de trabalho.

Assim, concluindo-se pelo enlonação do caminhão pelo próprio reclamante, dá-se provimento parcial ao recurso do autor para acrescer à condenação o pagamento do adicional de enlonação arbitrado em R\$160,00 mensais em seis meses no período de 01-05-2007 até dezembro/2007.

2. DA INCORPORAÇÃO DE DIÁRIAS.

Volta-se o reclamante contra o indeferimento da incorporação das diárias, alegando que os valores entregues a ele eram elevados, motivo pelo qual diz não justificar que tais importâncias eram meramente indenizatórias, especialmente se superiores a 50% do salário do trabalhador.

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0099600-68.2009.5.04.0801 RO****Fl.5**

Inova o autor neste item ao postular a incorporação das diárias. Na petição inicial, em relação às diárias, é outro o pedido do reclamante, visto que postulou o pagamento de diferenças de diárias, alegando ter recebido a tal título o importe de R\$ 20,00 enquanto as normas coletivas fixaram o montante de R\$ 22,50.

É inviável o pedido formulado, por extrapolar os limites da lide.

Nega-se provimento ao recurso do reclamante no tópico.

3. DAS DIFERENÇAS SALARIAIS.

Pleiteia o reclamante o pagamento de diferenças salariais, ao argumento de que na função de motorista carreteiro devia ter recebido o salário de R\$ 1.234,64, mas a reclamada lhe alcançou a tal título o importe de R\$ 1.098,19. Assevera estar equivocado o entendimento do juízo de origem ao indeferir as diferenças salariais ora postuladas por entender que ele não transportava apenas carga líquida e gasosa, porque esta suposta condição teria sido afastada com a informação do perito médico no sentido de que ele transportava com habitualidade cargas perigosas (líquidas e gasosas).

O autor na inicial alegou ter recebido o valor de R\$ 1.098,19 para a função de motorista carreteiro a partir de 01-08-2007, porém sustentou direito à remuneração em patamar superior, com o valor de R\$ 1.234,65, em face de transportar em seu caminhão carga líquida e gasosa (sentença – fls. 469/469v), assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos. Asseverou que transportava produtos químicos tais como polidor de metais, cosméticos, ácidos, etc, pretendendo a retificação do salário e o pagamento de diferenças salariais com reflexos.

A defesa sustentou que o reclamante percebeu remuneração compatível com o previsto na Convenção Coletiva de Trabalho aplicável à categoria, inexistindo diferenças.

O referido instrumento normativo define como motorista de estrada-carreta aquele que transporta carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos, e estabelece o respectivo salário no valor de R\$ 1.234,65, a partir de 01-08-2007.

A seu turno, o motorista de estrada truck é definido como aquele que transporta carga líquida e gasosa, assim derivada de petróleo e produtos químicos, com salário de R\$ 1.040,38.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO**0099600-68.2009.5.04.0801 RO****Fl.6**

Ainda que tenha transportado carga líquida e gasosa derivada de petróleo e produtos químicos (conforme demonstram os extratos de cargas transportadas, fls. 44/118), o reclamante em outras viagens transportou cargas diversas daquelas acima referidas, v.g. peças de automóveis (fl. 51), bolsas de sustagem (fl. 77).

A testemunha convidada pelo reclamante informou (fl. 462v) que a reclamada transportava todo o tipo de carga; o depoente carregava duas cargas normais e uma perigosa; que o reclamante carregava carga perigosa, não sabendo informar a frequência, pois não via, acreditando ser a mesma sua.

A seu turno, a testemunha da reclamada informou (fl. 463) que no máximo 2% das cargas da reclamada tem natureza química e que cada motorista transporta uma carga química a cada dois ou três meses.

Portanto, realizando o transporte de vários tipos de cargas, e não exclusivamente aquelas expressamente indicadas na previsão normativa supracitada, o reclamante não se enquadra na hipótese em que é assegurado o salário de R\$ 1.234,65, conforme decidido pelo primeiro grau.

Veja-se que a convenção coletiva de trabalho em questão, estabelece os salários normativos para aos motoristas de carga líquida e gasosa em geral (fl. 37), aos quais se ajusta o valor alcançado ao autor.

Por fim, ao contrário do sustentado no recurso, a perícia médica em nada altera o posicionamento acima referido quanto à inexistência de diferenças salariais a favor do reclamante. Isto porque o perito médico não informou que o autor tinha a função de transportar carga exclusivamente líquida e gasosa, derivada de petróleo e produtos químicos, mas sim declarou que, até duas vezes por mês, o reclamante teria transportado carburetos.

Frente ao exposto, não se enquadrando o autor na hipótese normativa pretendida, confirma-se a sentença ao indeferir as diferenças salariais postuladas e nega-se provimento ao recurso do reclamante no item.

RECURSO ORDINÁRIO DA RECLAMADA.**1. DAS HORAS EXTRAS.****1.1. Do não enquadramento no inciso I do artigo 62 da CLT.**



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Fl.7

Insurge-se a reclamada contra a sentença que, afastando o alegado na defesa quanto ao enquadramento do autor na hipótese do inciso I do artigo 62 da CLT, deferiu o pagamento de 04 (quatro) horas extras diárias, com adicional de 50% e reflexos em férias com 1/3, gratificações natalinas e FGTS. Sustenta que era inviável o controle da jornada do reclamante, pois este exerceu a função de motorista-carreteiro, tendo realizado viagens internacionais, tendo cumprido atividade totalmente externa e incompatível com a fixação e fiscalização do horário trabalhado. Assevera que a utilização de registros de tacógrafos e rastreadores por satélite tipo GPS não relacionam a qualquer tipo de controle de horário, de acordo com o entendimento da Orientação Jurisprudencial nº 332 da SBDI-1 do TST, até porque alega que tais dispositivos são equipamentos voltados à segurança do motorista, de carga e do veículo, jamais como controladores de horário.

O artigo 62, inciso I, da CLT, constante do Capítulo II - Duração do Trabalho, Título II - Das Normas Gerais de Tutela do Trabalho, assim determina:

Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

I - Os empregados que exercem atividade externa incompatível com fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados; (grifo nosso)

A conjunção “e” implica adição e não exclusão, pelo que são necessários os dois requisitos.

VALENTIN CARRION *in* Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho, Ed. Saraiva, 1999, 24ª ed., SP, 1999, página 115, nos ensina, quanto à prestação de serviços externos, que ... *o que caracteriza este grupo de atividades é a circunstância de estarem todos fora da permanente fiscalização e controle do empregador; há impossibilidade de conhecer-se o tempo realmente dedicado com exclusividade à empresa. É o caso do cobrador em domicílio, propagandista etc. Mesmo externo, se*



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Fl.8

estiver subordinado a horário, deve receber horas extraordinárias (Maranhão, Direito do Trabalho, p.77).

Na situação dos autos, ainda que tenha exercido a função de motorista-carreteiro e realizado atividade exclusivamente externa, inclusive realizando viagens a serviço para o exterior, o reclamante não se enquadra na hipótese da norma supracitada. Entende-se dessa forma inicialmente em face da informação do preposto da reclamada, em seu depoimento (fl. 462), pois embora tenha informado que a jornada do reclamante não era controlada pela empresa, disse que os veículos da reclamada possuem rastreador. Além disso, o preposto da reclamada informou que a empresa não controlava as paradas dos veículos, o que era feito pela seguradora.

É sabido que a mera utilização de rastreador via satélite possibilita que o proprietário tenha ciência da localização exata (e a qualquer tempo) do seu veículo, ou seja, mediante tal instrumento a reclamada podia fiscalizar a jornada do autor. Também é notório que o referido aparelho capta sinais dos satélites de GPS e também comanda sensores embutidos, com o fim de checar desde se as portas do veículo estão fechadas, inclusive alguns até a velocidade do caminhão e se este saiu da rota, servindo assim de controle da jornada de trabalho.

Não é apenas o uso do rastreador do caminhão dirigido que poderia ser utilizado para a fiscalização da jornada de trabalho, mas existiram outras circunstâncias que se acrescem para afastar o enquadramento do reclamante da hipótese prevista no inciso I do artigo 62 da CLT. Portanto, ao contrário do sustentado no recurso, o entendimento acima firmado não afronta o entendimento constante na Orientação Jurisprudencial nº 332 da SBDI-1 ao dispor: *Motorista. Atividade externa. Tacógrafo. 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.*

Entre os elementos que se acresce para concluir-se pelo controle da jornada do autor é o fato de ter ocorrido o fornecimento de celular pela reclamada para os motoristas, cujo aparelho sempre tinha que ficar em poder de tais empregados, conforme informado pelo preposto da empresa (fl. 462).



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Fl.9

Nesse contexto, havendo a obrigatoriedade de o reclamante portar consigo o aparelho celular, isso também possibilitava a reclamada saber a localização do trabalhador, sendo suficiente para caracterizar-se o controle da jornada se a empregadora assim quisesse.

Ademais, tendo a seguradora a possibilidade de controlar as paradas dos veículos, ainda que indiretamente, à reclamada era viável fiscalizar a jornada do empregado, bastando para tal consultar a seguradora.

Portanto, restando demonstrada a possibilidade de controle da jornada de trabalho pela reclamada, conclui-se que o reclamante trabalhava sob sujeição de horário, fazendo jus ao pagamento de horas extras, afastando-se assim a incidência do inciso I do artigo 62 da CLT.

Nega-se provimento ao recurso da reclamada no item.

1.2. Do arbitramento do número de horas extras.

A juíza de origem, afastando o enquadramento do reclamante na hipótese prevista na norma acima referida e, ainda, considerando que em face dos seus conhecimentos pelos inúmeros processos em que matéria idêntica, foi apreciada, entendeu ter o reclamante laborado quatro (04) horas extras diárias.

Insurge-se a reclamada contra a condenação, alegando não haver prova da jornada diária reconhecida pelo juízo de primeiro grau, inclusive sem folga semanal e sequer mensal.

O reclamante era motorista carreteiro internacional e sua jornada de trabalho diária era das 06h às 22h, com prazos determinados para a entrega das cargas. Alega ter laborado em jornada de 16h de deslocamentos e outras 02h de conferência de carga. Sustenta que os caminhões são dotados de sistema de rastreamento via satélite, com controle de velocidade máxima do veículo, que associada ao prazo de entrega das cargas e a distância permite saber o número de horas laboradas diariamente. Postula o pagamento de horas extras com reflexos. A defesa sustenta que o empregado não extrapolou a carga horária semanal de quarenta a quatro horas.

Superada a questão referente ao não enquadramento do autor na hipótese do inciso I do artigo 62 da CLT, isso atraiu à reclamada o ônus demonstrar a efetiva jornada de trabalho, eis que era viável a fiscalização e, por consequência, o registro do horário de trabalho.

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0099600-68.2009.5.04.0801 RO****FI.10**

Todavia, as testemunhas unisonamente confirmaram que as viagens a serviço poderiam ser realizadas no horário das 06h às 22h. Assim, mesmo desconsiderando o tempo gasto em intervalos para repouso e alimentação, é possível concluir ter o reclamante laborado além da jornada contratual, ainda mais quando a reclamada sequer produziu prova a afastar a prática habitual de horas extras pelo empregado.

Nesse contexto é razoável o decidido pelo juízo de primeiro grau quanto à realização de 04 horas extras por dia, até porque está de acordo com a jornada fixada em outro processo acionado contra a mesma empregadora por motorista com atividade idêntica a do reclamante, cujo feito foi julgado por este Relator, onde se decidiu em confirmar a jornada de 12 horas por dia efetivamente trabalhado (vide acórdão nº 0164400-07.2006.5.04.0221 RO, julgado pela 3ª Turma, em 05-12-2008).

O posicionamento acima não se altera pelas paradas obrigatórias nas aduanas, as quais levam de um a dois dias (conforme a testemunha convidada pelo reclamante), ou seja, isso sequer acarreta a redução do número de horas extras reconhecidas na sentença. Isto porque, certamente na aduana, o reclamante tinha que permanecer junto ao caminhão para vigiar a carga que está sob sua responsabilidade. Não se descarta assim que, nessas ocasiões, havia a disposição do reclamante à sua empregadora além daquelas 04 horas extras deferidas, porque não podia afastar-se do caminhão por estar vigiando a mercadoria.

Todavia, é razoável entender que o reclamante gozou de folgas semanais, porque ele na inicial sequer alegou a não fruição destes períodos.

Assim, dá-se provimento parcial ao recurso da reclamada para determinar que, em liquidação de sentença, seja observada a concessão de uma folga semanal.

2. DO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE.

Insurge-se a reclamada contra a condenação imposta ao pagamento do adicional de periculosidade, alegando que, se em determinada viagem, o motorista transportar algum produto inflamável, isso não autoriza o deferimento do referido adicional. Diz que deve ser considerada a forma de acondicionamento para a aferição do risco. Assinala ainda não fazer jus o reclamante ao pagamento do adicional de periculosidade por ter

Documento digitalmente assinado, em 16-03-2011, nos termos da Lei 11.419, de 19-12-2006.
Confira a autenticidade deste documento no endereço: www.trt4.jus.br.
Identificador: 099.944.120.110.303-4

**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL****TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO****ACÓRDÃO****0099600-68.2009.5.04.0801 RO****FI.11**

permanecido junto ao abastecimento do seu caminhão, alegando que não pode ser mantido tal entendimento por não ter fundamento legal. Pugna, caso mantida a condenação, seja excluído o período em que não ocorreram viagens ou que não constem nos relatórios de viagens o transporte de tintas ou de aerossóis.

A sentença está amparada na prova pericial, dando conta de que, na função de motorista internacional, o reclamante tinha de transportar carburetos até 02 vezes por mês, abastecer o caminhão de 04 a 05 vezes até o destino (fls. 427/430). Disse que o abastecimento na Argentina era realizado pelo próprio usuário do posto; proceder na manutenção preventiva do veículo tal como verificação de óleos e fluídos dentre outras atividades comuns no tráfego terrestre internacional. Concluiu pela ocorrência de condição periculosa, na forma da NR-16 da Portaria nº 3.214/1978, pelo reabastecimento pelo próprio reclamante na Argentina, pelo transporte de carbureto por constituir-se de um produto inflamável ao ser exposto a umidade, bem como por permanecer em área de risco nas paradas junto aos caminhões nos postos de abastecimentos, pois o ingresso em posto de abastecimento é o determinante e não o ato de abastecer, segurar na mangueira e sim estar na área de risco determinada por 7,5 metros de raio determinado pela ponta do bocal estendido da mangueira ou mesmo estar debaixo do mesmo teto.

Note-se, pois, que entre as atividades consideradas perigosas, o perito médico não incluiu entre elas aquela do reclamante permanecer junto ao abastecimento do caminhão na razão de 04 a 05 vezes até o destino da viagem a serviço. A permanência nos postos de abastecimento considerada como permanência em área de risco se refere às ocasiões em que o reclamante pernitoou no caminhão naqueles locais. Portanto, sem objeto a insurgência recursal ao alegar que o aguardo do abastecimento não implicaria direito ao adicional de periculosidade.

Mesmo desconsiderando as situações indicadas pelo perito técnico como perigosas e que há controvérsia por estar dividida a prova testemunhal a respeito (ou se o abastecimento do caminhão pelo próprio reclamante na Argentina e o transporte de carbureto), é indiscutível o direito do reclamante ao pagamento do adicional acima referido. Isto porque, em nenhum momento, a reclamada impugnou expressamente a conclusão



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Fl.12

pericial sobre as pernoites realizadas pelo reclamante em postos de abastecimento, visto que sequer se referiu a tal fato ao impugnar o laudo pericial (fls. 434/442) e nem em sede recursal. Tal silêncio da ré leva a concluir que ocorreram tais pernoites, e que elas eram frequentemente praticadas. Entende que estas pernoites ocorreram por determinação da reclamada, e ainda que intermitente, tal condição de trabalho se realizou em área de risco, visto que a ré sequer impugnou a informação dada pelo perito médico que elas realizaram dentro da área de 7,5 metros de raio pela ponta do bocal estendido da mangueira ou mesmo por estar debaixo do mesmo teto.

Diante disso, configurada a hipótese do Anexo nº 2 da NR-16 da Portaria nº 3.214/1978, o reclamante faz jus ao pagamento do adicional de periculosidade, conforme determinado pelo juízo de origem, sem haver justificativa para limitar a condenação ao período em que não ocorridas as viagens a serviço, visto que a ré não demonstrou as ocasiões em que tal teria ocorrido. Ademais, considerando a função do reclamante (motorista internacional), isso leva a concluir que tais viagens eram corriqueiramente realizadas, salvo nos afastamentos legais, v.g. férias, quando assim mesmo é devido o pagamento do adicional de periculosidade.

Nega-se provimento ao recurso da reclamada no item.

3. DO ADICIONAL DE INSALUBRIDADE.

O reclamante na inicial postulou apenas o reconhecimento da sua exposição à insalubridade por ter trabalhado junto ao ruído do motor do caminhão, condição de trabalho que, segundo alega, pode ter causado prejuízo à sua saúde (fls. 04/05).

O juízo de origem, com base na conclusão pericial, declarou que o autor laborou em condições insalubres em grau máximo.

Não concorda a reclamada com a sentença com efeito declaratório quanto à insalubridade em grau máximo, alegando que o perito sequer aferiu as efetivas condições de trabalho ao caracterizar o trabalho como insalubre. Diz que o reclamante não mantinha contato permanente com óleos e graxas.

À fl. 428, o perito médico concluiu pela insalubridade, em grau máximo, pelo contato do autor com hidrocarbonetos aromáticos e outras substâncias cancerígenas afins (**óleos e graxas**) (de acordo com o Anexo



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0099600-68.2009.5.04.0801 RO

Fl.13

nº 13 da Portaria nº 3.214/1978) e, ainda, em grau médio pela exposição às vibrações (na forma prevista no Anexo nº 8 da NR-15 da Portaria nº 3.214/1978).

Portanto, tendo sido realizada a perícia e constatado o contato do autor a agentes insalubres, não havendo insurgência da reclamada quanto às atividades discriminadas, entende-se correta a decisão de primeiro grau ao declarar o contato com agentes insalubres em grau máximo.

Frente ao exposto, mantém-se a declaração quanto ao contato do autor a agentes insalubres em grau máximo.

Ante o exposto,

ACORDAM os Magistrados integrantes da 9ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, por unanimidade de votos, dar provimento parcial ao recurso ordinário interposto pelo reclamante para acrescer à condenação o pagamento do adicional de enloneamento arbitrado em R\$160,00 mensais em seis meses no período de 01-05-2007 até dezembro/2007. Por maioria de votos, vencida a Desembargadora Carmen Gonzalez quanto ao adicional de periculosidade, dar provimento parcial ao recurso ordinário interposto pela reclamada para, em relação às horas extras, determinar que, em liquidação de sentença, seja observada a concessão de uma folga semanal. Valor da condenação de R\$25.000,00 (vinte e cinco mil reais), que se mantém inalterado.

Intimem-se.

Porto Alegre, 03 de março de 2011.

DESEMBARGADOR JOÃO ALFREDO BORGES

ANTUNES DE MIRANDA

Relator

ANEXO B – DECISÕES DO TRT4 A PARTIR DO ANO DE 2012

- Acórdão 0000426-72.2011.5.04.0201 RO
- Acórdão 0000221-33.2015.5.04.0741 RO
- Acórdão 0001268-07.2011.5.04.0701 RO
- Acórdão 0001397-14.2012.5.04.0204 RO
- Acórdão 0021542-78.2014.5.04.0024 RO
- Acórdão 0020911-91.2015.5.04.0124 RO
- Acórdão 0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Acórdão 0000426-72.2011.5.04.0201 RO

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 1

JUIZ CONVOCADO RAUL ZORATTO SANVICENTE

Órgão Julgador: 2ª Turma

Recorrente: PAULO RONALDO RITTER - Adv. Arthur Orlando Dias Filho, Adv. Jorge Ailton Brandão Young
Recorrido: TRANSPORTES ROGLIO LTDA. - Adv. Sandra Maria Poletto

Origem: 1ª Vara do Trabalho de Canoas

Prolator da

Sentença: JUÍZA CERES BATISTA DA ROSA PAIVA

E M E N T A

HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. A exceção prevista no artigo 62, inciso I, da CLT não alberga a hipótese em que há possibilidade de controle da jornada de trabalho do autor, conforme demonstram os elementos existentes nos autos. Recurso provido.

A C Ó R D Ã O

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: preliminarmente, por unanimidade, não conhecer do recurso do reclamante quanto aos domingos e feriados laborados. No mérito, por unanimidade, dar parcial provimento ao recurso ordinário do reclamante para condenar a reclamada ao pagamento das horas extras, consideradas as excedentes de 8 horas diárias e de 44 horas semanais, com base na jornada fixada, com adicional legal de 50%, e das horas em que não respeitado o intervalo de onze horas entre duas jornadas,

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.

Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 2

com reflexos em repousos semanais remunerados (inclusive feriados), férias com 1/3, adicional de periculosidade, gratificações natalinas, aviso-prévio e FGTS com 40%. Custas revertidas à reclamada, de R\$ 300,00, calculadas sobre o valor de R\$ 15.000,00, ora arbitrado provisoriamente à condenação.

Intime-se.

Porto Alegre, 16 de agosto de 2012 (quinta-feira).

RELATÓRIO

O reclamante, insatisfeito com a sentença proferida nas fls. 191-194, recorre ordinariamente.

Pelas razões das fls. 197-200, o reclamante pretende a reforma da sentença em relação aos seguintes pontos: horas extras; intervalos interjornadas; domingos e feriados laborados.

A reclamada, devidamente intimada, não apresenta contrarrazões ao recurso do reclamante.

É o relatório.

VOTO

JUIZ CONVOCADO RAUL ZORATTO SANVICENTE (RELATOR):

PRELIMINARMENTE

DOS DOMINGOS E FERIADOS LABORADOS. NÃO CONHECIMENTO.

Adotando-se o entendimento da Súmula n. 422 do C. TST, a ausência dos

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 3

fundamentos de fato ou de direito que ensejam a irresignação da parte aos fundamentos da sentença impõe o não conhecimento do recurso ordinário interposto pelo reclamante quanto aos domingos e feriados laborados.

MÉRITO

HORAS EXTRAS. DOS INTERVALOS ENTRE JORNADAS.

Insurge-se o reclamante contra a decisão de origem que indeferiu o pedido de horas extras. Alega que o controle de horário restou demonstrado nos autos, pelo depoimento da testemunha da reclamada. Assevera que era obrigado a realizar paradas às 22 horas, em postos credenciados junto à reclamada. Aduz que o caminhão por ele dirigido era provido de computador de bordo e rastreador via satélite, equipamentos que possibilitavam à recorrida o acompanhamento, em tempo real, da localização do veículo. Afirma que as rotas eram pré-determinadas pela demandada e que o controle de horário se efetivava também por meio de relatórios de viagens, nos quais constavam, entre outros dados, o horário de início e fim da jornada. Requer a reforma da sentença com a condenação da reclamada ao pagamento das horas extras e intervalos entre jornada, com as integrações postuladas nas letras "g" e "h" do dispositivo da petição inicial. Cita jurisprudência na defesa de sua tese.

Na inicial, o autor refere que foi contratado como motorista carreteiro, trabalhando em média das 5h às 23h, de segunda-feira a domingo, inclusive em feriados. Postula o pagamento das horas extras excedentes a 8 horas diária e/ou 44 semanal, bem como os intervalos interjornada.

O MM. Juízo de origem entendeu aplicável à espécie a exceção do art. 62, I, da CLT e ponderou:

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 4

"[...] Com efeito, prevalece a tese defensiva, de não sujeição do autor a controle de horário em razão do caráter externo da atividade por ele desenvolvida, não restando afastada, pelo conjunto probatório, a presunção juris tantum de que gozam as anotações que aludem à tal condição, que constam na sua carteira profissional (v. registro na ata da fl. 25) e na sua ficha de registro de empregado (fl. 60).

Resta incontroverso que o autor, no exercício de tal função, exercia atividade exclusivamente externa, fazendo viagens de longo curso, o que efetivamente inviabilizava qualquer controle de jornada por parte da primeira ré, uma vez que o empregado ficava fora da permanente fiscalização e controle da sua empregadora, havendo a impossibilidade de obter-se o tempo efetivamente a ela colocado à disposição.

Outro não pode ser o entendimento frente ao depoimento da testemunha ouvida a pedido do autor, Alexandre Soares Cipriano (que trabalhou para a ré de 2006 a outubro de 2011, na função de motorista), no sentido de que ambos (autor e depoente) tinham seus horários de trabalho fiscalizados pela reclamada através do tacógrafo e pelo rastreador por satélite (v. ata da fl. 186). Isso porque o tacógrafo é exigência legal, não se constituindo em instrumento de controle da jornada desenvolvida, tendo incidência à hipótese o entendimento consubstanciado na Orientação Jurisprudencial n.º 332, da SDI-I, do TST, com a qual o Juízo coaduna, enquanto o sistema de rastreamento por satélite visa à segurança do veículo, da carga e

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 5

do motorista, não se constituindo, da mesma forma, em instrumento de controle da jornada desenvolvida, incidindo na hipótese, por analogia, a inteligência do verbete jurisprudencial supramencionado.

Oportuno ainda destacar, diante das considerações da inicial, que, a nosso juízo, o computador de bordo visa somente ao treinamento de direção econômica e defensiva.

Já a circunstância de existir na reclamada um local onde se monitora o tráfego dos caminhões, o que é atestado pela prova testemunhal, não chega a configurar controle de horário, visando apenas a dar ciência à empregadora sobre o desenrolar das viagens, o que configura o gerenciamento do empreendimento econômico, a cargo do empregador. A par disso, no local monitoram-se os rastreadores, equipamentos que não se constituem em instrumento de controle de jornada.

Em face de todo o exposto, considerando as peculiaridades da atividade desenvolvida pelo reclamante, incide in casu a regra excepcional do inciso I, do artigo 62 da CLT (como previsto, aliás, nos instrumentos normativos aplicáveis ao contrato de trabalho, exemplificativamente, na cláusula oitava da Convenção Coletiva de Trabalho 2007/2009 - fl. 158).

De qualquer sorte, ainda que assim não fosse, não há prova de que efetivamente laborava o reclamante em excesso aos limites fixados nos artigos 58, da CLT, e 7º, XIII, da Constituição Federal, em horário considerado noturno pela CLT, ou, ainda, de



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 6

que não usufruía os intervalos disciplinados nos artigos 66 e 67 da CLT, mesmo porque, segundo se depreende da prova testemunhal, a reclamada procede ao transporte de carga líquida perigosa, cujo deslocamento, por força de lei, somente se dá durante o dia, a limitar a jornada de trabalho.

Em face de todo o exposto, indeferem-se os pedidos em epígrafe. [...]" (fls. 192-194).

Contudo, constato a existência de elementos que evidenciam a fiscalização indireta da jornada de trabalho realizada pelo autor.

O depoimento da testemunha Alexandre Soares Cipriano, apresentada pelo reclamante, confirma as alegações da inicial no tocante à existência de controle de horário, ao referir que: "[...] *trabalhou para a reclamada de 2006 a outubro/2011, na função de motorista; que o reclamante trabalhou para a reclamada na função de motorista; **que tanto o depoente quanto o reclamante, tinham seus horários de trabalho fiscalizados pela reclamada através do tacógrafo e pelo rastreador por satélite; que a empresa Rota Monitoramento, que faz o controle dos deslocamentos do veículo fora das dependências da reclamada; **que no setor de tráfego da reclamada existe uma tela de computador, onde é possível visualizar a localização do caminhão; que é o próprio motorista quem faz os horários de intervalo para descanso e alimentação; que o depoente chegou a fazer viagens em comboios com o reclamante para fora do estado; **que por rastreamento via satélite é possível bloquear o caminhão e quem o faz é a empresa Rota Monitoramento; [...]"** (grifei, fl. 186).*****

O depoimento da testemunha Valmor Bocalon, única convidada pela

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 7

reclamada, também corrobora a tese da inicial ao afirmar que: "[...] **o caminhão dirigido pelo reclamante era dotado de tacógrafo e rastreamento por satélite**; que tais equipamentos não se prestam para fiscalização do horário de trabalho do motorista; que o uso de tacógrafo em caminhões se presta para controle da velocidade imprimida, sendo que tal utilização é obrigatório por lei; que o rastreador por satélite é adotado por questões de segurança do veículo e do motorista; que o controle do rastreador cabe à empresa Rota Gerenciamento de Riscos; **que na reclamada é possível utilizando o site da Autotrack, empresa responsável pela produção e venda de rastreadores, com utilização de login e senha, visualizar a localização dos veículos**; que a leitura dos tacógrafos utilizados nos veículos da reclamada é feita por uma empresa terceirizada do Paraná, Lei Discos; que as empresas Lei Discos e Rota Gerenciamento de Riscos não atendem à reclamada de forma exclusiva; que se for solicitada uma posição extra do caminhão junto à Rota Gerenciamento, é paga uma taxa extra, na medida em que **de hora em hora é atualizada a posição dos caminhões**; que a reclamada mantém atualmente 50 caminhões próprios, nem todos dotados de rastreador por satélite; que carga líquida perigosa, só é permitido o tráfego entre às 6 e às 22h; que o reclamante fazia o transporte de carga líquida perigosa; **que o reclamante percorria 500 km por dia, entre 6h e 22h, com paradas para almoço, jantar, lanches e abastecimento**; que as informações do Autotrack ficam registrados na Rota Gerenciamento por três meses, exceto quando ocorre acidente; **que a reclamada mantém contrato com a Rota Gerenciamento de riscos há pelo menos cinco anos; que a empresa Rota Gerenciamento, faz o bloqueio dos caminhões às 22h, sendo que no dia seguinte, o motorista envia um comando de**



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 8

desbloqueio para a Rota Gerenciamento para dar continuidade à viagem; [...]" (grifei, fls. 186 e 186-v).

Verifico, a partir da prova oral produzida, que a reclamada possuía condições de monitorar, em tempo real, a localização do caminhão dirigido pelo reclamante. Além disso, a recorrida restringia, mediante dispositivo eletrônico de bloqueio do veículo, o horário de trabalho do autor ao período das 6h às 22h. Tais circunstâncias evidenciam que era possível à reclamada o controle da jornada desempenhada pelo reclamante e, ainda, que este **não dispunha de autonomia** quanto ao seu horário de trabalho, elementos que afastam a caracterização da exceção prevista no art. 62, I da CLT.

O fato da operação dos equipamentos pelos quais a reclamada, embora de forma indireta, realizava o controle da jornada do reclamante se dar através de empresas especializadas não resulta em desoneração da reclamada de sua responsabilidade, pois a empregadora ora recorrida era a contratante dessas empresas e, portanto, o controle se dava por vontade sua.

Nesse sentido já decidi esta Turma no proc. 0101900-27.2009.5.04.0017, acórdão da lavra do Des. Alexandre Corrêa da Cruz, publicado em 23 de fevereiro de 2011, cuja ementa segue transcrita.

EMENTA: HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO NA FORMA DO ART. 62, I, DA CLT. MOTORISTA INTERNACIONAL DE CARRETA. A modernização dos sistemas de comunicação e rastreamento, mediante a utilização de aparelhos de GPS, acarretou significativas alterações na forma de trabalho dos motoristas transportadores de cargas, enquadrados desde há muito tempo na hipótese do art. 62, I, da

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 9

CLT. É indiferente que essas medidas tenham sido instituídas com intuito principal de segurança no transporte, se, a partir delas, se verificou não só a possibilidade como o efetivo acompanhamento e controle, pelo empregador, de todo o percurso e paradas efetuadas pelo motorista, situação que se verifica nos autos. Com efeito, as provas documental e testemunhal produzidas demonstram, de forma inequívoca, o controle permanente da jornada realizada pela parte autora, por meio de roteiros de viagem preestabelecidos e com cumprimento fiscalizado de dentro da empresa, pelo sistema de comunicação e rastreamento do veículo. (TRT da 4ª Região, 2a. Turma, 0101900-27.2009.5.04.0017 RO, em 23/02/2011, Desembargador Alexandre Corrêa da Cruz - Relator. Participaram do julgamento: Desembargadora Vania Mattos, Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente)

Com base nos depoimentos colhidos e os limites da lide fixo a jornada de trabalho do reclamante como sendo de segunda à sábado, das 6h às 22h, com intervalo de 2h para descanso e alimentação.

Devidas, também, as horas em que não respeitado o intervalo de onze horas entre duas jornadas, considerando a jornada de trabalho realizada pelo autor.

No que tange aos reflexos e integrações, por aplicação da orientação contida na Súmula 172 do TST e por habituais, as horas extras incidem em repouso semanal remunerado e feriados, adicional de periculosidade, férias acrescidas de 1/3, décimo terceiro salário, aviso-prévio e FGTS com



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000426-72.2011.5.04.0201 RO

Fl. 10

multa de 40%.

Assim, dou parcial provimento ao recurso ordinário para condenar a reclamada ao pagamento de horas extras, consideradas as excedentes de 8 horas diárias e de 44 horas semanais, bem como as horas em que não respeitado o intervalo de onze horas entre duas jornadas, em valor a ser apurado em liquidação, com base na jornada fixada, com adicional legal de 50% e reflexos em repouso semanais remunerados (inclusive feriados), adicional de periculosidade, férias acrescidas de 1/3, décimo terceiro salário, aviso-prévio e FGTS com multa de 40%.

DESEMBARGADORA TÂNIA MACIEL DE SOUZA:

Acompanho o voto do Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente, Relator.

DESEMBARGADOR ALEXANDRE CORRÊA DA CRUZ:

Acompanho o voto do Exmo. Juiz Relator.

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

JUIZ CONVOCADO RAUL ZORATTO SANVICENTE (RELATOR)

DESEMBARGADORA TÂNIA MACIEL DE SOUZA

DESEMBARGADOR ALEXANDRE CORRÊA DA CRUZ

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado Raul Zoratto Sanvicente.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.2522.8979.5752.

Acórdão 0000221-33.2015.5.04.0741 RO

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 1

DESEMBARGADOR CLÁUDIO ANTÔNIO CASSOU BARBOSA
Órgão Julgador: 3ª Turma

Recorrente: CLÁUDIO CATELAN FEIJÓ - Adv. José Paulo Molinari de Souza
Recorrido: TRANSPORTES LUDAMS LTDA. - Adv. Renan Thomas
Origem: Vara do Trabalho de Santo Ângelo
Prolator da Sentença: JUIZ EDSON MOREIRA RODRIGUES

EMENTA

HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE CARRETA. A atividade de Motorista de Carreta, a despeito de ser exercida externamente, não atrai a incidência da regra de exceção prevista no art. 62, I, da CLT, tendo em vista a possibilidade concreta de controle de horário. À luz do disposto na Lei nº 12.619/12, que regulamentou a atividade do Motorista profissional, e não tendo sido observada a regra do art. 74, §3º da CLT, observar-se-á no arbitramento da jornada de trabalho os limites traçados pelas partes e a prova produzida nos autos.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 3ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: por unanimidade de votos, dar provimento parcial ao recurso ordinário da reclamante para condenar a reclamada ao pagamento de diferenças de horas extras excedentes da 8h diária e 44h semanal, observada a jornada de trabalho das 6h às 22h e os

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 2

dias em que o autor não estava com o seu veículo parado, bem como horas extras em face do desrespeito ao art. 66 da CLT, mantidos os reflexos e demais critérios fixados na sentença; e diferenças de "horas de espera", observado o número de 12 horas mensais, com reflexos em repousos semanais remunerados, férias com 1/3, gratificações natalinas, aviso-prévio e FGTS com 40%. Custas de R\$ 300,00, calculadas sobre o valor de R\$ 15.000,00, que ora se acresce à condenação.

Intime-se.

Porto Alegre, 26 de abril de 2016 (terça-feira).

RELATÓRIO

O reclamante recorre da sentença de procedência parcial dos pedidos. Pretende modificá-la nos pontos a seguir: horas extras, intervalos, horas de espera e adicional noturno.

Com contrarrazões, os autos sobem a este Tribunal para apreciação e julgamento.

É o relatório.

VOTO

DESEMBARGADOR CLÁUDIO ANTÔNIO CASSOU BARBOSA
(RELATOR):

RECURSO ORDINÁRIO DO RECLAMANTE

1. HORAS EXTRAS. INTERVALOS. ADICIONAL NOTURNO

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 3

O recorrente pretende seja majorado o *quantum* fixado a título de horas extras e intervalos (art. 66 da CLT). Argumenta que, com o advento da Lei nº 12.619/12, alterada pela Lei nº 13.103/15, o controle da jornada do Motorista passou ser de inteira responsabilidade da empregadora, o que não foi observado. Com isso, nos termos do § 3º do art. 74 da CLT, deve ser acolhida a jornada de trabalho declinada na petição inicial. Ressalta inexistir nos autos "diário de bordo" ou outro mecanismo fidedigno que quantifique corretamente o número de horas extras trabalhadas, sendo os relatórios imprestáveis para tal fim. Reporta-se ao depoimento prestado pela sua testemunha, quando diz [...] *Ficava na direção das 06h às 22h30min em média; às vezes viajava à noite.* [...].

Trata-se de ação trabalhista ajuizada por ex-empregado da empresa TRANSPORTES LUDAMS LTDA, decorrente da relação empregatícia vigente no período de 05 de abril de 2013 a 06 de março de 2014, extinta mediante dispensa sem justa causa (Termo Rescisório, fls. 15-16). O reclamante foi contratado para exercer a função de Motorista de Carreta, conforme cláusula primeira do contrato de trabalho (fls. 13-14). Na cláusula segunda do contrato celebrado, consta como jornada oito horas diárias de trabalho, com intervalo de trinta minutos a cada quatro horas trabalhadas, bem como o intervalo para descanso e alimentação de uma hora e trinta minutos.

No item II da causa de pedir (fls. 02-03), a parte autora assevera que realizava jornada de trabalho, em regra, das 06h às 23h, com intervalo de duas horas para as refeições, de segunda-feira a domingo, inclusive feriados, sem folgas, limitando-se o descanso aos intervalos de paradas para os trâmites aduaneiros nas fronteiras e/ou no aguardo de cargas e/ou



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 4

descargas, na origem ou destino.

Nos termos das informações consignadas no item III do laudo técnico pericial (fl. 153-v), o reclamante atuava no transporte internacional de auto peças produzidas na Argentina e no Brasil, com carregamento no Brasil - Estado do Rio de Janeiro -, deslocando-se até as cidades Argentinas de Córdoba e Buenos Aires. O autor permanecia em viagens por períodos variáveis de tempo, com duração, em média, de 15 dias.

O Juiz de primeiro grau, assim resolve a questão trazida ao exame:

[...] Destarte, sopesado o que dos autos consta, concluo que o autor, quando na direção do caminhão transportando cargas, por certo laborava em jornada que excedia à oitava hora diária. Não há nos autos parâmetros para verificar-se à adequação das compensações com folgas. Estas, pelo seu grande número, entendo, compensavam os domingos e feriados eventualmente trabalhados pelo autor. Há nos relatórios, também, informações de que, eventualmente, o autor dirigia mais de seis horas contínuas e ainda que isso pudesse ser de seu interesse, poderia a reclamada coibir tal ação. Assim sendo, por arbitragem, condeno a reclamada a pagar ao autor duas horas extras nos dias em que ele não estava com o seu veículo parado, mais trinta minutos, nesses mesmos dias, de intervalos não concedidos na parte da tarde. [...]

Nas Folhas de Pagamento anexadas aos autos (fls. 17, 59-70), verifica-se o registro de horas extras.

No depoimento prestado pelo sócio da reclamada, observa-se o seguinte

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 5

teor:

[...] o adicional das horas-extras constavam da folha de pagamento; as horas-extras eram computadas com base nos relatórios de viagem compensadas com os períodos que o reclamante permanecia em sua residência; nos períodos que o caminhão permanecia na aduana o reclamante era liberado e permanecia na sua residência, só voltando para assumir o caminhão na data estipulada pela aduana para a liberação da carga. [...] o reclamante poderia fazer viagens em sábados, domingos e feriados e compensava esse dia trabalhado com folgas na semana; o caminhão possuía rastreador; a empresa responsável pelo rastreamento fazia a comunicação com o reclamante via mensagens e repassava essas informações à reclamada; não havia horário estipulado para o reclamante fazer as viagens de São Paulo; o reclamante fazia o transporte de cargas em geral, principalmente autopeças e papel; [...]

A testemunha do autor afirma:

[...] não fazia anotação do horário que estava na direção em diário de bordo; acredita que a reclamada pudesse controlar o seu horário pelo rastreador ou pelo disco de tacógrafo; na folha de pagamento vinha um valor simbólico como pagamento de horas-extras; o período de espera na aduana para liberação da carga variava de um a três dias; no período que aguardava a liberação não era liberado pra ficar em sua casa; ficava na direção das 06h às 22h30min em média; [...]

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 6

A testemunha do reclamado, ouvida mediante dispensa de prestar compromisso, por exercer função de confiança na reclamada, diz:

[...] nunca viajou com o reclamante; não havia controle de jornada dos motoristas, mas as horas-extras eram pagas compensando as folgas dos motoristas; os motoristas tinham de dirigir oito horas por dia; não havia necessidade de dirigir nem oito horas por dia para fazer os trajetos em que o reclamante conduzia os caminhões; há relatórios de todos os horários que o caminhão trafegava e suas paradas; esses horários eram retirados do rastreador e do controle de fronteira. [...] não havia diários de bordo, apenas os discos de tacógrafo e os relatórios do rastreador; havia uma empresa que fazia o controle do rastreador e repassava os relatórios à reclamada; [...]

Depreendo que havia controle da jornada de trabalho mediante os registros nos tacógrafos, relatórios de rastreamento, pelo fluxo de administração de carretas (fls. 81-117), o que resta comprovado, também, pelo pagamento regular de horas extras. Ademais, é inegável que a empresa, ao ser responsável pelo transporte de cargas, era sabedora do destino e do percurso percorrido pelo reclamante, inclusive a velocidade média em que trafegava, justamente por conta do rastreador existente no veículo, o que torna inconteste a possibilidade de controle de jornada. No aspecto, ressalto inexistir recurso por parte da reclamada acerca da inaplicabilidade, ao caso concreto, da norma do art. 62, I, da CLT.

Tendo em vista o disposto na Lei nº 12.619/12, que regulamentou a atividade do Motorista profissional, e não tendo sido observada a regra do art. 74, §3º da CLT, entendo adequado arbitrar a jornada como sendo das

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 7

6h às 22h, com duas horas de intervalo (limites da inicial), nos dias em que o autor não estava com o seu veículo parado. De outra parte, mantenho a sentença quanto à compensação dos domingos e feriados trabalhados pela concessão de folgas. Por decorrência não há falar em adicional noturno além dos valores já pagos (v.g, meses de julho e dezembro de 2013). A jornada de trabalho ora arbitrada traz como consequência o deferimento das horas extras em face do desrespeito ao art. 66 da CLT.

Dou provimento parcial ao apelo para condenar a reclamada ao pagamento de diferenças de horas extras excedentes da 8h diária e 44h semanal, observada a jornada de trabalho das 6h às 22h, bem como horas extras em face do desrespeito ao art. 66 da CLT, mantidos os reflexos e demais critérios fixados na sentença.

2. HORAS DE ESPERA

O recorrente invoca a Lei nº 12.619/92, que determina no § 9º do art. 235-C, o pagamento das horas relativas ao tempo de espera na proporção de 30% do salário-hora normal. Ressalta que a recorrida efetuava o pagamento sob tal título, porém em valores ínfimos, sendo devidas as diferenças.

As disposições do art. 235-C da CLT, introduzido a partir da Lei nº 12.619/2012, assim dispõem:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 8

motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

[...] § 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º. As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento) - grifo nosso.

Já o §4º do art. 235-E da CLT assim contempla:

§ 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.

No caso, a prova oral comprova a necessidade de o Motorista esperar o carregamento e o descarregamento de cargas, senão vejamos.

A testemunha Vladerson Oliveira da Silva afirma:

[...] o período de espera na aduana para liberação da carga variava de um a três dias; no período que aguardava a liberação

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0000221-33.2015.5.04.0741 RO

Fl. 9

não era liberado pra ficar em sua casa; [...] a documentação teria que ser entregue na aduana no horário de expediente e a liberação poderia ocorrer até às 22h; [...]

Nas Folhas Mensais anexadas (fls. 60-70), constata-se o pagamento regular de "horas de espera", em quantidade correspondente entre duas e quatro horas por mês.

Considerando-se a prova oral e tendo em vista as viagens realizadas que exigiam com frequência a passagem pelas aduanas, fixo o número de 12 horas mensais a título de espera.

Dou provimento para acrescer à condenação o pagamento de diferenças de "horas de espera", observado o número de 12 horas mensais, com reflexos em repousos semanais remunerados, férias com 1/3, gratificações natalinas, aviso-prévio e FGTS com 40%.

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

DESEMBARGADOR CLÁUDIO ANTÔNIO CASSOU BARBOSA

(RELATOR)

DESEMBARGADORA MARIA MADALENA TELESKA

DESEMBARGADOR GILBERTO SOUZA DOS SANTOS

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Cláudio Antônio Cassou Barbosa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.6191.3290.5126.

Acórdão 0001268-07.2011.5.04.0701 RO

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 1

JUIZ CONVOCADO JOÃO BATISTA DE MATOS DANDA (REDATOR)
Órgão Julgador: 4ª Turma

Recorrente: ANBRASKO COMÉRCIO DE BEBIDAS LTDA. - Adv. Waldemar Kummel
Recorrido: MANOEL CARLOS SILVA CRUZ - Adv. Márcia Souza dos Santos
Origem: 1ª Vara do Trabalho de Santa Maria
Prolator da Sentença: JUIZ GUSTAVO FONTOURA VIEIRA

EMENTA

MOTORISTA. CONTROLE DA JORNADA. INAPLICABILIDADE DO ARTIGO 62, I, DA CLT. Embora o motorista exercesse atividade externa, era possível o controle da jornada de trabalho pelo empregador, sendo devido o pagamento de horas extras, adicional noturno e reflexos.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: por unanimidade, NEGAR PROVIMENTO ao recurso ordinário da reclamada.

Valor da condenação inalterado.

Intime-se.

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 2

Porto Alegre, 27 de junho de 2013 (quinta-feira).

RELATÓRIO

Inconformada com a sentença, que julgou parcialmente procedente a ação, recorre a reclamada. Investe contra a condenação ao pagamento de horas extras, adicional noturno e reflexos, bem como o pagamento de honorários advocatícios.

Contra-arrazoadado, sobem os autos ao Tribunal, sendo distribuídos a este Relator para julgamento.

É o relatório.

VOTO

JUIZ CONVOCADO JOÃO BATISTA DE MATOS DANDA (RELATOR):

CONHECIMENTO.

O recurso é tempestivo (fls. 81/82) e a representação da recorrente é regular (fl. 31). Foram recolhidas as custas processuais (fl. 89) e efetuado o depósito recursal (fl. 88).

Estando preenchidos os pressupostos de admissibilidade, conheço do recurso da reclamada.

HORAS EXTRAS, ADICIONAL NOTURNO E REFLEXOS.

O Juízo de origem condenou a reclamada ao pagamento de horas extras, com adicional de 50% e de 100%, conforme previsão em norma coletiva, consideradas as excedentes à oitava hora diária e/ou 44ª hora semanal,

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 3

com reflexos em aviso-prévio, férias com 1/3, natalinas, FGTS com acréscimo de 40%; intervalo interjornada de 08 horas, uma vez por semana, com adicional de 50%, e repercussão em férias com 1/3, natalinas e FGTS com acréscimo de 40%; adicional noturno de 20% sobre as horas noturnas trabalhadas entre 22h e 05h, inclusive sobre as horas diurnas trabalhadas em prorrogação ao horário noturno, com reflexos em férias com 1/3, natalinas, FGTS com acréscimo de 40%; acréscimo de 100% sobre as horas trabalhadas em domingos, das 18h às 24h, com reflexos em férias com 1/3, FGTS com acréscimo de 40%. Para tanto, arbitrou a seguinte jornada de trabalho para o reclamante, *verbis*: "o autor saía em viagem a Viamão/Sapucaia do Sul, por volta das 05h; chegava às 10h; carregava o caminhão em torno de 01h; com intervalo intrajornada de 01h e retorno lá pelas 12h; chegava em Santa Maria em torno das 17h00min, quando aguardava descarregamento e novo carregamento por 01h00min. Após, era liberado para voltar para casa, encerrando expediente às 18h. Isso ocorria três vezes na semana, em média. Todavia, uma vez na semana, ao revés de encerrar a jornada às 18h00min, o autor chegava e logo retornava a Viamão, chegando ao destino por volta da meia-noite, entrecortado por 01h de pausa para jantar entre 22h e 23h. Aguardava novo carregamento entre meia-noite e 02h. Após carregar (entre 02h e 04h), retornava a Santa Maria por volta das 04h, aqui chegando lá pelas 09h. Após intervalo entre 09h e 14h, descarregava o caminhão, encerrando o labor às 16h. Uma vez por mês, viajava para Lages/SC por 12h" (*decisum* - fls. 77/78).

A tese propugnada pela recorrente refere-se ao exercício de atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, nos termos da norma do artigo 62, inciso I, da CLT. Menciona que o fato de a empresa



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 4

possuir rastreador no veículo não autoriza se conclua pelo controle da jornada de trabalho pelo empregador, tampouco implica a confissão ficta, já que o dispositivo serve tão somente como medida de proteção em caso de roubo de veículo. Do mesmo modo, refere que a planilha serve apenas para obter informações a respeito dos locais onde estava a carga. Em relação à jornada de trabalho arbitrada na origem, argumenta não demonstrado o horário de trabalho alegadamente cumprido pelo reclamante, não fazendo jus ao pagamento das horas extras, adicional noturno e reflexos.

Razão não lhe assiste.

a) Do artigo 62, I, da CLT

O reclamante manteve contrato de trabalho com a reclamada, no lapso compreendido entre 06/07/2010 e 03/06/2011, quando despedido sem justa causa. Exerceu a função de motorista. Ajuizou a presente demanda em 16/11/2011.

Dispõe a norma do artigo 62, inciso I, da CLT:

"Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

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".

O fato de o reclamante realizar atividade externa, por si só, não afasta o direito ao pagamento de horas extras. A questão a ser analisada é se a atividade exercida é compatível, ou não, com o controle da jornada pelo empregador.

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 5

No caso, a matéria restou dirimida pelos depoimentos das partes, às fls. 66 e verso.

O reclamante noticiou o que segue: "[...] como motorista de carreta o depoente anotava numa folha pequena o horário de saída em viagem, retorno a Santa Maria, quilometragem realizada, documento que ficava com a reclamada; registrava o horário com cartão-ponto no período em que trabalhava com o caminhão truck em Santa Maria e cidades da região, lançava o início da jornada às 07 horas, mas a saída constava 17h30min, pelos comentários que ouvia dos colegas; o depoente nunca viu os registros do cartão-ponto; a vista do documento da folha 50 confirma que é sua a assinatura ao final do documento; o intervalo para almoço era feito dentro do veículo nas entregas em Santa Maria, apenas consumia lanche comprado em algum bar no curso do trajeto de entrega, em relação às viagens, quando estava com o tempo escasso não interrompia para almoço ou jantar; durante o inverno era comum parar para almoçar ou jantar, no período de verão, de maior movimento, não era frequente o intervalo".

Esclarecedor ao deslinde da controvérsia é o depoimento do preposto ao revelar que a atividade exercida pelo reclamante era compatível com o controle da jornada de trabalho. Nesse sentido, denunciou: "a reclamada tinha na época 03 caminhões e 06 motoristas de carreta, que trabalhavam em escalas; havia controle em planilha de qual motorista estava em viagem a cada dia, além de que as carretas possuíam controle de rastreador; o motorista possuía senha, sem a qual não podia ligar o veículo; pelo sistema informatizado do rastreador o depoente eventualmente fazia verificação da velocidade do caminhão em viagem, o

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 6

que permitia saber também se estava ou não parado; no início do contrato de trabalho o autor exerceu atividade de coleta e entrega na cidade e região, período em que o motorista não retornava à empresa no horário de almoço."

Pelas declarações acima, observo que a atividade desempenhada pelo reclamante era passível de controle pelo empregador através de planilha e do sistema informatizado do rastreador. Pela planilha, a reclamada tinha conhecimento "*de qual motorista estava em viagem a cada dia*". Pelo sistema informatizado do rastreador era possível verificar não só a velocidade do caminhão em viagem, mas "*permitia saber também se estava ou não parado*".

Assim sendo, não há como concluir pela inserção do reclamante na hipótese prevista pelo artigo 62, I, da CLT.

Nessa linha, cito ementa de acórdão de minha lavra, julgado pela 7ª Turma deste TRT:

Recurso ordinário da reclamada. Horas extras. Motorista carreteiro. Art. 62, I, da CLT. Quadro fático que deixa clara a possibilidade de controle dos horários de trabalho pela empregadora. Prova reveladora de que o autor, apesar de desenvolver trabalho externo, cumpria rotas pré-determinadas, com locais certos para paradas e fazia registros minuciosos de sua jornada nas planilhas chamadas "diários de bordo". Além disso, o veículo que dirigia era monitorado via satélite, tendo a reclamada fácil acesso aos dados do sistema, vez que instalado em sua sede um ponto da empresa de rastreamento. Por outro



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 7

lado, a riqueza de detalhes dos relatórios juntados impõe a reforma da sentença que optou por fixar uma jornada média, com base na prova oral, para fins de apuração das horas extras. Recurso parcialmente provido para determinar que a condenação ao pagamento de horas extras - além da 8ª diária e 44ª semanal - observe os horários constantes dos relatórios do sistema de rastreamento via satélite e, na falta destes, seja apurada pela fixação de jornada realizada na sentença. (TRT da 4ª Região, 7a. Turma, 0000371-58.2010.5.04.0201 RO, em 07/03/2012, Juiz Convocado João Batista de Matos Danda - Relator. Participaram do julgamento: Desembargadora Maria da Graça Ribeiro Centeno, Desembargador Marçal Henri dos Santos Figueiredo)

Esse é o entendimento esposado por esta Turma Julgadora, transcrevendo, a propósito, as seguintes ementas:

HORAS EXTRAS. SERVIÇO EXTERNO. O simples fato de o trabalho ser externo não exclui a aplicação do capítulo II do Título II da CLT, pois o que exige o empregador do pagamento de horas extras é o trabalho externo incompatível com a fixação de horário de trabalho. (TRT da 4ª Região, 4a. Turma, 0000598-88.2010.5.04.0802 RO, em 03/05/2012, Desembargador Ricardo Tavares Gehling - Relator. Participaram do julgamento: Desembargador João Pedro Silvestrin, Juiz Convocado Lenir Heinen)

HORAS EXTRAS - SERVIÇO EXTERNO. É inaplicável a exceção de que trata o inciso I do artigo 62 da CLT ao

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 8

empregado que, embora exercendo atividade externa, está sujeito a controle de horário. (TRT da 4ª Região, 4a. Turma, 0075200-29.2005.5.04.0122 RO, em 19/08/2009, Desembargador Ricardo Tavares Gehling - Relator. Participaram do julgamento: Desembargador Hugo Carlos Scheuermann, Desembargador João Pedro Silvestrin)

HORAS EXTRAS E REFLEXOS. *A prestação de serviços de forma externa, por si só, não enseja o enquadramento na exceção prevista no artigo 62, inciso I, da CLT, de modo que, existindo a possibilidade de controle da jornada pelo empregador, são devidas horas extras. (TRT da 4ª Região, 4a. Turma, 0000065-86.2011.5.04.0029 RO, em 21/02/2013, Desembargador João Pedro Silvestrin - Relator. Participaram do julgamento: Desembargador George Achutti, Juiz Convocado Lenir Heinen)*

b) Da jornada de trabalho

Relativamente à jornada de trabalho arbitrada na origem, noto estar em perfeita consonância com os elementos constantes dos autos. Em que pese não tenha comprovado a ausência do controle de horário, não se desincumbiu, a recorrente, de demonstrar a observância do reclamante à jornada de oito horas e limite semanal das 44 horas. A reclamada não trouxe a referida planilha, tampouco qualquer outro documento que indicasse o horário de trabalho efetivamente realizado pelo reclamante. O itinerário por ele realizado de Santa Maria a Viamão, Sapucaia do Sul e Lages/SC não permite concluir pela observância da jornada legalmente

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 9

prevista.

Aplico, na espécie, o item I da Súmula 338 do TST, que dispõe:

"É ônus do empregador que conta com mais de 10 (dez) empregados o registro da jornada de trabalho na forma do art. 74, § 2º, da CLT. A não apresentação injustificada dos controles de frequência gera presunção relativa de veracidade da jornada de trabalho, a qual pode ser elidida por prova em contrário."

Vejamos o que noticiou o reclamante, em seu depoimento, sobre a jornada de trabalho: "o depoente inicialmente dirigia caminhão truck, durante aproximadamente um mês, dirigindo para Tupanciretã, São Sepé, Lavras, Caçapava, onde fazia entrega de cervejas e refrigerantes; após esse período passou a dirigir caminhão carreta em viagens para Viamão, Sapucaia do Sul e Lages/SC; fazia em média 03 a 04 viagens por semana, nem sempre para todas as cidades mencionadas; não havia dia determinado para sair em viagem, as vezes isso ocorria no domingo; não ocorria de passar a semana inteira sem fazer viagens; o depoente demandava 05h30min/06h no itinerário Santa Maria/Viamão, as vezes retornava no mesmo dia, outras vezes aguardava para carregar e retornar no dia seguinte; viajava com mais frequência para Viamão; o depoente levava vasilhames vazios e retornava carregado; [...] o depoente viajava para Lages uma vez por mês, e para Sapucaia do Sul uma vez por semana pelo menos; o depoente demandava aproximadamente 12h no itinerário Santa Maria/Lages; o depoente demandava aproximadamente 04h30min/05h no itinerário Santa Maria/Sapucaia do Sul; a maioria das vezes o depoente saía em viagem às 04h30min/05h de Santa Maria, para chegar às 10h em Viamão, pois tinha horário marcado para carregamento

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 10

às 10 horas; o tempo de carregamento variava entre 01h/02h; terminado o carregamento, começava a viagem de retorno às 12 horas, chegando em Santa Maria entre 17h/18h; quando retornava para Santa Maria, aguardava o descarregamento do caminhão e a colocação de nova carga de vasilhames vazios, rotina que demorava 01h30min/02h; após esse horário o depoente era liberado para voltar para casa, mas o mais comum era retornar em viagem para Viamão, com descarregamento e novo carregamento marcado para às 02 horas; [...]".

Considerando a jornada indicada na inicial e as declarações do reclamante, comungo com o posicionamento adotado pelo Juízo de origem no sentido de que o reclamante em três vezes por semana, nas viagens de Santa Maria para Viamão e Sapucaia do Sul, cumpriu horário das 5h às 11h e das 12h às 18h. Uma vez por semana, não encerrava a jornada às 18h, porquanto retornava a Viamão, chegando ao destino à meia-noite com uma hora de intervalo para o jantar; aguardava o descarregamento até 02h, retornando à Santa Maria por volta das 04h e lá chegava às 09h do dia seguinte. Após o intervalo das 09h às 14h, ocorria o descarregamento do caminhão, entre 14h e 16h, encerrando a jornada às 16h. Em uma oportunidade por mês, o reclamante viajava a Lages/SC, cuja viagem tinha duração de 12 horas. Como concluiu o primeiro grau, o reclamante usufruiu o intervalo intrajornada de uma hora. Ainda, concluiu ser devido o pagamento, como extra, do intervalo entrejornada correspondente a 8 horas (uma vez por semana), pela inobservância do intervalo de 11 horas (artigo 66 da CLT). Isso porque o reclamante, uma vez por semana, não encerrava a jornada em Santa Maria às 18h, retornando para Viamão. Fazia uma pausa para o jantar (uma hora) e outra pausa de duas horas no aguardo pelo descarregamento do veículo. Também, o trabalho realizado no horário

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 11

entre as 22h e 05h deve ser remunerado na forma do artigo 73 da CLT, inclusive quando houve a prorrogação da jornada (Súmula 60 do TST). Por fim, conforme noticiado na inicial, o reclamante comparecia na reclamada, no domingo por volta das 18h, iniciando a viagem a Viamão, sendo devido o pagamento do acréscimo de 100% sobre as horas laboradas em domingos, das 18h à meia-noite.

Sendo assim, entendo perfeitamente razoável o quantitativo horário arbitrado pelo Julgador *a quo*, sendo devidas as horas extras, adicional noturno e os reflexos reconhecidos na sentença.

Provimento denegado.

HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS.

Na Justiça do Trabalho, são devidos honorários de AJ desde que preenchidos os requisitos dos arts. 14 a 16 da Lei 5.584/70. Nesse sentido, aliás, o entendimento consubstanciado nas Súmulas 219 e 329 do TST.

No caso, verifico a presença dos requisitos legais para a concessão de honorários de assistência judiciária.

A procuradora do reclamante está credenciada junto ao sindicato da categoria profissional (fl. 06), bem como o reclamante declara condição de miserabilidade jurídica (fl. 08).

Nada há, pois, a modificar.

Recurso não provido.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001268-07.2011.5.04.0701 RO

Fl. 12

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

JUIZ CONVOCADO JOÃO BATISTA DE MATOS DANDA (RELATOR)
DESEMBARGADOR RICARDO TAVARES GEHLING
DESEMBARGADOR GEORGE ACHUTTI

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Juiz Convocado João Batista de Matos Danda.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.3393.7403.4305.

Acórdão 0001397-14.2012.5.04.0204 RO

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 1

DESEMBARGADORA MARIA HELENA LISOT

Órgão Julgador: 11ª Turma

Recorrente: ECOTRANS TRANSPORTES LTDA. - Adv. Rafael
 Dadia
Recorrente: LUIZ GONÇALVES DA SILVA - Adv. Denivalda Roldão
 Wagner
Recorrido: OS MESMOS
Recorrido: ANTÔNIO LUIZ PEREIRA E CIA. LTDA. - Adv. Luciano
 Brum
Origem: 4ª Vara do Trabalho de Canoas
Tramitação: 3ª Vara do Trabalho de Canoas
Prolator da
Sentença: JUIZ LUIZ FERNANDO BONN HENZEL

E M E N T A

HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. A prestação de trabalho externo, por si só, não é bastante para o enquadramento do empregado na exceção prevista no art. 62, I, da CLT, o qual exige a impossibilidade do exercício do controle da jornada de trabalho pelo empregador.

A C Ó R D Ã O

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 11ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: preliminarmente, por unanimidade de votos, **não conhecer do recurso ordinário da primeira reclamada quanto às horas extras decorrentes do pernoite no caminhão**, por

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 2

ausência de objeto. No mérito, por unanimidade de votos, **dar provimento parcial ao recurso ordinário da primeira reclamada** para limitar a jornada de trabalho arbitrada na origem reconhecendo que além do intervalo intrajornada de 01h o autor fruía de mais 30 minutos de intervalos intraturnos, mantendo os demais critérios e reflexos deferidos na origem. Por unanimidade de votos, **negar provimento ao recurso adesivo do reclamante**. Valor da condenação minorado em R\$2.000,00 (dois mil reais), para os efeitos legais.

Intime-se.

Porto Alegre, 04 de dezembro de 2014 (quinta-feira).

RELATÓRIO

Inconformados com a sentença das fls. 214-216, complementada às fls. 229 e 259, que julgou procedente em parte a ação, a primeira reclamada e o reclamante recorrem.

A primeira reclamada interpõe recurso ordinário às fls. 238-254, buscando a reforma quanto às horas extras.

O reclamante interpõe recurso adesivo às fls. 278-280, buscando a reforma também quanto às horas extras.

Com contrarrazões do reclamante às fls. 268-276 e da segunda reclamada às fls. 285-286, os autos são remetidos a este Tribunal para julgamento.

É o relatório.

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO**

**ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO**

Fl. 3

VOTO

DESEMBARGADORA MARIA HELENA LISOT (RELATORA):

PRELIMINARMENTE

**NÃO CONHECIMENTO PARCIAL DO RECURSO ORDINÁRIO DA
PRIMEIRA RECLAMADA**

A primeira reclamada recorre buscando a reforma da sentença quanto às horas extras decorrentes do pernoite no caminhão.

Todavia, o juiz de primeiro grau não condenou as reclamadas ao pagamento de horas extras decorrentes do pernoite no caminhão, restando sem objeto o recurso quanto a isso.

Portanto, não conheço do recurso ordinário da primeira reclamada quanto às horas extras decorrentes do pernoite no caminhão, por ausência de objeto.

NO MÉRITO

**I - RECURSOS DA PRIMEIRA RECLAMADA E DO RECLAMANTE
(Matéria Comum)**

HORAS EXTRAS

O juiz de primeiro grau condenou as reclamadas ao pagamento de "*horas extras com reflexos em repousos semanais, feriados, férias com 1/3, natalinas, aviso prévio e FGTS com 40%*".

A primeira reclamada alega que a condição de estar submetido ao art. 62, I,

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 4

da CLT foi anotada na CTPS do autor. Sustenta que o reclamante exercia trabalho externo incompatível com o controle de horário. Aduz que o autor viajava para diversos estados, permanecendo mais de 20 dias fora da empresa. Entende que deve *"ser reconhecido o caráter protetivo do trabalho no sistema de localizador e não como forma de controle de horário"*. Invoca a OJ 332 da SDI-1 do TST. Destaca que *"muitas vezes o reclamante ficava dias sem carregar nada, esperando uma carga, pois suas cargas eram específicas"*. Colaciona jurisprudência. Pede a reforma. Por cautela, postula a redução das jornadas arbitradas na origem, por considerá-las excessivas.

O reclamante alega que era obrigado a pernoitar no caminhão, porque tinha a responsabilidade de permanecer cuidando do veículo à noite. Cita trechos dos depoimentos das testemunhas ouvidas a seu convite. Colaciona jurisprudência. Pede a condenação das reclamadas ao pagamento das horas extras decorrentes do pernoite no caminhão.

Analiso.

1. Do enquadramento do autor no art. 62, I, da CLT

Tratando-se a hipótese prevista no art. 62, I, da CLT de exceção restritiva aos direitos do trabalhador, há de ser interpretada estritamente e aplicada apenas quando existente prova robusta de que configurado o seu suporte fático. Dispõe o referido dispositivo:

Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

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

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 5

registro de empregados.

O primeiro aspecto ao qual se deve atentar é o de que não são abrangidos pelo Capítulo II, que trata "Da Duração do Trabalho", do Título II - "Das Normas Gerais de Tutela do Trabalho da CLT", os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, e não os empregados não sujeitos a controle direto de horário.

O exercício de atividade externa incompatível com a fixação de horário caracteriza-se por uma situação em que, de fato, é impossível o preestabelecimento, pelo empregador, dos horários a serem cumpridos pelo empregado, e, decorrentemente, também o seu controle.

De outro lado, a ausência efetiva de controle de horário pode decorrer tanto de uma impossibilidade/incompatibilidade de fato, como aquelas previstas nos incisos I e II do art. 62 da CLT, como pode decorrer de uma decisão de conveniência do empregador.

Como o que exclui do capítulo consolidado relativo à duração do trabalho o empregado é a incompatibilidade de fato, pelo exercício de atividade externa ou função de gerência, e não a ausência de controle de horário por conveniência do empregador, é evidente que, para reconhecer-se o trabalhador enquadrado na exceção invocada - art. 62, I, da CLT, não importa necessariamente se havia ou não controle de horário, e sim se era ou não possível o controle de horário, apesar da atividade ser exercida externamente.

Se não era possível a fixação de horário em face do exercício de atividade externa, e foi anotada essa condição na CTPS e no registro de empregado do trabalhador, temos por confirmada a hipótese do inciso I do art. 62



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 6

consolidado.

No caso, não há prova nos autos de que a condição de estar submetido ao art. 62, I, da CLT tenha sido anotada na CTPS e no Registro de Empregados. Pelo contrário, o contrato de trabalho dá conta de que o reclamante foi contratado para trabalhar das 8h às 12h e das 14h às 18h, de segunda a sexta-feira (fl. 94).

Além disso, a reclamada não logrou demonstrar a impossibilidade de controle das jornadas do reclamante. Segundo as testemunhas (fls. 178-185):

***Primeira testemunha do reclamante: Agnaldo:** (...) que o caminhão do depoente possuía rastreador; que todos os caminhões da empresa possuíam rastreador; (...) que quem controlava a jornada de trabalho era a segunda reclamada, pelo rastreador, uma vez que estavam à disposição da mesma; (...) que na época em que foi empregado da primeira reclamada não precisava preencher relatórios de viagem; que no período em que trabalhou como empregado da segunda reclamada, precisava preencher relatórios; (...) que o roteiro de viagem era pré-determinado e não poderia se afastar do mesmo, uma vez que o veículo era rastreado; que se desviasse do roteiro, o rastreamento bloqueava o veículo; que após a parada para o pernoite, comunicava via teclado do sistema o rastreador e o veículo ficava bloqueado até o dia seguinte, até às 05h em cargas expressas e até às 06h em cargas normais; que todas as paradas, inclusive para almoço e banheiro, tinham que ser comunicadas via teclado do rastreador; que a primeira*

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 7

reclamada fornecia aparelho celular para o depoente levar nas viagens, o qual era usado para situações de emergência ou alguma comunicação que fosse necessária com a empresa; que a primeira reclamada fazia mais de um contato por dia, através do celular, com o depoente, para saber do andamento da viagem; (...) que na época do depoente o rastreamento dos veículos era feito nas dependências da segunda reclamada; que nunca recebeu ou viu relatório impresso desse rastreamento; (...) que o equipamento "localizador" somente permite saber-se onde está o veículo em determinado momento; que o equipamento de "rastreamento" permite interagir através de mensagens com o motorista, bem como fazer bloqueios do veículo e também de suas portas; que o sistema que tinha no caminhão do depoente era Omnlinck, que permitia bloquear o caminhão, trocar mensagens e bloquear portas.

Segunda testemunha do reclamante: Luiz: (...) que todas as paradas deviam ser comunicadas pelo teclado do rastreador; que durante o pernoite o caminhão ficava bloqueado; (...) que não era necessário avisar o atraso porque o veículo era rastreado e a empresa fazia contato quando verificava atraso; que era obrigatório cumprir a rota estabelecida, caso contrário o caminhão seria bloqueado e poderia ser advertido; (...) que acha que o nome do sistema do rastreador era Omnlinck; que não tinha liberdade de enviar a mensagem que quisesse pelo rastreador mas tão somente aquelas programadas em macro; que é exemplo de macro, o comando informando parada de



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 8

almoço ou pernoite; que recebia mensagens pelo rastreador; (...) que além do rastreador o caminhão também possuía equipamento localizador, que se destinava a localizar o caminhão em caso de roubo; que ao que sabe, a segunda reclamada tinha o sinal do rastreador e controlava o caminhão pelo computador; (...)

Primeira testemunha da primeira reclamada: José: (...) *que dependendo da carga, nesse caso tem que informar no teclado do caminhão o início de viagem; que nos últimos caminhão que vem trabalhando não existe esse equipamento; que na época também na parada para pernoite tinha que comunicar pelo teclado do caminhão; que não tem conhecimento de quem recebia essa mensagem; que dependendo do tipo de carga recebia mensagem por intermédio desse equipamento, desconhecendo quem as enviava; que na época do reclamante, todos os caminhões que o depoente viu tinham esse equipamento; (...) que para determinadas cargas era obrigado a seguir o roteiro da viagem e para outras não; que, no caso de haver roteiro, o receberia no momento em que pegava a nota no carregamento, acreditando fosse feito pelo embarcador, ou dono da carga; que no roteiro não havia locais pré-determinados para paradas, sendo que o depoente é que escolhia onde iria parar para almoçar, por exemplo; que não dirigiu caminhões sem o equipamento com teclado de mensagens, uma vez que acredita que não é possível transportar produtos químicos sem esse equipamento, acreditando que isso se dê porque eles querem*



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 9

saber a localização do caminhão e da carga; que na opinião do depoente acha que essa carga é bem procurada em roubo e de valor alto, dependendo do produto; que acredita que a empresa usa o rastreador para saber a localização do caminhão e não para controlar a jornada do motorista; (...) que não sabe se o veículo seria bloqueado saindo do roteiro porque nunca aconteceu com o depoente.

Segunda testemunha da primeira reclamada: Esenir: *(...) que o caminhão que o reclamante dirigia possuía localizador com teclado; que esse teclado era usado para comunicar as paradas durante a viagem, porque a seguradora exige, por questão de segurança da carga e do motorista; que se isso não for atendido o veículo é bloqueado; que quem faz esse bloqueio é a empresa que presta esse serviço, chamada Rota Gerenciamento, de todos os caminhões do mesmo modo; que não sabe onde é a base onde é feito esse serviço, talvez em Porto Alegre; que os motoristas e o depoente somente tem o número de telefone para entrar em contato como no caso de um bloqueio indevido; que já viu relatório impresso dos registros da Rota Gerenciamento, mas esses documentos não são enviados para a reclamada, acreditando que são enviados ao dono da carga, como a empresa Innova, por exemplo; (...) que quando o motorista carrega já recebe a definição de qual roteiro de caminhão seguir; que existe como limitação do veículo andar o horário das 22h, no qual o veículo é bloqueado invariavelmente; que para reiniciar a viagem pela manhã, o motorista deve comunicar pelo*



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 10

teclado; que existem dois módulos, a saber, rastreado, onde não precisa fazer comunicações, quando o veículo está sem carga e interativo com está com carga da Innova, por exemplo, onde tem de comunicar todas as paradas; que o desbloqueio pode ser pedido para reiniciar a viagem a partir das 06h; que não existe roteiro estipulando os locais de parada, sendo que o motorista decide onde parar para almoçar ou pernoitar; (...) que o motorista preenche relatório da viagem; que o motorista porta celular da empresa para contato; que são feitos contatos quando necessário, pelo celular, tanto pelo motorista quanto pela empresa, não havendo contato estipulado de rotina; que o número de contatos pelo celular é bem variado, desde mais de um todos os dias como nenhum durante toda a viagem; (...) que o equipamento localizador é o Omnilinck; (...)

Terceira testemunha da segunda reclamada: Ariana: (...) que os caminhões têm tacógrafo; que os discos do tacógrafo dos caminhões próprios da segunda reclamada são guardados na empresa e os discos dos caminhões agregados como o que o reclamante dirigia, da primeira reclamada, são entregues ao proprietário do caminhão; (...) que por ser carga química perigosa, o caminhão não trafega após às 22h, sendo que a gerenciadora de risco faz esse controle e bloqueia o caminhão pelo sistema de rastreamento nesse horário; que a empresa que presta esse serviço para a segunda reclamada é a Rota Gerenciamento; que na portaria da segunda reclamada são anotadas as placas dos veículos que entram e saem, não



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 11

sabendo informar se constam os horários dessas entradas e saídas na portaria; que esse controle é feito por questão de segurança; que essa anotação é feita com relação aos veículos próprios da segunda reclamada e os agregados; (...) que um funcionário da Rota Gerenciamento, fica na segunda reclamada para comandar o fechamento do sistema às 22h; que a segunda reclamada não controlava por nenhum meio o número de horas ou horários trabalhados pelo reclamante; (...) que sistema de rastreamento usado é o Omnilinck; que não é possível carregar carga química sem uso de rastreador, uma vez que é exigência do cliente por questão de segurança; que esse rastreador tem um teclado; que não sabe informar se esse sistema é usado para troca de mensagens entre o motorista e a empresa; que não sabe informar se a empresa Rota Gerenciamento teria condições de informar pelos dados do rastreamento local e horário das paradas do veículo; que isso é possível em tempo real, ou seja, perguntar à Rota Gerenciamento onde está o caminhão naquele momento; que as paradas do motorista em viagem são programadas, em locais apropriados, por questão de segurança e o que controla isso é o rastreamento, que informa se o motorista saiu da rota ou não; que a Rota avisa o coordenador de logística da reclamada se o motorista saiu do roteiro ou fez parada não programada; que, segundo a reclamada, procura esclarecer com o motorista o que aconteceu e se a questão for disciplinar, dá o tratamento adequado.

Como se vê, tal como aferido pelo juízo da origem, era plenamente possível

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 12

à empregadora o controle das jornadas de trabalho cumpridas pelo autor, dispondo de diversos meios para tanto, inclusive por meio do tacógrafo e do rastreador instalados no caminhão conduzido pelo reclamante. Assim, se a reclamada não procedeu no controle das jornadas de trabalho do reclamante foi porque assim deliberou e não porque a tanto estava impossibilitada.

Logo, não é o caso do art. 62, I, da CLT, não podendo ser excluído o direito do reclamante à percepção de horas extras.

Nego provimento.

2. Das jornadas cumpridas pelo autor

Na petição inicial, o reclamante disse que trabalhou para as reclamadas de 01.10.2009 até 18.02.2012, na função de motorista carreteiro. Contou que, em média, trabalhava das 6h às 22h, estendendo a jornada até às 23h/0h uma vez por semana. Narrou que gozava de intervalo de 15 minutos para café da manhã, de 01 hora para almoço e de 15 minutos para lanche da tarde. Relatou que gozava de cerca de 04 folgas por mês.

A ausência injustificada dos registros de horário do trabalhador - sendo obrigação legal do empregador a documentação das jornadas de trabalho de seus empregados, ao teor dos §§ 2º e 3º do art. 74 da CLT - gera a presunção de veracidade das jornadas de trabalho declinadas na inicial, nos moldes do item I da Súmula 338 do TST, em composição com a prova oral produzida.

De acordo com as testemunhas (fls. 178-185):

Primeira testemunha do reclamante: Agnaldo: (...) que em viagem costumava iniciar às 06h e encerrar a jornada às 22h

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 13

para o pernoite; que em média parava de 40 a 60 minutos para almoçar; que costumava jantar depois de parar para o pernoite; que foi a reclamada quem fixou o horário de trabalho das 06h às 22h; (...) que permanecia de 15 a 30 dias em viagem; que no curso da viagem, não a interrompia em sábados, domingos ou feriados; que gozava de um, no máximo dois dias de folga por mês; (...) que carga expressa é aquela carga de urgência, com horário para entrega, para cliente que está necessitando de produto; que nas cargas expressas era permitido trafegar além das 22h; que o depoente chegou a fazer cargas expressas; que acredita que o reclamante também fez cargas expressas, mas não sabe qual era o critério de escolha de quem fazia esse tipo de carga; que nas cargas expressas chegou a trafegar até meia-noite; que fazia em média aproximada uma ou duas cargas expressas por mês; (...)

Segunda testemunha do reclamante: Luiz: (...) que permanecia em viagem em períodos variados de 20 a 60 dias; (...) que em viagem costumava iniciar às 05h e parar às 22h; que parava em torno de uma hora para almoço; que costumava jantar após a parada para o pernoite; (...) que em viagem, sobrevindo sábado, domingo ou feriado, continuava a viajar normalmente; que havia um acordo inicial com a segunda reclamada para gozar determinado número de folgas de modo proporcional ao tempo que permaneceu fora viajando, mas em razão do volume de viagens não era cumprido, citando como exemplo viajar 60 dias e no retorno gozar somente 04 dias de



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 14

folga; (...) que cargas expressas eram aquelas que deveriam ser entregues o mais rápido possível, evitando-se paradas inclusive para almoço, sendo que alguns casos havia autorização para trafegar após às 22h; (...)

Primeira testemunha da primeira reclamada: José: (...) que em viagem, pela manhã costuma iniciar às 06 ou 07h; (...) que sobrevivendo sábado, domingo ou feriado em viagem, dependendo da pressa ou não da entrega, parava ou não nesses dias; (...) que costumava encerrar a jornada por volta das 19/21h, para jantar e pernoitar; que já ouviu falar de carga expressa na sua profissão, mas não sabe se no transporte de produto químico existe porque nunca as pegou; (...) que costuma ficar fora em, viagem de 20 a 25 dias e no retorno 05 dias de folga em casa; (...)

Segunda testemunha da primeira reclamada: Esenir: (...) que existe como limitação do veículo andar o horário das 22h, no qual o veículo é bloqueado invariavelmente; (...) que o desbloqueio pode ser pedido para reiniciar a viagem a partir das 06h; (...) que não existe carga expressa de produtos perigosos, referindo-se a cargas químicas; que as folgas são concedidas no retorno à sede, na razão de 05 dias após 30 dias viajados, por exemplo; que esse ajuste e controle é verbal e não escrito; (...) que em nenhuma hipótese existe autorização para o caminhão rodar após às 22h; que o motorista é orientado a já parar em local seguro quando se aproxima das 22h, de modo que não aconteça de ele ter que parar em qualquer lugar às 22h ou ter



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 15

que telefonar pedindo autorização para trafegar por mais algum tempo até achar um local seguro; (...)

Terceira testemunha da segunda reclamada: Ariana: (...) *que a reclamada somente faz transporte de cargas químicas, sendo isso que o reclamante transportava; que por ser carga química perigosa, o caminhão não trafega após às 22h, sendo que a gerenciadora de risco faz esse controle e bloqueia o caminhão pelo sistema de rastreamento nesse horário; (...) que o motorista fica dias ausente em viagem e vai até a empresa nos seus retornos; que antes da nova lei, dependendo do número de dias que o motorista ficava fora em viagem, recebia um número de dias de folga no retorno; que não havia controle escrito sobre essa concessão de folgas; (...)*

Com base nesses depoimentos, apresentam-se corretos os horários de início e término do trabalho fixados pelo juízo de primeiro, como sendo as 6h e as 22h, diariamente, exceto em 04 dias por mês quando o autor gozava de folgas.

Todavia, merece reforma a sentença no quanto reconheceu que o autor gozava de apenas 01 hora de intervalo intrajornada. Isso porque o próprio reclamante narrou na inicial que gozava de intervalo de 15 minutos para café da manhã, de 01 hora para almoço e de 15 minutos para lanche da tarde.

Nesse contexto, dou provimento parcial ao recurso ordinário da primeira reclamada para limitar a jornada de trabalho arbitrada na origem, reconhecendo que além do intervalo intrajornada de 01h o autor fruía de mais 30 minutos de intervalos intraturnos, mantendo os demais critérios e



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 16

reflexos deferidos na origem.

3. Do pernoite no caminhão

Na petição inicial, o reclamante disse que, *"quando em viagens, ficava na guarda do caminhão, (...) inclusive durante toda a noite, quando parava para descansar, não podendo se afastar do veículo, sendo obrigado a dormir dentro do veículo, mesmo pernoitando em postos autorizados, nas aduanas e nos pátios das empresas em que procedia o carregamento ou o descarregamento"*. Postulou a condenação das reclamadas ao pagamento das horas extras decorrentes do pernoite no caminhão.

Na contestação, a primeira reclamada admitiu que o reclamante pernoitava no caminhão, mas alegou que não se trata da hipótese do art. 4º, *caput*, da CLT.

Tal como entendeu o juiz de primeiro grau, entendo que, na situação dos autos, o fato de o reclamante pernoitar no caminhão não caracterizou tempo à disposição do empregador nos moldes do art. 4º, *caput*, da CLT, sendo nesse sentido trecho que cito de decisão anterior desta Turma Julgadora:

Embora seja incontroverso que o demandante, durante as viagens, dormia dentro do caminhão, é entendimento majoritário do Tribunal Superior do Trabalho que as horas de pernoite não configuram tempo à disposição do empregador, pois, enquanto dorme, o empregado não está aguardando ou executando ordens, tampouco há como exigir que vigie o patrimônio patronal. Há flagrante incompatibilidade entre as atividades de dormir e vigiar. (TRT da 04ª Região, 11A. TURMA, 0000599-76.2010.5.04.0801 RO, em 08/05/2014, Desembargador Herbert

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pela Exma. Desembargadora Maria Helena Lisot.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.4766.9534.2450.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0001397-14.2012.5.04.0204 RO

Fl. 17

*Paulo Beck - Relator. Participaram do julgamento:
Desembargadora Vania Mattos, Desembargador Ricardo
Hofmeister de Almeida Martins Costa)*

Nego provimento ao recurso adesivo do reclamante.

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

DESEMBARGADORA MARIA HELENA LISOT (RELATORA)

DESEMBARGADOR HERBERT PAULO BECK

DESEMBARGADORA FLÁVIA LORENA PACHECO

Acórdão 0021542-78.2014.5.04.0024 RO

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7lHmr4jS8g

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

Identificação

PROCESSO nº 0021542-78.2014.5.04.0024 (RO)
RECORRENTE: ARLINDO JOAO HERTER FILHO, RAPIDO TRANSPAULO LTDA
RECORRIDO: RAPIDO TRANSPAULO LTDA, ARLINDO JOAO HERTER FILHO
RELATOR: LAIS HELENA JAEGER NICOTTI

EMENTA

HORAS EXTRAS. MOTORISTA. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DE JORNADA. ART. 62, I, CLT. Comprovado o exercício de atividade externa compatível com o controle da jornada de trabalho, não se admite o enquadramento do empregado na exceção prevista no art. 62, I, da CLT.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: por unanimidade, **DAR PARCIAL PROVIMENTO AO RECURSO ORDINÁRIO DA RECLAMADA, Rápido Transpaulo Ltda.**, para, nos termos da fundamentação: **a)** excluir da condenação o pagamento do adicional de periculosidade e respectivos reflexos, revertendo-se ao reclamante o encargo pelo pagamento dos honorários periciais, do qual fica dispensado, por litigar ao abrigo da assistência judiciária gratuita e **b)** determinar que, em caso de impossibilidade de apuração das comissões, seja devido o valor mensal de R\$ 800,00. Por unanimidade, **NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO ADESIVO DO RECLAMANTE, Arlindo João Herter Filho**. Valor da condenação reduzido em R\$ 10.000,00.

Intime-se.

Porto Alegre, 05 de julho de 2017 (quarta-feira).

RELATÓRIO

As partes, inconformadas com a sentença de procedência parcial proferida pelo Juiz José Carlos Dal Ri (Ids 7a10968 e 3e4e16a), recorrem.

A reclamada, mediante razões de recurso ordinário (Id 5e57801), busca a reforma da decisão nos seguintes aspectos: adicional de periculosidade, horas extras, comissões "por fora" e FGTS.

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

O reclamante, mediante razões de recurso adesivo (Id 0147bfd), pretende a modificação da sentença quanto à manutenção do padrão salarial e indenização por danos morais.

Com contrarrazões pelo reclamante (Id 65a9c16) e pela reclamada (Id fa2995a), os autos são encaminhados a este Tribunal.

É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

I - RECURSO DA RECLAMADA

1. HORAS EXTRAS

O Julgador *a quo* deferiu ao reclamante diferenças de horas extras, assim consideradas as excedentes da oitava diária e da carga semanal de 44 horas.

Inconformada, a reclamada sustenta que não havia possibilidade de controle da jornada ainda que quisesse atentar a suposta existência de rastreador e/ou tacógrafo, citando a respeito a OJ 332 do TST e julgados deste TRT. Acrescenta que a maior parte do contrato de trabalho se deu antes da vigência das Leis 12.619/2012 e 13.103/2015, não havendo obrigatoriedade de controlar a jornada do reclamante, sendo tais leis o reconhecimento disso. Ainda sustenta que não há prova robusta do controle de horário, sendo que o rastreador era utilizado exclusivamente como para segurança patrimonial. Subsidiariamente, pede a redução da jornada, destacando o depoimento do reclamante que, no seu entender, admite a fruição de mais de quatro dias de folga por mês, confissão esta não ilidida pela prova testemunhal.

Ao exame.

O reclamante foi admitido pela reclamada em **10/12/2010**, estando o contrato de trabalho ainda em vigor.

O caso trata de motorista de caminhão que, segundo a ré, não estaria submetido a controle e fiscalização da sua jornada de trabalho, não lhe sendo devido o pagamento de horas extras por conta do quanto disposto no inciso I do artigo 62 da CLT.

Não prosperam as alegações da reclamada. O inciso I daquele dispositivo exclui do regime da duração da jornada de trabalho aqueles empregados que exercem atividades externas incompatíveis com a fixação de horário de trabalho. No entanto, reputo que o fato de o empregado realizar atividade externa, por si só, não dispensa o registro da jornada, quando não existe, de fato, incompatibilidade com o controle de horários, tal como ocorre na hipótese dos autos.

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-17IHmr4jS8g

Na trilha da sentença, entendo que foi produzida prova suficientemente robusta quanto à possibilidade de controle da jornada do autor, porquanto, além da delimitação dos roteiros e fixação de horários de entrega, havia rastreador nos veículos de modo a manter o empregador informado acerca dos horários efetivamente trabalhados. Adoto, no aspecto, os seguintes fundamentos da sentença como razões de decidir, inclusive quanto à invalidade dos poucos registros de horário colacionados aos autos, *in verbis*:

(...) além de ser incontroverso que o veículo é rastreado via satélite, o que denota controle de horário, a partir da Lei nº a Lei 12.619/12 o controle de jornada pelo empregador passou a ser obrigatório.

E a prova oral, por sua vez, revela que os poucos controles de jornada juntados aos autos não refletem a realidade da prestação de serviços.

A testemunha Alex Leal, indicada pelo autor (id 442aba2, p. 2), declara:

"que o reclamante trabalhou para a reclamada de 2012 ou 2013 até o final de 2014, na função de motorista carreteiro; que trabalhou três anos na reclamada; que o depoente trabalhou transportando para vários estados; que não fez a rota Canoas-Guarulhos; que o depoente viajava para todas as filiais do Brasil; que não tinha cartão-ponto; que o depoente iniciava a jornada às 05h ou 06h, até as 22h ou 23h, que com intervalo de vinte minutos; que não era possível usufruir uma hora jantava depois que parava; que pelo roteiro sabe que o reclamante tinha mais ou menos o mesmo horário; que o depoente não tinha controle igual ao da fl. 21; que o documento da fl. 21 era para o pessoal que fazia a linha; que o depoente nunca fez a linha; que o depoente recebia salário e tinha comissão sobre a carta-frete; que o valor da comissão mudava conforme a distância; que o percentual variava de 9 a 10%; que o adiantamento de viagem variava conforme a rota; que no retorno acertava o adiantamento e a carta-frete; que o adiantamento era para despesas de viagem; que no final faziam o acerto total; que a comissão variava de R\$ 3.500,00 a R\$ 4.000,00, dependendo da rota; que além disso tinha o salário; que sabe que o pessoal da linha também tinha comissão, mas não sabe o valor; que o reclamante ficou afastado do trabalho; que não sabe o motivo do afastamento do reclamante; que o reclamante ficou no pátio como manobrista durante o período; que tinha outro motorista no lugar do reclamante; que não sabe se o reclamante retornou para a linha; que o depoente cruzava com o reclamante na estrada antes de ir para a linha; que o reclamante viajava para os mesmos locais que o depoente; que era para todo o Brasil; que a linha tinha horário para chegada; que para o depoente não tinha horário de chegada; que os caminhões tinham tacógrafo e rastreador; que havia acompanhamento da carga; que se parasse para almoçar tinha que dar a parada para que fosse possível bloquear o veículo; que o motorista acompanha o abastecimento do caminhão; que se estava por perto acompanhava o abastecimento quando recebia o caminhão; que havia uma planilha de abastecimento em que deveria constar a litragem; que fora acompanhava sempre; que não tinha distinção entre linha e demais locais; que era conforme a necessidade da empresa; que tinha no máximo de duas a três folgas por mês; que se retornasse no sábado, folgava no domingo e carregava na segunda; que também parava para abastecer à tarde, durante quinze ou vinte minutos; que havia quatro motoristas na linha Canoas-Guarulhos; que havia dois caminhões; que os motoristas se revezavam no caminhão; que um motorista ia para São Paulo; que quando chegava lá, o outro motorista voltava com o mesmo caminhão; que o motorista ; que a viagem de Canoas a Guarulhos ficava em São Paulo e retornava no dia seguinte demanda de dezoito a dezenove horas." (Grifos acrescidos ao original).

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-17IHmr4jS8g

3/10

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

A testemunha Vagner Feliciano da Silva, indicada pela ré, aduz:

*"que o depoente trabalha para a reclamada desde 2012, na função de motorista carreteiro desde 2014; que o depoente faz manobra no pátio; **que o reclamante fazia a rota São Paulo; que o depoente trabalhou apenas no pátio;** que no período da noite é o depoente quem faz o abastecimento do caminhão; que o depoente trabalha das 22h às 06h; que o motorista não acompanha o abastecimento; que o motorista chega de viagem, desce do caminhão e um veículo está pronto para levá-lo à residência; que a conferência da litragem depende do motorista; que se o motorista quiser acompanhar o abastecimento ele pode; que o reclamante não conferia o abastecimento; que o caminhão chega e é levado na doca para descarga; que o depoente tira o cavalo do caminhão e leva para abastecimento; que depois o cavalo é colocado em outra carreta para viagem; que o procedimento durante o dia é para ser assim; que o depoente não está durante o dia; que quando o caminhão está pronto, é feito o contato com o motorista; que o motorista pega o caminhão pronto, lacrado, abastecido e com as notas; **que o reclamante saía às 04h, pegando o caminhão com o depoente;** que o depoente tem habilitação para atuar como motorista de caminhão." (Grifos acrescidos ao original).*

Como se vê, a testemunha indicada pelo autor foi incisiva quanto ao labor em jornada extraordinária, sem a devida contraprestação.

Nesse passo, andou bem o Julgador a quo ao fixar a jornada do reclamante, observada a prova oral produzida, nos seguintes termos:

- a) Jornada de trabalho das 5h30min às 20h, com uma hora de intervalo, de segunda-feira à domingo;*
- b) Arbitro como usufruídas três folgas por mês, recaindo uma delas em domingos;*
- c) As horas extras prestadas em domingos e em feriados, não compensadas, deverão ser pagas em dobro, nos termos do artigo 9º da Lei 605/49;*
- d) Nos dois últimos meses trabalhados, deverá ser observada a jornada das 9h às 16, também com uma hora de intervalo.*

Ainda quanto à fixação da jornada, adoto, como linha de raciocínio, a mesma externada no acórdão da Exma. Desembargadora Iris Lima de Moraes:

JORNADA. ARBITRAMENTO. Em se tratando de arbitramento feito pela instância originária, só cabe reforma da sentença quando o juiz se distancia enormemente do que foi alegado e provado ou quando labora em manifesto equívoco. Nem uma e nem outra situação se positiva nos autos. Cabe ao juiz, orientado pelo postulado da razoabilidade e do que ordinariamente ocorre, especialmente a partir da percepção que tem da realidade onde atua fazer o arbitramento do tempo médio despendido. Neste caso, pauta-se o juiz pela lógica do razoável e do que provavelmente ocorre, não devendo este arbitramento, em face da própria dinâmica do contrato de trabalho, se orientar exatamente pelos números dados pelas testemunhas como se simples ditado fosse. O número encontrado não expressa resultado de cálculo aritmético. Expressa o que de ordinário ocorre e por isso deve ser mantido. (TRT da 4ª Região, 1ª Turma, 0001184-75.2012.5.04.0020 RO, em 09/07/2014, Desembargadora Iris Lima de Moraes - Relatora. Participaram do julgamento: Desembargadora Rosane Serafini Casa Nova, Desembargador Marçal Henri dos Santos Figueiredo)

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

4/10

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

Como se depreende, o arbitramento feito pelo Juiz decorre de várias circunstâncias, percepções e análise do que ordinariamente acontece, aliado, obviamente, à prova produzida nos autos, o que foi obedecido. Não há, portanto, frente ao contexto dos autos, justificativa lógica para se alterar a sentença, prendendo-se em pormenores mencionados em passagens deste ou daquele depoimento. E aqui destaco, diferente do quanto alegado pela recorrente, que o reclamante, em depoimento, disse que *"nunca usufruiu folgas; que quando chegava de viagem, ficava uma vez por mês em casa; que ficava um dia em casa; que era muito difícil ficar mais tempo"* (Id 442aba2).

Ressalto que não verifico no depoimento pessoal do reclamante a alegada "confissão" no sentido de usufruir quatro folgas por mês. Muito embora ele diga que o número de viagens, conforme planilha, está correto, esses poucos documentos não servem para afastar o arbitramento realizado na origem, baseado na prova oral produzida.

Por fim, sem razão a reclamada quando invoca a não obrigatoriedade de controlar a jornada do reclamante antes da vigência das leis que tratam do exercício da profissão de motorista. Muito embora a Lei 12.619/2012 (revogada pela Lei 13.103/15) tenha entrado em vigor em junho de 2012, a obrigação de apresentar os registros de horário do empregado sempre esteve disciplinada no art. 74, § 2º, da CLT.

Apelo desprovido.

2. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE

O Magistrado da origem, com base no laudo pericial, deferiu ao reclamante o pagamento de adicional de periculosidade durante o período efetivamente trabalhado na direção do caminhão, calculado sobre o salário, com reflexos em horas extras, férias e gratificações natalinas.

Inconformada, a reclamada sustenta que o laudo técnico enquadrava as atividades do reclamante como perigosas não por transporte de produtos inflamáveis, mas por abastecimento em postos de combustível. Diz que ambas as testemunhas ouvidas nada mencionam a respeito do alegado *"transporte de inflamáveis"*, mas apenas do suposto abastecimento de combustível realizado ou não pelo reclamante. Argumenta que os fundamentos da sentença estão em contradição com os elementos probatórios produzidos no feito. Requer a aplicação dos termos contidos na SJ 364 do TST.

Análise.

O autor, como visto, exerceu a função de **motorista carreteiro**.

A perícia técnica realizada constatou a existência de periculosidade, de acordo com a NR-16, anexo 2.

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

5/10

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

De acordo com o laudo pericial de Id c05da53, elaborado pelo engenheiro Nelson Lapchik Borenstein:

(...) Na matriz, o motorista dirigia o veículo até o posto de combustível e descia do veículo. Citou, que durante o abastecimento verificava a quantidade de litros (...)

A reclamada informou, quanto a produtos químicos, que aguardavam acumular estes produtos, para serem transportados em um único veículo (...)

Quanto ao abastecimento, o motorista dirige o veículo até um local pré determinado e o manobrista dirige o veículo até o local do abastecimento (...)

O reclamante citou, que tinha acesso a postos de combustíveis.

No artigo apresentado na Revista Proteção, agosto de 2012, novas exigências - texto revisado da NR 20 prevê mais rigor nas operações com "inflamáveis e combustíveis".

"Postos

Um dos setores que comemorou a atualização da NR 20 foi o de postos de serviços de combustíveis e derivados de petróleo. Os riscos encontrados nesses ambientes de trabalho também são de incêndio e de explosões ocasionados por possíveis falhas nas operações e sistemas de abastecimento, além de riscos de intoxicação e contaminação devido à exposição pelo contato dérmico, inalação, e possível ingestão de hidrocarbonetos aromáticos, a exemplo do benzeno, tolueno, etilbenzeno e xileno.

As principais atividades no setor que expõem os trabalhadores a esses riscos são aquelas ligadas ao armazenamento, transferência, manuseio e manipulação de inflamáveis e líquidos combustíveis, lubrificação e lavagem de veículos. O fato de os postos de combustíveis estarem situados em sua maioria nos meios urbanos e prestando atendimento ao público também reforça, na visão dos prevencionistas, a necessidade de maior rigor na segurança em todos os seus processos e atividades".

"Classificação das instalações classe I.

a) Quanto a atividade a.1 - Postos de serviço com inflamáveis e/ou líquidos combustíveis".

"Nas instalações classe I, por exemplo, deve ser elaborada APP/APR (análise preliminar de perigos/riscos),

"Texto determina que mesmo os trabalhadores que laboram em instalações classe I, II, III e não adentram na área ou local de extração, produção, armazenamento, transferência, manuseio e manipulação de inflamáveis e líquidos combustíveis devem receber informações sobre os perigos, riscos e sobre procedimentos para situações de emergências.

No caso dos trabalhadores que laboram nestas instalações e adentram na área ou local, mas não mantêm contato direto com o processo, devem realizar o curso de integração com carga horária de 4 h. Já o curso básico, também com 4 h. de duração, é voltado para os trabalhadores que tem contato direto com o processo ou processamento onde houver inflamáveis e combustíveis, realizando atividades específicas, pontuais e de curta duração. Um curso intermediário é recomendado para os trabalhadores que laboram em instalações classes I, II e III realizando atividades de manutenção e inspeção...."

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

6/10

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-17IHmr4jS8g

- Estes fatos acima descritos identificam, que o acesso e atividades desenvolvidas nestes geram o adicional de periculosidade.

A NR 16 Anexo nº 2, atividade e operações perigosas com inflamáveis, cita:

Atividade: "Abastecimento de inflamáveis".

Área de risco: "Toda a área de operação, abrangendo, no mínimo, círculo com raio de 7,5 metros com centro no ponto de abastecimento e o círculo com raio de 7,5 metros com centro na bomba de abastecimento da viatura e faixa de 7,50 metros de largura para ambos os lados da máquina".

Adicional de 30%.

Considerando que o próprio reclamante alega ter sempre acompanhado o abastecimento do caminhão, bem assim que não havia obrigatoriedade de ele permanecer na área de risco, já que poderia se afastar durante o abastecimento (segundo o relato das testemunhas), tenho que a presença do empregado em área de abastecimento não é suficiente para configurar contato permanente com inflamáveis em condições de risco acentuado, sobretudo pelo tempo reduzido que a atividade demandava.

Nesse sentido, recente decisão, cuja ementa transcrevo:

ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA. ABASTECIMENTO. O trabalhador cuja profissão é a de motorista e que acompanha o abastecimento de seu veículo não está submetido às mesmas condições de trabalho que o frentista, cujo labor é executado permanentemente em área de risco. Negado provimento ao recurso do reclamante. (TRT da 4ª Região, 1ª Turma, 0000256-67.2014.5.04.0663 RO, em 05/04/2017, Desembargadora Iris Lima de Moraes - Relatora. Participaram do julgamento: Desembargadora Laís Helena Jaeger Nicotti, Desembargador Fabiano Holz Beserra)

Recurso provido para absolver a reclamada da condenação imposta na origem. Em face do aqui decidido, revento ao reclamante o encargo pelo pagamento dos honorários periciais, do qual fica dispensado, por litigar ao abrigo da assistência judiciária gratuita.

3. COMISSÕES "POR FORA"

O Magistrado *a quo* reconheceu a existência de pagamento de comissões "por fora", deferindo ao reclamante diferenças de repousos, gratificações natalinas, férias acrescidas de um terço, horas extras e adicional de periculosidade, pela integração das comissões pagas "por fora", de dez por cento sobre fretes realizados pelo autor (conforme prova oral), no período efetivamente trabalhado. Determinou, ainda, que as comissões sejam apuradas em liquidação de sentença e, em não sendo possível tal apuração, arbitrou desde já o valor mensal das comissões em R\$ 1.200,00.

Inconformada, a reclamada reitera que não havia pagamento de comissões, sobretudo porque não teria condições de pagar comissões de 10% do frete aos motoristas posto que sequer o lucro

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

de tais empreendimentos atinge tal soma. Por cautela, requer a redução do valor arbitrado (R\$ 1.200,00), pois o próprio autor indica ter recebido comissões de R\$ 700,00 ou R\$ 800,00.

Examino.

O reclamante, na petição inicial, alegou que havia o pagamento de comissões no valor médio mensal de R\$ 2.400,00 (R\$ 384,00 por frete).

A reclamada sustentou que o autor nunca percebeu salário "por fora", aduzindo que todas as verbas pagas constam nos contracheques.

O documento juntado com a petição inicial (Id 61393c2), emitido pela reclamada, contém a seguinte observação: "CASO NÃO CUMPRA OS PRAZOS, SERÁ DESC 15% DO FRETE".

Aliado a isso, é o depoimento da testemunha ouvida a convite do autor, que também era motorista carreteiro (Id 442aba2):

(...) que o depoente recebia salário e tinha comissão sobre a carta-frete; que o valor da comissão mudava conforme a distância; que o percentual variava de 9 a 10%; que o adiantamento de viagem variava conforme a rota; que no retorno acertava o adiantamento e a carta-frete; que o adiantamento era para despesas de viagem; que no final faziam o acerto total; que a comissão variava de R\$ 3.500,00 a R\$ 4.000,00, dependendo da rota; que além disso tinha o salário; que sabe que o pessoal da linha também tinha comissão, mas não sabe o valor.

Nesse contexto, reputo correto o percentual de 10% arbitrado na origem sobre os fretes realizados. Destaco que a condenação será apurada em liquidação de sentença, cabendo reforma da sentença apenas no que se refere ao valor fixado em caso de impossibilidade de apurá-las. Assim, apenas nessa hipótese (já que cabe à reclamada trazer a documentação necessária), fixo que deverá ser observado o valor de R\$ 800,00. Isso porque, no depoimento pessoal do reclamante (ata de Id 442aba2), ele admitiu que "o depoente recebia a título de comissões R\$ 700,00 ou R\$ 800,00 por mês", o que deve ser observado.

Recurso parcialmente provido.

4. FGTS

Mantida a sentença, persiste a incidência do FGTS, uma vez que o acessório segue o principal.

Nada a deferir, no aspecto.

II - RECURSO DO RECLAMANTE

1. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

O reclamante investe contra a sentença que não acolheu o pedido em epígrafe. Em suas razões recursais, sustenta que:

(...) aproximadamente no último ano e, mais especificamente, nos últimos seis meses o demandado empreendeu uma verdadeira perseguição ao reclamante, o discriminando em relação aos demais colegas. Assim é que em 20/08/2014 entendeu por bem em por o reclamante para exercer as funções de manobrista, dentro do pátio da empresa, deixando de realizar, assim, suas viagens rotineiras.

Não somente o prejuízo econômico que teve a partir da supressão de parte expressiva de sua remuneração, mas, especialmente, o trato com que veio a dispensar o autor propalando que o mesmo teria uma doença contagiosa, que não teria condições de dirigir, recomendando aos colegas que se afastassem do mesmo e outras arbitrariedades, veio a impor um dano maior que o emocional, fragilizando de sobremaneira o autor, atacando o seu íntimo e a sua imagem perante os demais colegas, como trabalhador, e, ainda, como responsável pelo sustento de sua família.

Assim, ao contrário do que entendeu o julgador de primeira instância, a prova produzida nos autos atesta para a discriminação denunciada na exordial, uma vez que a própria reclamada reconhece em sua contestação (ID 3c6aa59 pag 12) que o reclamante estava acometido por moléstia, e quando do seu retorno ao trabalho a reclamada o redireciona o autor para tarefas de manobrista, quando deixou de realizar, assim, suas viagens rotineiras.

Sem dúvida alguma a conduta patronal de exorbitar os limites do poder de gestão, ferindo a honra e a imagem do autor, autorizam a condenação da reclamada ao pagamento de uma indenização por danos morais, devendo então ser reformada a sentença no aspecto.

Examino.

No caso, o pedido de indenização por dano moral tem como fundamento o fato de o reclamante ter sido vítima de perseguição no seu ambiente de trabalho e por ter sido discriminado porque estava doente.

Entretanto, na esteira da decisão recorrida, tenho que não restou comprovada a ocorrência de dano à personalidade do autor, capaz de justificar o pagamento de indenização a título de danos morais.

O fato de a reclamada ter declarado na defesa que *"o reclamante nunca foi colocado no pátio da empresa como manobrista; que o reclamante não sofreu redução em sua remuneração; e, ainda que fosse colocado no pátio como manobrista, esta função é tão nobre quanto a de motorista de viagem e integra as funções de motorista, não havendo que se falar em dano moral"* não enseja a condenação postulada.

Apelo desprovido.

2. MANUTENÇÃO DO PADRÃO SALARIAL

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

9/10

02/07/2018

https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/PupDrY_vlr-l7IHmr4jS8g

O reclamante investe contra a sentença, que entendeu pela inexistência de redução salarial. Renova as alegações da inicial no sentido de que fora dispensado das atividades de motorista, sendo alocado no pátio da empresa, como manobrista. Sustenta que o poder de mando e gestão do empregador deve observar os limites da impossibilidade de rebaixamento funcional, especialmente pelo prejuízo financeiro. Entende ter direito à manutenção do patamar remuneratório até então vigente, considerando os valores pagos que transitavam no contracheque e mais aqueles pagos sob a forma de indenização ou prêmio, "por fora" dos recibos de pagamento ou, sucessivamente, uma suplementação salarial que mantenha o mesmo patamar remuneratório. Requer a manutenção do padrão salarial ou suplemento de salário.

Sem razão.

Como bem ponderado na origem, os recibos de pagamento (Id 2fa9b6b e seguintes) não revelam redução salarial.

Tampouco produziu o autor qualquer apontamento de diferenças nesse sentido.

Vale destacar que o reclamante *"ficou dois meses no pátio fazendo manobra de caminhão"* (depoimento pessoal - Id 442aba2), ou seja, deixou de fazer a atividade que lhe rendia comissões.

Apelo desprovido.

LAIS HELENA JAEGER NICOTTI

Relator

VOTOS

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

DESEMBARGADORA LAÍS HELENA JAEGER NICOTTI (RELATORA)

DESEMBARGADOR FABIANO HOLZ BESERRA

DESEMBARGADORA ROSANE SERAFINI CASA NOVA

Acórdão 0020911-91.2015.5.04.0124 RO

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-lmJro8Qm7g>

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

Identificação

PROCESSO nº 0020911-91.2015.5.04.0124 (RO)
RECORRENTE: CLEBER MORAES CERCHIARO, RN TRANSPORTES LTDA - ME
RECORRIDO: CLEBER MORAES CERCHIARO, RN TRANSPORTES LTDA - ME
RELATOR: EMILIO PAPALEO ZIN

EMENTA

MOTORISTA DE CARRETA. HORAS EXTRAS. SERVIÇO EXTERNO. O fato de o trabalho ser prestado de forma externa, por si só, não exclui a aplicação do capítulo II do Título II da CLT. No caso, o autor utilizava veículo com rastreador, a empresa mantinha contrato de passagem automática do veículo em pedágios, em cuja fatura consta os registros de horários de passagem do caminhão, bem como as partes efetuavam contato telefônico durante as viagens. Existindo a possibilidade de controle direto ou indireto da jornada, o empregado faz jus ao pagamento de horas extras realizadas.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: por unanimidade, NEGAR PROVIMENTO ao recurso da reclamada, RN Transportes Ltda. Por unanimidade, DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso do reclamante, Cleber Moraes Cerchiaro, para deferir o pagamento integral de uma hora de intervalo intrajornada, acrescido do adicional de 50%, em substituição à condenação originária, mantidos os reflexos já deferidos na mesma. Custas processuais de R\$ 10,64, valor mínimo legal, considerando a importância de R\$400,00, ora acrescida à condenação, para os fins legais.

Intime-se.

Porto Alegre, 03 de maio de 2018 (quinta-feira).

RELATÓRIO

Inconformados com a sentença de parcial procedência da ação, complementada pelas decisões que rejeitaram os embargos de declaração opostos e renovados pela reclamada, recorrem ordinariamente a demandada e adesivamente o reclamante.

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

A reclamada busca a reforma quanto às **horas extras** e à **multa por embargos ditos protelatórios**.

O reclamante insurge-se no tocante ao **intervalo intrajornada, com reflexos** e aos **honorários assistenciais**.

Com contrarrazões da reclamada, vêm os autos para exame e julgamento deste Tribunal.

É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

REGISTRO INICIAL

A presente decisão observa dispositivos da CLT vigentes anteriormente à edição da Lei nº 13.467, que entrou em vigor em 11.11.2017, considerando o período debatido entre as partes.

RECURSO DA RECLAMADA

HORAS EXTRAS. EXCEÇÃO DO ART. 62, I, DA CLT

A sentença entendeu que o autor laborou sob controle de jornada e, não juntados os registros de horários, arbitrou a jornada a ser considerada no cômputo das horas extras, dos intervalos intra e entrejornada, dos domingos e feriados, cujos pagamentos foram deferidos.

A reclamada não se conforma quanto à decisão de que havia controle de jornada. Diz que o autor foi contratado para trabalho externo, na função de motorista de carreta, "efetuando transporte de mercadorias", sendo impossível o controle de seus horários e que a prova oral comprovou essas alegações. Aduz que a interpretação dada ao depoimento do preposto da ré é equivocada. Refere o depoimento pessoal do autor, que afirmou que mantinha contato com a ré por celular para combinar o horário de descarga em Rio Grande. Sustenta que inexistiu controle sobre horários de inícios e finais de viagens, devendo ser enquadrado o contrato na exceção prevista no art. 62, I, da CLT. Volta-se contra a desconsideração pelo Juízo de origem das afirmações da única testemunha nos autos, Alexandre Pereira. Por tais razões, requer a reforma com a aplicação ao caso da exceção prevista no art. 62, I, da CLT e o consequente afastamento da condenação ao pagamento de horas extras, intervalo intra e entrejornada, domingos e feriados.

Sem razão.

Ante o pedido de pagamento de horas extras, a reclamada alegou que o autor laborou como "motorista de carreta", sem controle de jornada, invocando o artigo 62, I, da CLT.

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

A aplicabilidade do art. 62, I, da CLT depende do preenchimento de três requisitos: a realização de atividade externa, a incompatibilidade desta com a fixação de jornada e o registro da condição na carteira de trabalho do empregado.

No caso, incontroverso que o autor laborava de modo externo. Não foi atendido o requisito formal quanto à anotação da CTPS. A reclamada afirmou na defesa que, "ao que sabe", o autor cumpriu a jornada "fixada em contrato, ou seja, 8 (oito) horas diárias, com 2:00hs de intervalo de almoço de segunda a sexta-feira" (Id b373930, pg. 6).

Quanto à incompatibilidade de fiscalização de horário, deve ser inequivocamente demonstrada. Sobre o tema, transcrevo a lição de Valentin Carrion "in" Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho, 34ª ed., Saraiva, p. 220, com destaque para os empregados na função de motoristas:

Serviços externos: o que caracteriza este grupo de atividades é a circunstância de estarem todos fora da permanente fiscalização e controle do empregador; há impossibilidade de conhecer-se o tempo realmente dedicado com exclusividade à empresa. É o caso do cobrador em domicílio, propagandista, etc. Mesmo externo, se estiver subordinado a horário, deve receber horas extraordinárias (Maranhão, Direito do Trabalho, p. 77). Também serão devidas se a produção, sendo mensurável, não puder ser realizada senão ultrapassando a jornada normal. É o caso do motorista de caminhão, perfazendo percurso determinado entre certas cidades, cuja quilometragem exige fatalmente tempo superior ao de oito horas.

O contrato de trabalho em exame teve seu período totalmente abrangido pela vigência da Lei 12.619/2012, sem que tenham vindo aos autos qualquer demonstração ou alegação quanto a diários de bordo para controle de jornada de trabalho do motorista, ou registro análogo conforme item V do artigo 2º da referida norma.

A reclamada defendeu-se do pedido de pagamento de horas extras, alegando a total ausência de controle de jornada e, por outro lado, que o autor cumpriu a jornada "fixada em contrato", nos termos acima apontados (Id b373930, pg. 6). Afirmou que "as entregas somente podem ser efetuadas no horário comercial" e que por conta disso o autor num laborou em domingos e feriados, sendo que, caso ocorresse, gozava de "folga compensatória", e que o autor permanecia na empresa "o tempo necessário para o carregamento do veículo" e para o recebimento dos documentos que acompanham a carga.

Observado que a prestação de serviço em favor da reclamada é incontroversa, o empregador tem o dever de registro dos horários, nos termos do art. 74 da CLT. Alegando a exceção legal, é ônus da ré comprová-la.

Foi produzida prova oral, conforme ata de audiência, em 26/10/2016.

Em depoimento pessoal, o autor detalhou a rotina, quanto à jornada e à forma de contato com a ré. Disse que:

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

3/9

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

[...] 18-) os caminhões tinham rastreador e dispositivo eletrônico para passar no pedágio; 19-) mantinha contato com a reclamada por celular enquanto viajava, que servia para combinar o horário de descarga em Rio Grande; 20-) o depoente avisava para Marcio o horário em que chegaria em Rio Grande; 21-) havia horário marcado para chegada no destino; 22-) as ordens de coleta vinham com o horário; 23-) assinava os documentos de ordem de coleta; [...] o cliente da RN não fiscalizava as cargas perecíveis no destino; 33-) no cliente havia fiscalização da carga, mas o pessoal da RN no cliente era apenas o motorista; 34-) tinha que esperar o fiscal lacrar, colocar o lacre do SIF e da Maersk; 35-) Marcio era empregado da reclamada.

O reclamante confirmou a extensa jornada alegada na inicial e o modo de comunicação entre as partes durante as viagens, confessando apenas em relação aos intervalos intrajornadas.

O preposto da reclamada disse da existência de rastreador no caminhão utilizado pelo autor e pelo contato mantido, por meio do celular, "durante a viagem", com a finalidade de "agendar o horário da descarga em Rio Grande", bem como que, nas notas de coleta constavam "os horários em que o reclamante tinha que chegar no destino" para fazer o carregamento. O preposto afirmou que o reclamante "dirigia de 8 a 9 horas por dia", e, por outro lado, que, entre outros destinos, "a viagem de volta de Frederico, com o caminhão carregado, durava cerca de 11 horas, e a de ida, com o caminhão descarregado, durava cerca de 9 horas" e que "no destino normalmente o reclamante ficava aguardando até o final do dia, por volta das 16h/17h, para reiniciar a viagem de volta, porque tinha que esperar o agrônomo da fiscalização, porque trabalhavam muito com carga perecível".

O preposto confirmou que "chegando em Rio Grande/RS, o reclamante descarregava no porto, pegava outro container vazio e normalmente já reiniciava outra viagem" (grifo meu) e que "acontecia início de viagem no domingo à tarde, mas não de forma frequente". Além da existência de rastreador no caminhão, a reclamada afirmou que "a reclamada tinha contrato com a empresa de pedágio para passagem automática" e que "na fatura do pedágio constavam os horários em que o caminhão passou nos pedágios".

A testemunha Alexandre Pereira Swensson, trazida pela reclamada, disse que "1-) trabalha para a reclamada há um ano e dois meses, na função de motorista; 2-) não chegou a conhecer o reclamante trabalhando; 3-) quando o depoente foi admitido, o reclamante já havia saído da empresa".

Diferentemente da sentença que ressaltou "que o depoimento da testemunha Alexandre não pode ser considerado, porque a referida testemunha não trabalhou na época do reclamante", entendo que, considerando o curto período de efetivo labor do contrato do reclamante (4,5 meses, de junho a 15/novembro/2015) e que a testemunha Alexandre laborou para a ré no desempenho da mesma função, aproximadamente 09 meses após o encerramento do contrato do reclamante,

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

considero razoável alcançar credibilidade às suas afirmações, ponderando, no que couber, o fato da não concomitância.

Assim, verifico que as afirmações da testemunha trazida pela ré, no tocante ao controle de jornada, objeto das razões recursais, confirmam a tese do autor, uma vez que declara a existência de rastreador em todos os caminhões, que o motorista liga para a empresa para agendar o horário de descarregamento em Rio Grande e que nas notas de coleta constam os horários em que o depoente tem de estar no cliente. Afirmou que "a limitação para trafegar, em razão do dispositivo de rastreamento, é 22h ou 24h, conforme o cliente", que "para Frederico, o bloqueio ocorre às 24h e perdura até as 5h" e que "em média, o depoente dirige de 8 a 10 horas por dia".

Da prova oral, concluo que havia compatibilidade de controle de horários na atividade desempenhada pelo reclamante. Destaco que na função do autor, embora seja externo o labor, havendo controle de saída e da hora de chegada ao destino e no retorno à sede ou ao porto (containers/Tecon), não remanescem dúvidas quanto à realização das atividades do empregado, ou seja, é bastante para configurar o controle de jornada.

Ainda, da prova oral, além de o preposto confessar sobre a compatibilidade de controle de jornada no contrato em análise (rastreador no caminhão, registro de horário da passagem do autor nos postos de pedágios, na fatura desses, e contato telefônico), a reclamada relatou sobre jornada extensa, uma vez que, ante a prova dos autos, o labor do reclamante não se limitava a "dirigir o caminhão", mas se ativar em relação ao container vazio a ser carregado, bem como, em certa medida, acompanhar o carregamento e descarregamento e, nos termos da contestação o autor permanecia na empresa "o tempo necessário para o carregamento do veículo" e para o recebimento dos documentos que acompanham a carga. Ou seja, a jornada do reclamante não se limita ao tempo em que dirige o caminhão.

Observado o conjunto de provas, considerando que a reclamada afirmou que o autor foi contratado para laborar 8h por dia, com intervalo intrajornada de 02 horas, e que usufruía folga compensatória, nas raras oportunidades em que laborou em domingos e/ou feriados, concluo que havia controle de jornada no contrato de trabalho.

Quanto à jornada cumprida pelo reclamante, apesar de a ré requerer no recurso a aplicação da norma do art. 62, I, da CLT, não se insurge quanto à jornada arbitrada na origem, apresentando razões apenas no sentido da ausência de controle dos horários cumpridos pelo empregado, sem nem ao menos requerer, caso mantido o entendimento, fosse minorada a jornada arbitrada.

Desse modo, observados os limites das razões recursais, mantenho a sentença e nego provimento ao recurso.

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

5/9

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>**MULTA. EMBARGOS PROTRELATÓRIOS**

O Juízo de origem, ante a renovação pela reclamada dos embargos de declaração opostos à sentença, observado que os primeiros embargos de declaração foram rejeitados, condenou a ré ao pagamento de multa, nos termos do § 2º do art. 1.026 do NCPC, considerando o caráter protelatório da medida.

A reclamada busca a reforma, ao argumento de que, com a oposição de embargos de declaração, pretendeu "esclarecer a decisão, uma vez que o reclamante/recorrido foi contratado para exercer trabalho externo (motorista) e em defesa a reclamada aduziu a aplicabilidade da exceção prevista no artigo 62, I, da CLT". Em síntese, sustenta ocorrência de contradição na sentença. Quanto à oposição de embargos de declaração à decisão que rejeitou os primeiros embargos de declaração, diz que, como a decisão embargada não enfrentou os aspectos suscitados, a ré apontou a omissão. Requer seja afastada a condenação quanto à multa, no aspecto.

Sem razão.

Sob o argumento de que a sentença comportava contradição, a reclamada opôs embargos de declaração, sob o Id dce1680. O Juízo de origem rejeitou-os, consignando que (Id d29ab55):

Quanto a todos os pontos dos embargos, o que pretende a embargante é a revisão do entendimento do juiz sobre a prova dos autos, o que é insuscetível de ocorrer pela via escolhida. [...]

A contradição que se verifica é entre o entendimento do juiz e o entendimento do procurador da reclamada sobre a prova dos autos, o que, todavia, não é sanável por embargos de declaração.

A demandada opôs novamente embargos de declaração, repisando os argumentos anteriores e afirmando que a decisão, que julgou os embargos anteriores, é omissa, a exemplo, porque não observou "que os contatos telefônicos entre o colaborador e a empregada limitavam-se aos horários de chegada para carregamento no cliente da reclamada e chegada para descarga em Rio Grande" (Id 6fa1959, pg. 3).

Sobreveio a decisão *a quo*, rejeitando os segundos embargos de declaração opostos pela reclamada e condenando-a a pagar ao embargado, "com fundamento no art. 1.026, §2º, do CPC, multa no valor histórico de R\$700,00, correspondente a 2% do valor da causa" (Id df39e84).

Corretas ambas as decisões de origem.

Quanto à rejeição dos primeiros embargos, a contradição ensejadora de oposição de embargos de declaração é aquela que ocorre entre os fundamentos da decisão em si e em relação ao dispositivo. No caso, da leitura dos argumentos da parte ré, tem-se que flagrantemente o que a

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

reclamada pretendeu, inclusive em ambos embargos de declaração por ela opostos, foi a revisão da análise da prova, não sendo, contudo, os embargos de declaração o remédio processual adequado para essa finalidade, conforme as normas que regem a matéria.

Quanto à rejeição dos segundos embargos de declaração, conforme acima, não há contradição e tampouco omissão na decisão embargada, demonstrando nitido caráter protelatório quanto à segunda oposição de embargos pela ré.

Consta do § 2º do art. 1.026 do NCPC:

Quando manifestamente protelatórios os embargos de declaração, o juiz ou o tribunal, em decisão fundamentada, condenará o embargante a pagar ao embargado multa não excedente a dois por cento sobre o valor atualizado da causa.

Assim, nego provimento.

RECURSO DO RECLAMANTE

INTERVALO INTRAJORNADA. REFLEXOS

A sentença concluiu que, ante a jornada arbitrada, houve o "não gozo do intervalo intrajornada mínimo legal nas 3ª feiras", deferindo o pagamento do tempo faltante para completar 01h.

O autor não se conforma. Diz que descabe a limitação da condenação ao pagamento do tempo faltante, quanto ao intervalo intrajornada não usufruído integralmente. Invoca a Súmula nº 437 do TST e a Súmula nº 63 deste Tribunal Regional. Requer a reforma para condenar a empresa recorrida ao pagamento integral dos intervalos intrajornadas não gozados com seus efeitos reflexos.

Com razão.

Destaco que a parte autora intitulou o item "[...] EFEITOS REFLEXOS EM REPOUSOS, FERIADOS, FÉRIAS COM UM TERÇO, 13º SALÁRIOS, AVISO PRÉVIO E FGTS COM MULTA DE 40%", sendo que, no caso, o autor pediu demissão, inexistindo falar em aviso prévio e no acréscimo de 40% do FGTS.

Observado que não há insurgência recursal da reclamada quanto à condenação referente aos intervalos intrajornadas, limita-se o exame ao acima relatado, considerando incontroverso o gozo parcial do intervalo intrajornada apenas nas terças-feiras, conforme constou decidido na sentença (Id a8f0917, pg. 3).

Nesse contexto processual, deve ser afastada, contudo, a limitação da decisão de origem ao tempo faltante, em atenção à edição da Súmula nº 437, item I, do TST, com a seguinte redação:

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-ImJro8Qm7g>

INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. APLICAÇÃO DO ART. 71 DA CLT (conversão das Orientações Jurisprudenciais n.os 307, 342, 354, 380 e 381 da SBDI-1) - Após a edição da Lei nº 8.923/94, a não concessão ou a concessão parcial do intervalo intrajornada mínimo, para repouso e alimentação, a empregados urbanos e rurais, implica o pagamento total do período correspondente, e não apenas daquele suprimido, com acréscimo de, no mínimo, 50% sobre o valor da remuneração da hora normal de trabalho (art. 71 da CLT), sem prejuízo do cômputo da efetiva jornada de labor para efeito de remuneração.

Dou provimento ao recurso para deferir o pagamento integral de uma hora de intervalo intrajornada, acrescido do adicional de 50%, em substituição à condenação originária, mantidos os reflexos já deferidos na mesma.

HONORÁRIOS ASSISTENCIAIS

O autor recorre, ao argumento de que, tendo apresentado declaração de hipossuficiência econômica, descabe a exigência quanto à apresentação de credencial sindical fornecida a seu advogado pelo sindicato da sua categoria profissional. Invoca a Súmula nº 61 deste Tribunal Regional e a Lei nº 1.060/50. Requer a reforma com a condenação da reclamada ao apagamento de honorários de 15% sobre o valor da condenação.

Sem razão.

Na espécie, inexistente credencial sindical e há declaração de miserabilidade jurídica, firmada pelo próprio empregado (Id 514eea).

Entendo que, no âmbito do processo do trabalho, os honorários advocatícios, qualificados como assistenciais, são devidos quando preenchidos os requisitos previstos na Lei nº 5.584/70, nos termos das Súmulas nº 219 e nº 329, ambas do TST, caso dos autos.

Ressalto, por oportuno, o cancelamento da Súmula nº 61 deste Tribunal Regional que tratava da matéria, a qual aplicava com ressalva de entendimento por disciplina judiciária.

Nego provimento.

EMILIO PAPALEO ZIN

Relator

VOTOS

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

DESEMBARGADOR EMÍLIO PAPALÉO ZIN (RELATOR)

DESEMBARGADOR WILSON CARVALHO DIAS

02/07/2018

<https://www.trt4.jus.br/pesquisas/rest/download/acordao/pje/1maTBB0qkJT-lmJro8Qm7g>**DESEMBARGADOR JOÃO PEDRO SILVESTRIN**

Acórdão 0002233-84.2012.5.04.0204 RO

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 1

DESEMBARGADOR RICARDO HOFMEISTER DE ALMEIDA MARTINS COSTA

Órgão Julgador: 11ª Turma

Recorrente: RUI ALBERTO CACERES ANSINI - Adv. Denivalda Roldão Wagner
Recorrente: ANTÔNIO LUIZ PEREIRA E CIA. LTDA. - Adv. Valciria Lourdes Marson Schuch Santos
Recorrido: OS MESMOS
Origem: 4ª Vara do Trabalho de Canoas
Prolator da Sentença: JUÍZA INGRID LOUREIRO IRION

E M E N T A

HORAS EXTRAS. MOTORISTA CARRETEIRO. ATIVIDADE EXTERNA. POSSIBILIDADE DE CONTROLE DE HORÁRIO. O fato de o trabalhador realizar serviço externo não o enquadra, por si só, na regra do art. 62, I, da CLT, exceção ao regime geral de duração da jornada, sendo imprescindível que a atividade externa seja incompatível com a possibilidade de fiscalização de horário de trabalho pelo empregador.

A C Ó R D Ã O

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 11ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 04ª Região: preliminarmente, por unanimidade de votos, rejeitar a arguição de não conhecimento do recurso ordinário da reclamada, feita pelo reclamante em suas contrarrazões. No mérito, por

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 2

unanimidade de votos, negar provimento ao recurso ordinário do reclamante. Por unanimidade de votos, negar provimento ao recurso ordinário da reclamada.

Intime-se.

Porto Alegre, 27 de agosto de 2015 (quinta-feira).

RELATÓRIO

Inconformados com a sentença de fls. 189-193, complementada às fls. 210 e verso, interpõem o reclamante e a reclamada recursos ordinários, pelas razões de fls. 202-207, verso, e 213-217, verso, e 213-217, verso, respectivamente.

O reclamante postula a reforma da decisão em relação às seguintes horas extras.

A reclamada insurge-se quanto às horas extras, repouso semanal remunerado, intervalos interjornadas, salário "por fora", multa por embargos protelatórios.

O reclamante apresenta contrarrazões, às fls. 228-234, verso, arguindo, preliminarmente, o não conhecimento do recurso ordinário da reclamada, por deserto. A reclamada, às fls. 238-240.

Os autos são remetidos a este Tribunal.

É o relatório.

VOTO

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
 Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO**

**ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO**

Fl. 3

**DESEMBARGADOR RICARDO HOFMEISTER DE ALMEIDA MARTINS
COSTA (RELATOR):**

PRELIMINARMENTE.

**NÃO CONHECIMENTO DO RECURSO ORDINÁRIO DA RECLAMADA.
DESERÇÃO. ARGUIÇÃO EM CONTRARRAZÕES.**

O reclamante argui, em suas contrarrazões, o não conhecimento do recurso ordinário da reclamada, por deserto. Afirma que, tendo o juízo imputado o pagamento de multa por embargos protelatórios quando do julgamento dos embargos de declaração, o recolhimento das custas deveria ter observado o montante da multa fixada.

Sem razão.

Ainda que, ao julgar os embargos de declaração opostos pela reclamada, o juízo tenha aplicado a essa a penalidade, condenando-a ao pagamento de multa por embargos protelatórios equivalente a 1% do valor da causa, não fixou alteração no valor da condenação, nem das custas processuais, de forma clara e explícita, não sendo exigível, portanto, o recolhimento das custas em montante diverso do fixado na sentença de fls. 189-193.

Rejeito.

MÉRITO.

**RECURSOS ORDINÁRIOS DE AMBAS AS PARTES. MATÉRIA
COMUM.**

**HORAS EXTRAS. REPOUSOS SEMANAIS REMUNERADOS.
INTERVALOS INTERJORNADAS.**

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 4

A sentença assim decidiu em relação à matéria:

O contrato de trabalho da parte autora prevê que não haveria controle de horário. A mesma informação está presente no documento da fl. 61.

No entanto, o simples cumprimento desses requisitos formais não basta para fins de aplicação do art. 62, I, da CLT. É necessário aferir se, de fato, era impossível ao empregador controlar o horário de trabalho, não se confundindo o “não controlar” com o “não poder controlar”.

O depoimento da preposta da reclamada esclarece fatos relevantes para o deslinde da controvérsia. Da análise do depoimento, constato que toda a frota da empresa possui rastreador e que era possível, durante a viagem, saber a localização dos motoristas. Também verifico que era comum o contato com os motoristas durante as viagens, inclusive por telefone celular, o qual era fornecido pela empresa. Além disso, os motoristas devem parar apenas nos postos credenciados pela reclamada ou pelos clientes e comunicar à gerenciadora do sistema de rastreamento a cada parada que fazem. O caminhão é desbloqueado por solicitação do motorista no início da jornada e bloqueado, também por solicitação do trabalhador, ao término do serviço. O desbloqueio do caminhão era feito somente após a autorização do coordenador de logística geral da ré. Ressalto que a preposta deixou claro que diariamente há troca de correspondência eletrônica entre a empresa e a gerenciadora

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.

Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 5

do sistema de rastreamento, informando todas as movimentações dos caminhões.

Nesse contexto, não há como enquadrar a parte demandante na exceção do art. 62, I, da CLT, pois era perfeitamente possível o controle da sua jornada de trabalho pela reclamada.

Diante da ausência dos registros de horários, presumo verdadeiras as informações da inicial, limitada pela prova oral, cuja análise passo a realizar a fim de arbitrar a jornada de trabalho do autor.

A testemunha Agnaldo e a preposta da reclamada confirmaram que o reclamante poderia rodar das 06h às 22h, corroborando as informações da petição inicial. Entretanto, ambos mencionaram que eventualmente o labor poderia encerrar mais cedo, inclusive durante a tarde. Agnaldo também afirmou que costumava gozar uma hora de intervalo intrajornada. Considerando que a testemunha realizava a mesma tarefa do reclamante, presumo que o mesmo ocorria com este. Ainda de acordo com Agnaldo, o labor era realizado durante trinta dias consecutivos, com folga nos sete dias subsequentes. Contudo, a testemunha esclareceu que em determinadas ocasiões trabalhava mais de trinta dias corridos, sendo que em outras gozava menos de sete dias de repouso.

Diante dos depoimentos supracitados, entendo razoável arbitrar que o reclamante laborava das 06h às 20h, com uma hora de



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 6

intervalo intrajornada, durante trinta dias consecutivos, folgando nos seis dias subsequentes.

Esclareço que o horário de término da jornada foi fixado às 20h porque em determinadas ocasiões, conforme mencionou a testemunha Agnaldo, o carregamento poderia ocorrer no início da tarde e a viagem ter início somente no dia seguinte. Por conseguinte, para efeito de cálculo das horas extras, entendi razoável reduzir duas horas por dia da jornada normalmente cumprida.

Esclareço, também, que as folgas foram arbitradas em seis dias consecutivos em razão do depoimento de Agnaldo, no sentido de que poderia acontecer de trabalhar mais de trinta dias corridos, ou folgar menos de sete.

Por fim, destaco que, tendo em vista as peculiaridades da atividade contratada, estar sempre ao lado do veículo, porventura, dormindo em sua cabine, compõe a natureza do trabalho do motorista de caminhão. Isso está, pois, pela força do bom senso e dos costumes, inerente a esse tipo de acordo de labor, de modo que não há falar em horas extras ou horas de prontidão em razão da guarda do veículo durante a noite.

Em face da jornada arbitrada, condeno a reclamada ao pagamento das horas extras, assim consideradas as excedentes da 8ª diária ou 44ª semanal. A reclamada deverá pagar, também, como horas extras, as horas correspondentes ao tempo faltante para completar o intervalo



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 7

entre jornadas sempre que não houve o cumprimento do intervalo legal de 11h e 35h, entre uma jornada e outra e o repouso semanal.

No que tange aos domingos e feriados trabalhados, a prestação de trabalho por sete dias consecutivos ou mais, sem concessão do repouso semanal remunerado, viola o disposto no art. 7º, XV, da Constituição Federal.

Adota-se a Orientação Jurisprudencial nº 410 da SDI-I do TST, cujo teor é o seguinte:

REPOUSO SEMANAL REMUNERADO. CONCESSÃO APÓS O SÉTIMO DIA CONSECUTIVO DE TRABALHO. ART. 7º, XV, DA CF. VIOLAÇÃO. Viola o art. 7º, XV, da CF a concessão de repouso semanal remunerado após o sétimo dia consecutivo de trabalho, importando no seu pagamento em dobro.

Portanto, é devido o pagamento de domingos e feriados trabalhados em dobro.

Quanto ao cálculo do valor das horas extras, dever-se-á observar em liquidação de sentença a média física. Nesse sentido é o Enunciado da Súmula n. 347 do E. TST, o qual se adere: "HORAS EXTRAS HABITUAIS. APURAÇÃO. MÉDIA FÍSICA O cálculo do valor das horas extras habituais, para efeito de reflexos em verbas trabalhistas, observará o número de horas efetivamente prestadas e a ele aplica-se o valor do salário-hora da época do pagamento daquelas verbas".



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 8

As horas extras deverão ser calculadas com a observância dos adicionais previstos em normas coletivas (se mais benéficos ao empregado), ou, na falta destes, os legais, divisor 220, dias efetivamente laborados e globalidade salarial do trabalhador.

São devidos os reflexos das horas extras em repousos, inclusive feriados, aviso-prévio, 13º salários, férias com 1/3 e FGTS com 40%.

O adicional de periculosidade pago deverá incidir sobre as horas extras deferidas.

Em face da jornada arbitrada, indefiro as horas extras referentes aos intervalos intrajornadas e o adicional noturno. (grifei)

A reclamada insurge-se contra a condenação. Renova a arguição de enquadramento do contrato de trabalho no inciso I do art. 62 da CLT. Requer a aplicação da Súmula 85 do TST. Afirma que *"Eventualmente nos casos em que o recorrido extrapolou o horário estabelecido, certamente o mesmo gozou de folga compensatória"*. Sustenta que o reclamante fazia os horários conforme sua conveniência, exemplificando com horários contidos nos relatórios do sistema de rastreamento de caminhões. Impugna a jornada arbitrada, sustentando que, mesmo mantida, foi observado o intervalo mínimo de 11 horas entre duas jornadas. Especificamente em relação aos repousos, afirma que, se eventualmente estivesse em trânsito, o reclamante tinha a possibilidade de interromper sua viagem, bem como que não há provas da supressão dos repousos.

O reclamante postula o alargamento da jornada arbitrada, com a fixação do horário de saída às 22h, sustentando que houve confissão da preposta da



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 9

reclamada a respeito, o que foi também corroborado pela prova testemunhal. Afirma também que foi comprovada a necessidade de o motorista permanecer no caminhão no pernoite, em situação de guarda do veículo, devendo tal período ser também integrado à jornada.

Sem razão ambas as partes. A sentença é judiciosa, devendo ser mantida.

O reclamante trabalhou para a reclamada, como motorista carreteiro, de 14-09-2011 a 17-04-2012.

O caráter externo da atividade do motorista e a ausência de controle de horário não configuram, por si sós, a hipótese de dispensa de registro nos termos do referido artigo.

Como regra, esta modalidade de trabalho comporta incidência da regra de exceção prevista no art. 62, I, da CLT, notadamente em casos de transportadores de longa distância, em que o motorista realiza atividades externas, sem possibilidade de o empregador de fiscalizar e controlar a efetiva jornada comprida pelo motorista, ficando o trabalhador excluído do regime legal de duração do trabalho.

Todavia, no caso em comento, embora tenha sido formalizado contrato de trabalho prevendo o trabalho externo em conformidade com a regra (fl. 59), a prova demonstra que a reclamada possuía meios efetivos de fiscalizar e controlar a jornada de trabalho do reclamante.

É incontroverso que o caminhão dirigido pelo reclamante era dotado de sistema de rastreamento via satélite. Esse sistema, ainda que adotado com a finalidade de garantir a segurança da carga e do veículo, permite ao empregador exercer o controle da jornada do empregado, na medida em que registra todo o trajeto realizado pelo veículo, fornecendo informações

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 10

relativas a datas, horários de início e fim de viagens, distância percorrida, velocidade média e tempo de motor parado, por exemplo, como se constata claramente às fls. 82-150. Com efeito, esses sistemas de rastreamento, que antes consistia em meros rastreadores, começam a fazer parte da rotina da atividade de transporte e atendem a uma necessidade mais ampla, criando a possibilidade de o empregador melhor gerir e controlar a atividade que antes era de impossível de controle e de fiscalização.

É o que se constata do depoimento do preposto da reclamada:

"que o reclamante trabalhou na reclamada de setembro de 2011 a abril de 2012, como motorista; que o reclamante fazia viagens para todo Brasil, principalmente para São Paulo e Rio de Janeiro; que toda a frota da reclamada tem rastreador; que as mensagens enviadas e recebidas no caminhão são feitas para ou pela gerenciadora de riscos; que havia um certo controle do monitoramento feito pela reclamada pelo colega Rafael; que durante as viagens, portanto, a reclamada poderia saber a localização dos motoristas; que não há uma previsão de horário de entrega nos clientes; que a reclamada apenas calcula três dias para chegar no Rio de Janeiro e 4 para chegar em São Paulo, por exemplo; que o sistema de rastreamento é o Omnilink; que a gerenciadora de riscos é a empresa rota; que é comum que a reclamada mantenha contato com seus motoristas durante as viagens; que o reclamante poderia rodar das 6h às 22h; que às vezes poderia encerrar a jornada mais cedo; que os motoristas fazem intervalo de 1 a 2



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 11

horas, definido pelo próprio motorista; que a reclamada fornece celular para todos os motoristas; que a reclamada utiliza o celular para contatar os motoristas durante as viagens; que os motoristas devem parar apenas em postos credenciados pela reclamada ou pelos clientes; que no final da jornada o motorista envia mensagem para a gerenciadora de riscos que bloqueia o caminhão; que no dia seguinte solicita o desbloqueio do caminhão ao coordenador de logística da reclamada; que Tiago Soccol era coordenador de logística geral; que os motoristas devem comunicar a gerenciadora a cada parada que fazem informando o motivo; que diariamente há troca de e-mails entre a gerenciadora e a reclamada informando todas as movimentações dos caminhões; que a gerenciadora antes de desbloquear os caminhões solicita autorização ao Sr. Tiago; que os motoristas recebem salário mais diárias; que precisam apresentar as notas fiscais de despesas para receber as diárias; que nas cargas e descargas o motorista deve ficar à disposição pois pode ser chamado para carregar ou descarregar a qualquer momento; que nos pernoites é solicitado que o motorista permaneça no caminhão; que caso o caminhão esteja vazio o motorista pode pedir para se afastar, mas deve ser autorizado.” (grifei)

Fica evidente da leitura do depoimento que a reclamada possuía total controle da jornada desempenhada pelo reclamante, tendo conhecimento detalhado de toda a movimentação.

Dessa forma, a realidade subjacente à prestação de serviços demonstra

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO

0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 12

que o autor não se enquadrava na regra de exceção do art. 62, I, da CLT, porque, nada obstante a atividade fosse externa, era possível o empregador fiscalizar e controlar a efetiva jornada laborada, razão pela qual não estava excluído do regime legal da duração da jornada.

Sendo assim, incide ao caso a regra do § 3º do art. 74 da CLT, que determina: *"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"*.

Portanto, a ausência de registro dos horários efetivamente cumpridos pelo reclamante, cujo ônus incumbia ao empregador, frustra a prova pré-constituída que a reclamada estava obrigada a produzir, a teor do que dispõe o dispositivo legal supracitado. Dessa forma, nos termos da Súmula nº 338 do TST, estabelece-se uma presunção favorável à jornada de trabalho informada na inicial. Tal presunção é relativa, devendo ser sopesada com as demais provas constantes nos autos e com o princípio da razoabilidade.

A jornada arbitrada pela sentença observa tais critérios. Com efeito, o depoimento da preposta, aliado aos depoimentos das testemunhas, dá amparo à jornada arbitrada:

Depoimento da testemunha Agnaldo, indicada pelo reclamante:

que trabalhou na reclamada durante um ano entre 2011 e 2012; que fazia viagens para todo Brasil; que na época o reclamante também trabalhava para reclamada; que o reclamante também fazia viagens para todo Brasil; que em geral o depoente rodava das 6h às 22h; que eventualmente poderia encerrar a jornada

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 13

um pouco antes; que costumava fazer 1 hora de intervalo; que o reclamante transportava o mesmo tipo de carga que o depoente; que em geral os colegas também rodam no horário das 6h às 22h; que quando o depoente foi contratado recebeu informação de que deveria rodar das 6h às 22h; que o depoente recebia mensagens do Sr. Tiago pelo sistema de rastreamento; que Tiago costuma questionar sobre o andamento da viagem e o horário em que chegaria no cliente; que também havia contatos feitos pelo Sr. Tiago pelo celular; que era o Sr. Tiago quem liberava os caminhões para iniciar as viagens; que o Sr. Rafael, da reclamada, também acompanhava o rastreamento; que o depoente sabia que o Sr. Tiago poderia controlar os caminhões pelo computador que havia em sua sala; que a janta era realizada após às 22h; que quando foi contratado o ajustado foi de que receberia 7 dias de folga para cada 30 dias trabalhados; que no decorrer do contrato em geral ultrapassava os 30 dias para então receber as folgas; que às vezes os 7 dias eram reduzidos; que havia viagens em domingos e feriados também; que a folga era a mesma se trabalhassem em feriado ou não; que o depoente trabalhou no natal e ano novo entre 2011 e 2012; que 11 motoristas trabalharam nesse período, entre eles o reclamante; (...) que o motorista não pode se afastar do caminhão no pernoite, mesmo quando descarregado; que o depoente se sentia responsável pela guarda do caminhão; que não sabe se algum colega sofreu descontos por sumiço de alguma peça ou equipamento do caminhão; que era

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 14

determinado pela reclamada que não se afastassem dos caminhões; (...) que eventualmente poderia fazer um carregamento no início ou final da tarde e iniciar a viagem apenas no dia seguinte; que para chegar ao Rio de Janeiro levam em torno de 2 dias e meio; que o depoente costumava sair em viagens e retornar à sede da empresa no mínimo 30 dias depois; que quando estava afastado da sede da empresa fazia transportes nos outros Estados também das 6h às 22h; que não tem como precisar quantos carregamentos ou descarregamentos fazia nesse período; que às vezes o depoente poderia ficar dois ou três dias na fila aguardando para se descarregar; que não se recorda de ter recebido folgas de mais de 7 dias. (grifei)

Depoimento da testemunha Fabiano, convidada pela reclamada:

*que trabalha na reclamada desde 2009; que iniciou como motorista e ficou nessa função por três anos e depois passou a encarregado de manutenção; que como motorista fazia viagens para São Paulo e Rio de Janeiro; que **em geral ficava de 20 a 30 dias em viagem; que a cada 30 dias de viagem ganhava 7 dias de folga; que caso ultrapassasse os 30 dias de viagem recebia folgas proporcionais; que em geral iniciava as viagens às 6h, mas o horário de encerramento variava; que às vezes encerrava a jornada por volta das 15h e outras vezes ia até às 22h; que o encerramento da jornada mais cedo ocorria quando o depoente estava trabalhando entre São Paulo e Rio de Janeiro; que às vezes saía de uma cidade às 6h e***

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 15

*chegava na outra próximo ao meio dia; que nesses casos ficava no cliente aguardando para carregar ou descarregar e saía no dia seguinte; que nesses casos permanecia no pátio do cliente ou no posto autorizado; que **era possível deixar o caminhão no posto e se retirar no local**; que não havia orientação da empresa no sentido de que deveria permanecer junto ao caminhão durante pernoite ou paradas; (...) que as cargas tinham seguro; que o depoente não era responsável nem pela carga nem pelo caminhão; que o depoente já trabalhou mais de 30 dias pro sua opção para ter folga maior; que o rastreador do caminhão do depoente era Omnilink; que outros motoristas dirigiam o caminhão do depoente nas suas folgas; que o depoente não utilizava planilha chamada relatório de abastecimento; que o depoente guardava as notas de abastecimento dos postos e prestava contas quando retornava de viagem; que não havia uma planilha onde eram anotados destino, quilometragem e abastecimento; que o limite de velocidade entre Rio de Janeiro e São Paulo é de 80 Km/h; que havia muito trânsito; que o depoente levava em torno de 7 horas para fazer o trajeto; que o transporte feito entre Rio e São Paulo era para o cliente Braskem; que há limite de horário para carregamento e descarregamento neste cliente; que se chegasse depois das 16h precisava aguardar para fazer o descarregamento no outro dia; que nesses casos permanecia no pátio da empresa ou no posto autorizado; que se chegam dentro dos horários aguardam uma ou duas horas na fila apenas; que esclarece que quando estava no Rio de Janeiro "recebia duas*

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 16

diárias do Sindicato". (grifei)

Como se vê, pelo conjunto dos depoimentos é possível constatar que a jornada **média** desempenhada está de acordo com o arbitrado pela sentença, assim como a sequência de trabalho - 30 dias, com 6 de folga, ensejando o pagamento dos repousos sem dobro. As interpretações que buscam dar ambas as partes em seus recursos favorecem os trechos dos depoimentos que lhes foram mais favoráveis, e não a situação que se configura a partir da leitura conjunta da prova.

No que diz respeito ao tempo de permanência no caminhão, entendo que não se trata de tempo à disposição, na forma do art. 4º da CLT, na medida em que o trabalhador utiliza o tempo para descansar.

Inexistente registro de jornada, não há falar em adoção de regime compensatório.

Quanto aos intervalos interjornadas, o intervalo entre as 20h de um dia e as 6h do dia seguinte é menor que 11 horas, conforme estipulam os arts. 66 da CLT, sendo devido o pagamento da verba, pela aplicação, por analogia, do §4º do art. 71 da CLT.

Frente ao exposto, nego provimento a ambos os recursos.

RECURSO ORDINÁRIO DA RECLAMADA. MATÉRIA REMANESCENTE.

SALÁRIO "POR FORA".

Insurge-se a reclamada contra a condenação ao pagamento de diferenças de parcelas remuneratórias decorrentes da integração do salário pago "por fora". Afirmar inexistir prova do pagamento de salário sem registro. Argui o

Documento digitalmente assinado, nos termos da Lei 11.419/2006, pelo Exmo. Desembargador Ricardo Hofmeister de Almeida Martins Costa.
Confira a autenticidade do documento no endereço: www.trt4.jus.br. Identificador: E001.5517.9215.3211.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 17

depoimento do preposto como prova do não pagamento da verba.

Analiso.

O depoimento de uma parte pode constituir prova em favor da parte contrária quando obtida a confissão real, não constituindo jamais prova em favor da própria parte.

O pagamento de salário sem registro está comprovado pelo depoimento da testemunha Agnaldo:

que o depoente recebia o salário da categoria, adicional de periculosidade e diárias; que além disso a cada 30 dias de trabalho recebia R\$ 1.000,00 como "gratificação"; que o valor das diárias era pago mediante prestação de contas; que os R\$ 1.000,00 eram pagos para todos os motoristas que trabalhassem 30 dias; que se trabalhassem mais de 30 dias recebiam os R\$ 1.000,00 mais o valor proporcional além dos 30; que não havia recibo desse valor; que esse valor era pago em espécie ou mediante crédito no cartão;

Devida, portanto, a integração da verba nas demais parcelas calculadas com base na remuneração.

Nego provimento.

MULTA POR EMBARGOS PROTELATÓRIOS.

A sentença que julgou os embargos de declaração opostos pela reclamada entendeu que o recurso apresentava caráter meramente protelatório, na medida em que buscava a reavaliação da prova, e aplicou à reclamada o



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

ACÓRDÃO
0002233-84.2012.5.04.0204 RO

Fl. 18

pagamento de multa equivalente a 1% do valor da causa.

A reclamada recorre, questionando como podem os embargos serem acolhidos e, ao mesmo tempo, terem efeito protelatório, sustentando a ausência de caráter procrastinatório no recurso oposto.

Saliento, em primeiro lugar, que os embargos não foram acolhidos (v. fls. 210 e verso).

Com efeito, os embargos opostos pela reclamada (fls. 196-198) buscam dar nova interpretação aos fatos de forma a obter novo arbitramento de jornada, não se tratando, nitidamente, de matéria de embargos, os quais possuem caráter evidentemente protelatórios.

Correta, portanto, a aplicação da cominação legal.

Nego provimento.

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:

DESEMBARGADOR RICARDO HOFMEISTER DE ALMEIDA MARTINS
COSTA (RELATOR)

DESEMBARGADORA MARIA HELENA LISOT

DESEMBARGADOR HERBERT PAULO BECK