

INTRODUÇÃO

Dirigir longas horas pode ser um tormento para várias pessoas, mas para os motoristas profissionais esse é o seu meio de renda, expondo-se às adversidades noturnas e aos perigosos da estrada, os caminhoneiros movimentam milhares de toneladas por ano e fazem a economia nacional girar. São eles que se dedicam a essa tarefa: levar carga de uma cidade para outra. O grande problema desse modal, é o risco humano: Erro humano, comportamento de risco e comportamento imprudente. Em especial, o comportamento de risco que para Nestor W Neto (2021) é uma escolha que aumenta a probabilidade do risco. Se trata de uma escolha consciente que pode gerar um risco à saúde e à vida do indivíduo, esse problema aumenta quando se trabalha de transporte de passageiros ou de carga. Estudo de Nascimento et al. apresentado por Marcio de Mello, revelou que 69% dos caminhoneiros brasileiros viajam mais de 16 horas/dia, 32% descansam e dormem menos de quatro horas/dia. Isso corresponde aos piores índices de saúde geral e mental. Diante disso, percebe-se a preocupação em implantar mecanismos para o cumprimento da lei nº13.103/15 conhecida como a lei dos motoristas.

OBJETIVOS

- Identificar as principais mudanças trazidas pela legislação trabalhista em defesa dos motoristas profissionais de carga e de passageiros e os impactos na relação de trabalho.
- Analisar as ferramentas conhecidas e as novas para o controle de jornada de trabalho e como os tribunais tem visto sua utilização em provas periciais.
- Propor a utilização de um sistema de informação no controle de jornada de trabalho com base dos resultados obtidos por outros usuários.

METODOLOGIA

Este estudo utilizou-se da revisão bibliográfica de contribuições para explicitar as contribuições de outros autores acerca do tema proposto. O material escolhido para revisão, consiste em artigos científicos. A amostra coletada foi composta por artigos de até 20 (vinte) anos atrás em sua maioria por materiais de até 11 (onze) anos atrás. Os dados foram analisados de forma qualitativa acerca dos resultados encontrados na revisão bibliográfica. O estudo não esgota todas as vias acerca do tema, mas sugere novas contribuições pela comunidade acadêmica.

PREVISÃO LEGAL: UMA ANÁLISE DA LEI Nº 13.103/2015

O marco inicial para a regulamentação da categoria foi a lei nº 12.619/2012 aplicável aos motoristas de transporte rodoviário de carga e de passageiros e regulamenta a profissão. Contudo, teve alguns dispositivos revogados pela lei nº 13.103/2015, conhecida como lei dos motoristas que dá provimento sobre exercício profissional de motoristas; jornada de trabalho, tempo de direção, dentre outros. Segundo Malta, B. M. R. et al (2021), A grande novidade

trazida pela lei dos motoristas foi aplicação da norma, não somente aos motoristas empregados com formação profissional, mas também aos motoristas autônomos.

As mudanças trazidas pela lei dos motoristas trouxeram significativa mudança na relação de trabalho entre motoristas e empresas.

Fica disposto na alínea “b”, V do art. 2º da lei nº 13.103/2015 que a jornada de trabalho controlada e registrada de “maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregado”. Essa responsabilidade passa a ser compartilhada entre motorista e empregador. Vale ressaltar a importância de meios de controle escrito de jornada de trabalho além dos meios digitais. Os tribunais têm feito análise dos meios digitais em paralelo aos meios escritos.

Acerca do tempo de descanso, a lei alterou o art.235-C da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT). Fica disciplinado que a jornada de trabalho profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se prorrogação até 4 (quatro) horas mediante acordo ou convenção coletiva totalizando 12 (doze) horas, com 1(uma) hora para refeição, consoante §2º, art. 235-c, da CLT, e 36 (trinta e seis) horas de descanso.

A cada 24 (vinte e quatro) horas são asseguradas 11(onze) horas de descanso, garantidos 8 (oito) horas ininterruptas no período, conforme §3º, art. 235-c, da CTL.

Nas viagens longas com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas sem prejuízo das 11(onze) horas do repouso diário, permitido fracionamento em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo 30(trinta) horas, conforme §1º e caput, do art. 235-D da CLT.

A lei também dispõe sobre o tempo de descanso de 30 (trinta) min a cada 6 (seis) horas na condução de veículo, facultado o seu fracionamento e tempo de direção que não pode ultrapassar 5 (cinco) horas e meia contínuas, conforme §1º e caput do artigo 67-C do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

Diante disso, exige-se o cumprimento à regulamentação do motorista profissional, bem como o acompanhamento pelos empregadores. “o fato é que atribui responsabilidades a ambas as partes, fixando obrigações recíprocas quanto à jornada de trabalho e ao respeito às normas” (OLIVEIRA, p. 31, 2019). Com a nova legislação pode-se ter clareza acerca dos limites de jornada de trabalho, fracionamento e meios de monitoramento e controle. Dessa forma, afirma Oliveira (2019) conseguiu tornar o contrato de trabalho mais claro e seguro, para as diversas possibilidades ante a vedação da lei anterior.

A MUDANÇA DE PERSPECTIVA DA EMPRESAS

“Mundialmente, a maior parte dos caminhoneiros enfrenta uma jornada de trabalho irregular ou em turnos e permanece acordado mais de 18 horas/dia” (NARCISO, p. 3, 2017) essas jornadas exaustivas e prejudiciais à saúde do motorista, impulsionou o poder legislativo no incremento de leis em defesa dos direitos trabalhistas e das organizações em implementações aliadas a tecnologia para manter seu quadro de colaboradores no cumprimento das normas jurídicas. Essa mudança se deve principalmente à preocupação com a qualidade de vida do motorista profissional e pretende-se preservar a segurança no trânsito e a vida do colaborador. Dessa forma, aliadas às novas tecnologias, pode-se monitorar melhor o descanso e as pausas. O que pode significar uma privação de autonomia para os motoristas, é uma certeza de cumprimento das legislações para as empresas.

A lei 12.610/2012 foi um marco para a classe dos motoristas profissionais. Conhecida como a lei do descanso, impôs “jornada de oito horas com intervalo de uma hora de refeição, descanso de onze horas de intervalo intrajornadas e paradas de descanso de pelo menos trinta minutos a cada quatro horas” (GALDIANO, p.16, 2022) Essa lei surgiu para proteção das categorias, através de: controle de jornada de trabalho e garantia de pagamento digno ao profissional. É importante destacar que antes da lei do descanso, posteriormente revogado pela lei nº 13.103/2015 leis os motoristas, não havia obrigatoriedade por parte dos empregadores o controle de jornada dos motoristas, isso comprometia o registro de horas extras e o horário de descanso. A partir da lei dos motoristas, esse registro passou a ser obrigatório por diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo e obrigatoriamente compartilhado pelos motoristas e pelo empregador. Para cumprimento dessa norma jurídica, houve a preocupação no desenvolvimento de sistemas operacionais para o registro das principais informações do trajeto.

GESTÃO DE FROTA

Com o desenvolvimento de tecnologia da informação, meios eletrônicos auxiliares de jornada conseguiram trazer para as empresas o controle e veracidade de informações necessárias para o cumprimento das novas normas. Conforme alínea “b”, V do art.2º da lei 13.103/2015, são direitos do empregado o controle e registro de jornada de trabalho além dos meios tradicionais, os meios eletrônicos e sistemas. Esses novos dispositivos possuem validade jurídica em caso de prova em contrário em um processo judicial. Vale destacar: tacógrafo, rastreadores, bips e aplicativos celulares.

TACÓGRAFO

Mecanismo obrigatório conforme art.105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trata-se do registro instantâneo inalterável de velocidade e tempo, por um determinado intervalo de tempo. Esse aparelho é utilizado por transportadoras para medir velocidade e distância. (GALDINO,

p. 22, 2022). Existem no mercado três tipos de tacógrafo: o tradicional com disco-diagrama de papel carbono; o eletrônico e o digital. Apesar de todas as informações fornecidas pelo tacógrafo de intervalos e velocidade média, os tribunais têm entendido que o tacógrafo por si só não serve como meio de controle de jornada de trabalho (PEREIRA, s.p., 2017). Contudo, a resolução n° 525 do CONTRAN considera que são procedimento de fiscalização de tempo de direção a análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo e somente serão feitas as verificações pelo diário de bordo na impossibilidade deste. (art.2º,I e 1º§ Resolução n° 525 CONTRAN)

Conforme Oliveira (2019) para que o disco de tacógrafo possa servir como prova, é necessário acompanhamento de relatório fidedigno.

SISTEMA DE RASTREAMENTO

O sistema de rastreamento é muito utilizado no modal rodoviário, seja o rastreamento via satélite e o via rede de radiofrequência. Através dele são captadas informações de velocidade, locais transitados, tempo parado, além da possibilidade de bloqueio em caso de roubo. (GALDINO, p. 24, 2022)

O juízo da 2º Vara do Trabalho de Campo Grande (MS) entendeu que:

“O rastreamento via satélite, diferentemente do tacógrafo, viabiliza o controle da jornada de trabalho do empregado motorista, pois se realiza mediante aparelho que capta sinais de GPS e permite a transmissão de dados como a localização exata do veículo, o tempo no qual ficou parado e a velocidade em que trafegava” (JUSBRASIL, s.p, 2019)

O rastreador via satélite tem sido utilizado como controle da veracidade de informações e monitoramento de controle do horário de trabalho. Alguns desses sistemas possuem computadores de bordo que permitem uma comunicação entre os motoristas e a central. “Entre as vantagens, pode-se citar o custo baixo da transmissão de dados, e o monitoramento contínuo em tempo real, ideal para o controle logístico de frotas” (MOURA, p. 31, 2004). A desvantagem que Moura (2004) apresenta é a dificuldade de previsão sob áreas cobertas, como por exemplo: túneis ou mesmo dentro dos grandes centros urbanos, devido aos prédios. Segundo Silva (2008) o GPS (*Global Positioning System*) sistema consegue transmitir em tempo real as coordenadas dos veículos através de análises tridimensionais da distância do veículo até o satélite e uma análise do tempo entre os relógios do satélite e o usuário.

Uma desvantagem tem tornado o meio impróprio nos tribunais é que “O relatório de rastreador, por sua vez, é passível de adulteração, por ser fácil a sua manipulação no momento de imprimir

o mesmo” (OLIVEIRA, p. 21, 2019). Dessa forma, seu uso nos tribunais somente é aconselhável acompanhado de outro dispositivo, devido a sua facilidade de adulteração.

BLOQUEADORES

Popularmente conhecido como “bloqueadores via satélite”, são dispositivos de segurança utilizados no bloqueio de veículos à distância por radiofrequência através de um *pager* embarcado no veículo. (MOURA, p.28, 2004).

Segundo Moura (2004) os bloqueadores têm função antifurto como sensores de abertura de porta e bloqueio automático a partir de determinado tempo desligado, como por exemplo: os horários de pausa ou de descanso.

DIÁRIO DE BORDO

Segundo Galdiano (2012) esse documento é impresso e manual, sendo utilizado pelas empresas para que os motoristas possam fazer o registro da jornada de trabalho, horas de início e fim, pausas de descanso e refeição do motorista. Por ser manual, essas informações estão sujeitas a erros, gerando um gama de problemas para verificação de horas extras, já que o próprio motorista faz esse registro. Previsto no art. 235-C §14 da CLT, compete ao empregado a “exatidão das informações contidas no diário de bordo, papeletas ou fichas de trabalho externo, ou no registro inalterável de velocidade e tempo”.

Segundo Nazaré (2022) em seu estudo sobre a implantação de telemetria veicular no controle de jornada de trabalho, constatou que as empresas baseiam seu “fechamento de folha de salário nos relatórios do rastreador e não no diário de bordo” (NAZARÉ, p. 41, 2022). Isso porque nem sempre as pessoas envolvidas têm conhecimento prévio da lei que regula a jornada de trabalho e a importância no preenchimento de informações corretamente. Visto os benefícios do disco do tacógrafo na exatidão de informações bem com os rastreadores via radiofrequência, eles passam a utilizá-lo nesse processo, ou mesmo relatório do rastreador que funciona como espelho de jornada.

Vale descartar que o diário de bordo deve ser preenchido exclusivamente pelo motorista e deve refletir a realidade. Conforme Oliveira (2019) será passível de anulação o documento que conter jornada invariável, o chamado horário germânico, ainda que registrado pelo motorista, “o documento não será aceito como prova pela Justiça do Trabalho” (OLIVEIRA, p.21, 2019).

IMPLANTAÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS NO REGISTRO DE JORNADA DE TRABALHO

Conforme art. 2º, alínea b, da lei nº13.103 de 2015 são direitos dos motoristas ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos.

A telemetria veicular vem trazendo inovação, praticidade e mais precisão no controle dessas informações, isso porque esses dispositivos permitem que a empresa gerencie diversos aspectos, como: “programação de manutenção, manutenção preventiva, controle de velocidade, redução e prevenção de acidentes, controle de rotas, jornada de trabalho dos motoristas”, (NAZARÉ, p.34, 2022) bem como gerar relatórios complexos.

Segundo Ferreira, Z. B. et al, (2018, apud, NAZARÉ, 2022) a telemetria captura, coleta e transmite as informações de um equipamento para um *software*. Esses dados serão coletados por um dispositivo, enviados via satélite e recebidos nas organizações de forma tempestiva e com mais exatidão. A partir desses dados as empresas poderão gerar relatórios que serão usados na gestão de frota e controle de jornada do profissional. A implantação de um sistema dessa magnitude, encontra aplicação principalmente em caso de processo judicial trabalhista, devido a notória eficiência na captação de dados sobre gestão veicular.

No mercado existem muitos sistemas de gerenciamento de transportes, os TMS (*Transport Management System*), essa tecnologia tem sido um aliado para as empresas que encontraram nele uma nova forma de gerenciamento de frotas, “através do compartilhamento de informações” (ROMANINI, p. 6,). A sua variedade de funcionalidades potencializa sua aplicação. Muitos são os benefícios, desde controle logístico bem como controle de tempo de direção para o melhor cumprimento da lei 13.103/2015.

Nazaré (2022) apresenta em seu estudo o TMS Sascar, um *software* instalado em *tablet* acoplado no veículo que o motorista em acesso através de login e senha, após isso o motoristas terá acessos principais aplicações como por exemplo: tempo de jornada de trabalho; alerta de hora extra quando ultrapassado o limite legal de horas trabalhadas; tempo de direção; horário de pausa; horário de descanso; geração de uma infração ao motorista sempre que descumprir os alertas do aplicativo; “Por fim, ao atingir o limite de tempo de direção o motorista deve obrigatoriamente encerrar sua jornada de trabalho, acionando o botão encerrar, automaticamente fazendo o *logoff* do sistema”(NAZARÉ, p.52, 2022)

Além deste *software* existem outros no mercado que entregam essas funcionalidades, bem como outras funcionalidades.

CONCLUSÕES

Observado os fatos apresentados, utilizar meios tecnológicos para a gestão e cumprimento da legislação vigente, auxilia os empregadores na gestão de frota e no controle de jornada. É imprevisível para o gestor obter boas e precisas informações acerca de seus colaboradores, nesse sentido a subordinação algorítmica tem se mostrado um forte aliado, devido a segurança na transmissão de dados, eficiência e tempestividade de informações. Vale destacar, que essa

preocupação não deve ser apenas do empregador, mas também do motorista profissional para que ambos possam barganhar por melhores condições contratuais, cada parte deve ter clareza de suas obrigações e seus direitos. A lei nº 13.103 de 2015, veio para tornar claro as divergências e dúvidas da lei nº 12.619 de 2012, esclarecendo para o motorista seus direitos e obrigações e para o empregador os limites ou parâmetros no processo de pontuação contratual ou barganha. Nesse sentido, em caso de processos judiciais as provas periciais obtidas dos meios tecnológicos servirão para ambos os lados numa possível defesa ou mesmo acusação judicial. Por esse motivo, é necessário esta discussão acerca da importância de se utilizar novos meios tecnológicos no controle de jornada de trabalho e gestão de frota.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, Lei nº 12.619, institui a Lei dos descansos e regulamentação do motorista profissional. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF. 30 abr, 2012.

BRASIL, Lei nº 13.103, institui a Lei dos motoristas. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF. 02 mar, 2015.

BRASIL, Lei nº 5.452, institui a Consolidação das leis Trabalhistas. **Diário oficial da União**. Brasília, DF. 01 maio, 1943

BRASIL, Lei nº 9.503, Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF. 23 set, 1997

BRASIL, Resolução nº 525, de 29 de abril de 2015. **Diário oficial da união**. Brasília, DF, 15 jun, 2015.

BRASIL, Tribunal Superior do Trabalho. **Rastreamento por GPS permite controle de jornada de trabalho de caminhoneiro**. 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/noticias/rastreamento-por-gps-permite-controle-de-jornada-de-trabalho-de-caminhoneiro/738332857>. Acesso em: 20 de junho de 2024.

GALDIANO, Igor dos Santos. **O uso da tecnologia da informação como ferramenta de controle de jornada de trabalho para motoristas de transporte rodoviário**. 2022. Monografia, Faculdade de Tecnologia de Franca, São Paulo, 2022.

GOUVEIA, Valdiney Veloso et al. Escala de avaliação da fadiga: adaptação para profissionais da saúde. **Revista Psicologia Organizações e Trabalho**, v. 15, n. 3, p. 246-256, 2015.

MALTA, Regiane de Fatima Bigaran et al. A Lei dos motoristas e suas considerações para descanso e jornada de trabalho. In: **ADMINISTRAÇÃO: PRINCÍPIOS DE ADMINISTRAÇÃO E SUAS TENDÊNCIAS-VOLUME 3**. Editora Científica Digital, 2021. p. 52-63.

MOORE, Roger; GUPTA, Pratyush; DUVAL NETO, Gastão F. Fadiga ocupacional: impacto na saúde do anestesiológico e a segurança dos pacientes cirúrgicos: nós, como anestesiológicos estamos frequentemente trabalhando em um ambiente estressante. Você discorda disso?. **Revista Brasileira de Anestesiologia**, v. 63, p. 167-169, 2013.

MOURA, Luis Cláudio Bernardo. **Avaliação do impacto do sistema de rastreamento de veículos na logística**. 2004. Tese de Doutorado. PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2004.

NARCISO, Fernanda Veruska; MELLO, Marcio Tulio de. **Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil**. Rev Saúde Pública, São Paulo, 2017. Páginas 1 -7, 2017.

NAZARÉ, Jucilene et al. **Implantação de telemetria veicular para gestão no registro e controle de jornada de trabalho de motoristas profissionais**. 2022. Tese (Mestrado em Administração). Universidade Estadual do Centro-Oeste – UNICENTRO, Paraná, 2022.

NETOR, Nestor W., **Cultura Justa: A resposta ao erro humano e a violação**. 2021. Disponível em: <https://segurancadotrabalhonwn.com/cultura-justa/> . Acesso em 20 de junho de 2024.

OLIVEIRA, Breno da Silva de. **Análise da lei 13.103/2015, no tocante a carga horária e remunerado do motorista profissional empregado**. Teresina: Uninovafapi, 2019.

PEREIRA, Andreia. **O Controle de Jornada dos Motorista Profissionais | Jusbrasil**. 2017. Disponível: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/o-controle-de-jornada-dos-motorista-profissionais/469699324>. Acesso em 20 de junho de 2024.

ROMANINI, Cesar Murilo; DE ARRUDA IGNÁCIO, Orientador Paulo Sérgio. **MELHORIA DA INTEGRAÇÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS PELA IMPLEMENTAÇÃO DO TMS–TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM**. 2016. Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2016.

SILVA, Joicy Poloni. **Rastreamento de carga com monitoramento" on-line"**. 2008. Tese (Tecnólogo em Curso de Logística e Transportes), São Paulo, 2008.