PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

Justiça do Trabalho

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO

**4ª TURMA PROCESSO TRT/SP NO: 00005849720125020444**

**RECURSO: AGRAVO DE INSTRUMENTO**

**AGRAVANTE: JOSÉ ANSELMO PEREIRA DE JESUS**

**AGRAVADO: TRANSCONTAINER BRASIL TRANSPORTES**

**LTDA.**

**ORIGEM: 4a VT DE SANTOS**

**EMENTA: MOTORISTA DE CAMINHÃO. NORMA COLETIVA**

**PREVENDO PAGAMENTO DE 60 HORAS EXTRAS FIXAS**

**MENSAIS, DESOBRIGANDO A EMPREGADORA DO**

**CONTROLE DE JORNADA. EFICÁCIA RELATIVA.**

Disponibilização e verificação de autenticidade no site www.trtsp.jus.br. Código do documento: 451977; data da assinatura: 04/12/2012, 02:59 PM

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

Justiça do Trabalho

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO

**DAS HORAS EXTRAS**

Pugna o autor pela condenação em horas extras e reflexos, sob

alegação de que era possível o controle de jornada de trabalho, como motorista de caminhão.

...............................................................................................

“**Primeira testemunha do reclamante**: Alberto Wagner Lessa dos

Santos, identidade nº 182703836, divorciado(a), nascido em 01/02/1963,

autonomo, residente e domiciliado(a) na Av Sen Feijo, 703 casa 01 -

Santos. Advertida e compromissada. **Depoimento:** "trabalhou na ré de

1986 a janeiro de 2011, como agente operacional, controlando

carregamentos, descargas, toda a logística do transporte; atuava das 07h

às 18h, na média, de segunda a sexta-feira; raramente nos sábados;

domingos e feriados folgados; o reclamante viajava mais a São Paulo

(Capital), Guarulhos e às vezes Salto; a SP, 75km; Guarulhos, 100km;

Salto, 150km; o dp recebia a documentação e fazia a programação da

entrega de materiais dos clientes, sem horário definido para a saída, varia

9

de terminal para terminal; às vezes, o terminal era mais movimentado, às

vezes menos movimentado; o Motorista pegava a documentação e ia ao

terminal, sem saber o horário que sairia; normalmente, pegava a

documentação à noite, sendo levada pelo Conferente, ou na casa do

reclamante, ou no ponto de apoio em S.Vicente, ou no opróprio terminal,

tal se dando das 18h e 21h; geralmente, o autor carregava à noite; melhor

esclarecendo, era igual, tanto à noite, como de dia; geralmente, dava

entrada por volta das 23h quando saía à noite; e, pela manhã, entre 06h e

08h, quando os terminais já estavam funcionando; se carregasse à noite,

empreenderia viagem na madrugada ou no dia seguinte; o autor avisava

por meio de rádio Nextel ao depoente, no dia seguinte, dizendo que saíra

na madrugada, ou não; o caminhão do reclamante tinha rastreador e

tacógrafo; os terminais confirmavam o agendamento por e-mail à

reclamada; há documentação dos horários de entrada e saída do terminal,

podendo citar Santos Brasil e Marimex; o autor atuou nesses dois, mas

também se ativou em outros terminais menores; exibido o documento de

fl. 41, diz que se trata do documento mencionado; o reclamante

reportava-se ao depoente ou ao Sr. Enzo, proprietário, mediante rádio, se

tivesse algum problema na estrada; dependendo da viagem, falavam-se

de 1 a 3 vezes por dia, se tudo corresse bem; caso contrário, poderiam

falar-se até por 10 vezes via rádio; contata o autor se houvesse atraso,

dizendo que o cliente estava "cobrando"; o guarda da portaria registrava a

hora de chegada, internamente, nada entregando ao autor por escrito; na

maioria das vezes, o autor trazia o documento de fl. 41, especialmente

quando havia atraso; na época do autor, havia 13 Motoristas na ré; o

reclamante, se saísse às 05h, poderia retornar tanto ao meio dia, como às

23h, dependendo do cliente e da descarga; dependendo do movimento, o

autor poderia ou não fazer outra viagem, se chegasse, por exemplo, ao

meio-dia; não havia uma fiscalização de horários de início e término da

jornada, apenas um controle, para saber se havia carregado e saído, se

tudo correra bem etc., para que informassem ao clientes. Nada mais”

..........................................................................................................

O depoimento acima transcrito demonstra que a ré utilizava-se

de sistema de Tacógrafo, rastreamento via satélite, rádio Nextel, além disso,

havia controle escrito de entrada e saída dos caminhões, o que confirma o

depoimento prestado pelo autor nestes autos, à fl.79, ao informar que *“os*

*horários das viagens eram marcados numa caderneta onde anotava os*

*horários das viagens, sendo que um desses documentos ficava com o*

*depoente e o outro entregava para a empresa”.*

..........................................................................................................................................TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO

A prova, assim, demonstrou a possibilidade de controle de

jornada do autor, não se compatibilizando a hipótese com o teor do art.62, I,

da CLT, portanto.

Ressalte-se que o rastreamento de veículos via satélite trata-se

de modalidade de tecnologia inovadora que vem sendo amplamente utilizada

nos segmentos de transportes com a finalidade de proteção ao patrimônio,

com a localização do veículo em qualquer ponto em que se encontre, através

de satélite. Nada impede que essa tecnologia tenha seu potencial útil ampliado

para reconhecer a jornada de trabalho dos motoristas empregados que se

ativam no transporte de tais veículos monitorados, e que

**..................................**

“De acordo com Nohara e Acevedo (2005), o sistema de11

rastreamento de veículos é a tecnologia utilizada para controlar a

movimentação dos veículos no transporte de cargas, visando a aumentar

a segurança e a eficiência na utilização da frota. Em geral, cada veículo é

equipado com um módulo eletrônico que inclui um receptor de GPS

(global positioning *system) e um dispositivo de comunicação, que permite a troca de*

*mensagens entre os veículos e a central de controle. O GPS fornece os*

*meios para determinar a latitude, a longitude, a altitude e a velocidade*

*do veículo de forma precisa. Ele é utilizado em sistemas de*

*monitoramento via satélite, fornecendo cobertura 24 horas por dia. A*

*precisão do GPS em termos da determinação da localização pode*

*variar, dependendo da idade do equipamento, de dezenas de metros até*

*alguns poucos centímetros (AKABANE e NUNES, 2004). De acordo com*

*os autores, os sistemas GPS melhoram substancialmente os níveis de*

*confiabilidade, de responsividade e de segurança de operações*

*logísticas, uma vez que permitem correção de rumo assim que detectado*

*qualquer desvio da rota planejada. A reação a uma mudança de última*

*hora nos planos pode ser implementada com custo mínimo, aumentando*

*a flexibilidade do serviço. Além disso, o reconhecimento rápido de*

*padrões anormais de movimentação de materiais pode evitar que um*

*erro logístico simples se transforme em um problema de grandes*

*proporções (CORRÊA et al., 2005).”*

*......................................................................*

A finalidade do Direito é eminentemente social. Ele existe

para regular a convivência humana, e para tanto, deve estar atento às

mudanças sociais e à evolução tecnológica, considerando seu impacto junto às

relações entre os homens no seio da sociedade. Tanto o ramo automobilístico

quanto o ramo de transportes vêm se modernizando e incorporando novas

tecnologias em prol de seus interesses negociais, da segurança operacional

etc, como denota o artigo a seguir, extraído do retro citado *link*, o qual aponta

que as operações de logística em transportes incluem ampla utilização das

tecnologias de telefonia e rastreamento via satélite, que podem ser

apropriadas para diversas

finalidades,http://www.revistatechnibus.com.br/editorial/index.php?revista=9:

*...................................................................................................................*

*Cada vez mais caminhões e ônibus conectados e localizados pela web*

*circulam pelas rodovias e cidades do Brasil. Na rápida renovação da*

*frota nacional, entra em circulação uma nova geração de*

*veículos“inteligentes” e com melhor desempenho ambiental. Satélites e*

*redes de telefonia celular garantem a localização, o rastreamento e a*

*comunicação do veículo com a base de monitoramento. Os movimentos*

*do operador estão sob vigilância. O que não falta mais para os*

*transportadores é informação. O desafio agora é usá-la da melhor*

*forma.*

*A preocupação com segurança e proteção patrimonial tem*

*impulsionado, no Brasil, a aquisição de equipamentos caros, como*

*rastreadores e módulos de telemetria (tecnologia a medição, controle e a*

*comunicação de informações), e também a compra de serviços de*

*telecomunicações e gestão de risco que agora se converteram em*

*recursos de logística e de gestão de frota. Os problemas de segurança*

*representaram uma motivação de compra. Mas o uso da tecnologia é*

*muito mais amplo. O que os fornecedores de serviços vendem hoje para*

*os transportadores e frotistas são soluções. Buscam-se soluções de*

*conectividade, monitoramento e gestão que atendam necessidades*

*específi cas de cada cliente e que representem um caminho de*

*integração e controle das informações da frota.*

*(...)*

A aplicação dessas tecnologias não pode estar voltada apenas

aos interesses negociais e em última *ratio*, ao lucro. Ainda que a atividade

econômica persiga o lucro, não se pode desconsiderar que a ordem econômica

e a propriedade têm finalidade social (Constituição Federal, art.170, III) e que

o valor social do trabalho constitui um dos pilares da República (CF, 1º, IV).

Daí que a economia existe para servir ao homem (ser humano) e não apenas

para atender ao interesse imediato (por vezes mesquinho) de alguns homens

de empresa. Assim, toda a panóplia tecnológica incorporada pelas empresas

do setor, deve ser apropriada, **também, de forma a atender sua finalidade**

**social,** a fim de ensejar que os trabalhadores tenham as jornadas efetivamente

laboradas integralmente computadas, com o pagamento das horas extras

praticadas. Não há, pois, qualquer impossibilidade material para estabelecer o

tempo médio de trajeto do veículo e com isto fixar a carga horária média

cumprida pelo motorista. A recusa das empresas transportadoras em fazê-lo,

revela-se como pura resistência indevida, no afã de aumentar a margem de

lucro pela sonegação da sobrejornada. Os textos extraídos da *internet,* retro

reproduzidos, demonstram que a utilização dessa tecnologia vem sendo

amplamente aplicada com intuito de preservação do patrimônio e melhora da

logística, em busca de menos gastos e maiores lucros, de sorte que a questão

do pagamento da mão-de-obra empregada deve ser incluída nessa equação,

conferindo efetividade ao comando constitucional que preconiza a finalidade

social da atividade econômica. E a remuneração das horas extras, além de

representar a satisfação de um direito inalienável dos trabalhadores, não

representa maiores gastos no setor, e sim, investimento, já que ao fim e ao

cabo, há de ter importância substantiva no que respeita a eliminação/redução

dos riscos de acidentes, redução de doenças e ausências dos trabalhadores etc.

De qualquer forma, resulta incongruente afirmar que a

tecnologia que permite a exata localização, 24 horas por dia, dos veículos em

trânsito, e até bloqueando eventuais desvios de rota, não pode ser utilizada

para localização do trabalhador que conduz o veículo rastreado, com vistas à

apuração da jornada laboral. Com um clique ou uma tecla digitada, num

piscar de olhos o empregador sabe exatamente onde seu empregado está,

quantas horas de trabalho já fez, e isto é determinante para que se afaste a

sinuosa argumentação da “impossibilidade de controle”. A intenção da

empresa em contratar tais tecnologias apenas para proteger seu patrimônio

não se confunde com o real alcance de sua utilização, que pode e deve ser

aplicada também no controle de execução das ordens de serviço e do próprio

contrato.

Nesse compasso, não pode ser considerada válida cláusula

convencional insculpida nas normas coletivas dessa categoria que afastam a

utilização do rastreador por satélite, além de outras tecnologias, para fins de

controle de jornada, como a cláusula transcrita no presente voto, eis que

totalmente em descompasso com a realidade. Essa tecnologia **pode sim** ser

utilizada para tal finalidade, de sorte que a inclusão dessas