O CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA PROFISSIONAL EMPREGADO: UMA ANÁLISE DAS EVOLUÇÕES JURISPRUDENCIAIS E LEGISLATIVAS EM CONFRONTO COM OS AVANÇOS TECNOLÓGICOS PRODUZIDOS PELA QUARTA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

CONTROLLING THE HOURS OF THE EMPLOYED PROFESSIONAL DRIVER: AN ANALYSIS OF JURISPRUDENTIAL AND LEGISLATIVE DEVELOPMENTS IN CONFRONTATION WITH THE TECHNOLOGICAL ADVANCES PRODUCED BY THE FOURTH INDUSTRIAL REVOLUTION

Breno Medeiros[1]

Celso Peel Furtado de Oliveira[2]

RESUMO: Em pleno despertar para o período histórico que já se faz conhecido como o da Quarta Revolução Industrial, ou Revolução 4.0, debates acerca do controle de jornada do motorista profissional – que, essencialmente, é um trabalho externo – ainda são pautados como uma condição de impossibilidade ou incompatibilidade, devido ao disposto no art. 62, I, da Consolidação das Leis do Trabalho, que exclui do regime da jornada de trabalho normal de oito horas diárias o trabalhador nele enquadrado. Exsurge daí a necessidade de incursionar nas origens desse debate e contextualizá-lo até o momento presente, a fim de verificar o seu esvaziamento, ou não, perante o nível de desenvolvimento tecnológico já disponível.

PALAVRAS-CHAVE: Controle de Jornada. Motorista Profissional. Viabilidade. Quarta Revolução Industrial.

ABSTRACT: In full awakening to the historical period that is already known as the Fourth Industrial Revolution, or Revolution 4.0, debates about controlling the professional driver's journey – which, essentially, is an external job – are still considered a condition of impossibility or incompatibility, due to the provisions of art. 62, I, of the Consolidation of Labor Laws, which excludes workers covered by it from the regular eight-hour working day regime. Hence the need to delve into the origins of this debate and contextualize it up to the present moment, in order to verify whether or not it has been exhausted, given the level of technological development now available.

---

1 *Ministro do Tribunal Superior do Trabalho; doutor em Direito pela Universidade 9 de Julho – Uninove; pós-graduado em Engenharia da Qualidade – MBA – Master Business Administration – pela Universidade de São Paulo – USP; graduado em Direito pela Universidade Federal do Paraná; membro fundador da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo; professor e palestrante.*

2 *Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo; mestre em Direito pela Universidade Santa Cecília – Unisanta; acadêmico titular da cadeira 37 da Academia Paulista de Direito do Trabalho; membro fundador e titular da cadeira 17 da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo; professor e palestrante.*

KEYWORDS: Journey Control. Professional Driver. Viability. Fourth Industrial Revolution.

SUMÁRIO: 1 – Introdução; 2 – Controle de jornada: classificação e finalidades; 3 – O controle de jornada do motorista profissional *antes* da edição da Lei nº 12.619/2012; 4 – O controle de jornada do motorista profissional na vigência da Lei nº 12.619/2012; 5 – O controle de jornada do motorista profissional na vigência da Lei nº 13.103/2015; 6 – Dados estatísticos sobre acidentes com caminhões; 7 – Conclusão; 8 – Referências bibliográficas.

1 – Introdução

Questão tormentosa para os estudiosos do Direito sempre orbitou o controle de jornada do motorista profissional, cuja atividade foi objeto de duas alterações legislativas praticamente em sequência, quais sejam: as Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015.

A duração do trabalho é ponto nevrálgico do contrato de trabalho em qualquer atividade laboral. Tanto assim é que a duração normal de oito horas diárias, conforme a regra prevista no art. 58 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), comporta exceções expressamente previstas, sobretudo no art. 62, que retira dessa regra o trabalhador externo (inciso I), desde que a atividade externa seja incompatível com a fixação de horário; também os exercentes de cargos de gestão (inciso II) e, por fim, o empregado em regime de teletrabalho (inciso III), que presta serviços por produção ou tarefa, com a redação introduzida pela Lei nº 14.442/2022.

A duração da jornada de trabalho do motorista profissional também se enquadra na regra de oito horas, porém, devido às peculiaridades da atividade, que envolve segurança rodoviária – cujo interesse ultrapassa a figura individual do trabalhador, alcançando toda a coletividade –, o controle de sua jornada se dá não apenas para a verificação da extrapolação da jornada, mas, sobretudo, para garantir a observância do tempo máximo de direção, fixado no Código de Trânsito Brasileiro, impondo-se a análise de dados estatísticos mais recentes sobre os acidentes nas rodovias do país envolvendo caminhões.

O presente estudo, portanto, visa aprofundar sobre o controle de jornada do motorista profissional à luz do art. 62, I, da CLT, um aspecto já há muito discutido no Tribunal Superior do Trabalho (TST), mas que reclama uma solução coerente com o desenvolvimento tecnológico produzido pela Quarta Revolução Industrial e seus efeitos no mundo do trabalho.

2 – Controle de jornada: classificação e finalidades

A necessidade de regulamentação da duração da jornada foi decorrência da nefasta exploração do trabalho humano durante a Primeira Revolução Indus-

trial, em que a jornada de trabalho, até mesmo de mulheres e crianças, rondava 16 horas diárias. O longo caminho que seria percorrido para uma regulação compatível com a dignidade humana foi bem resumido por Alice Monteiro de Barros (2007, p. 646):

> Antes da era industrial, não havia regulamentação sistemática da duração do trabalho. A história registra um ato normativo isolado, conhecido como Lei das Índias (1593), que vigorou na Espanha, dispondo que a jornada não poderia ultrapassar oito horas diárias. Na Inglaterra, a primeira lei limitou a jornada em 10 horas (1847) e na França estabeleceu-se o mesmo limite em 1848, para os que trabalhavam em Paris. Nos EUA, já em 1868 fixava-se em oito horas a jornada para os empregados federais. Na América Latina, o Chile foi o primeiro a estabelecer esse limite para os trabalhadores estatais (em 1908), seguido de Cuba, em 1909, para os mesmos empregados, e do Uruguai, em 1915. No Brasil, há notícia de um Decreto de 1891, que vigorou apenas no Distrito Federal, dispondo que a jornada dos meninos era de nove horas e das meninas, de oito horas. Em 1932 editaram-se decretos limitando a jornada em oito horas para os comerciários e industriários, estendendo-se a outros trabalhadores em 1933. A Constituição de 1934 também já previa esse limite. A jornada de oito horas foi unificada em 1940. A Constituição de 1988 manteve a jornada de oito horas, mas reduziu o número de horas semanais de 48 para 44 horas e ainda majorou o adicional de horas extras para 50%.

A importância do controle de jornada reside, em primeiro plano, na garantia constitucional de uma duração do trabalho (art. 7º, XIII) alinhada a patamares mínimos civilizatórios para a concretização do princípio da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III) – o que favorece a ambas as partes, considerando que boas condições de trabalho refletem no desempenho do trabalhador (Lopes; Santos, 2021, p. 57) – e, num segundo plano, no seu valor probante, também servindo a ambos os contratantes em caso de conflitos levados ao Poder Judiciário. Assim, ainda que esteja na ordem das obrigações do empregador, é certo que também em relação a ele o instituto repousa como um direito, que lhe permite comprovar a ausência de labor extraordinário ou, em conjunto com os contracheques, a quitação da jornada extraordinária efetuada pelo empregado, em caso de reclamação trabalhista. Na lição de José Carlos Manhabusco e Amanda Camargo Manhabusco (2017, p. 17), "A verdade é uma condição para uma decisão justa".

Dito isso, importa compreender a importância que a distribuição do ônus probatório tem para a finalidade do instituto do controle de jornada.

O art. 74, § 2º, da CLT estabelece um critério objetivo para a obrigatoriedade de o empregador anotar o horário de entrada e saída dos empregados: quando o estabelecimento contar com mais de 20 trabalhadores, conforme a redação dada pela Lei nº 13.874/2019 (Lei da Liberdade Econômica).

Esse mesmo dispositivo classifica o controle de jornada em registro manual, registro mecânico ou registro eletrônico.

A redação original do art. 74, § 2º, da CLT se referia à obrigatoriedade da "anotação da hora de entrada e saída, em registro mecânico, ou não, devendo ser assinalados os intervalos para repouso"[3], não havendo, àquela época, a tecnologia do controle eletrônico da jornada, que viria a ser produto da Terceira Revolução Industrial, também conhecida como Revolução Digital. Somente com a Lei nº 7.855/1989 é que essa modalidade de controle de jornada seria introduzida no § 2º do art. 74 da CLT.

O controle manual é aquele feito pelo próprio empregado em registro individual de presença, pelo qual se possam identificar os dados do empregado e do empregador. Já o controle mecânico é o conhecido relógio de ponto que marca os horários de entrada e saída em cartões individuais, contendo os mesmos dados (Azevedo, 2018, p. 95).

Sendo o empregador o guardião dos registros de jornada, é dele o ônus de apresentá-los em juízo, sob pena de presunção, ainda que relativa, da veracidade da jornada de trabalho alegada na petição inicial pelo empregado, nos termos da Súmula nº 338, I, II e III, do TST, *in verbis*:

> SUM-338 JORNADA DE TRABALHO. REGISTRO. ÔNUS DA PROVA (incorporadas as Orientações Jurisprudenciais nºs 234 e 306 da SBDI-I) – Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25/4/2005
>
> I – 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. (ex-Súmula nº 338 – alterada pela Res. 121/2003, DJ 21/11/2003)
>
> II – A presunção de veracidade da jornada de trabalho, ainda que prevista em instrumento normativo, pode ser elidida por prova em contrário. (ex-OJ nº 234 da SBDI-I – inserida em 20/6/2001)
>
> III – Os cartões de ponto que demonstram horários de entrada e saída uniformes são inválidos como meio de prova, invertendo-se o ônus da prova, relativo às horas extras, que passa a ser do empregador, prevalecendo a jornada da inicial se dele não se desincumbir. (ex-OJ nº 306 da SBDI-I- DJ 11/8/2003)

De se notar que esse ônus probatório não se resume à mera apresentação dos registros de jornada, mas importa que estes também apresentem dados verdadeiros, assim não considerados aqueles que reflitam registros britânicos,

3 Disponível em: https://www.legjur.com/legislacao/art/dcl_00054521943-74. Acesso em: 03 maio 2023.

ou seja, invariáveis, porquanto na contramão do senso comum, conforme a diretriz do referido verbete sumulado.

3 – O controle de jornada do motorista profissional *antes* da edição da Lei nº 12.619/2012

A CLT, já em 1943, seguindo a tendência mundial e o mandamento constitucional vigente à época, estabeleceu em seu art. 58 o regime geral de limitação de jornada, *in verbis*: "Art. 58. A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite".

As exceções a essa regra foram elencadas no art. 62, em sua redação original e no que nos interessa para esse estudo, a saber:

> Art. 62. Não se compreendem no regime deste Capítulo:
>
> a) os vendedores pracistas, os viajantes e os que exercerem, em geral, funções de serviço externo não subordinado a horário, devendo tal condição ser, explicitamente, referida na carteira profissional e no livro de registo de empregados, ficando-lhes de qualquer modo assegurado o repouso semanal;
>
> b) (...);
>
> c) (...);
>
> d) (...).

Mas qual seria a ligação entre a limitação da jornada como regra e a não subordinação a horário em trabalho externo como exceção? A *mens legis* da alínea "a" do art. 62 da CLT seria a de possibilitar a extensão da jornada a esses trabalhadores? Por certo que não. Segundo a lição de Mônica Sette Lopes (2011, p. 74):

> A ideia originária que norteou a previsão do art. 62, I, da CLT não era de que o empregado trabalharia mais de 8 horas por dia como um dever seu, pela falta de controle, mas a de que, por estar longe dos olhos da empresa, poderia trabalhar menos do que a jornada máxima.

Por outro lado, observa-se que nessa redação original, o trabalho externo, mesmo elencado entre as exceções à regra da duração do trabalho, já tinha a sua configuração vinculada ao requisito formal do registro dessa condição na CTPS e no livro de registro dos empregados, bem como ao critério objetivo subjacente de impossibilidade de fiscalização do cumprimento da jornada de trabalho, do que se depreende que o trabalho externo, por si só, não atraía a incidência do art. 62, "a", da CLT, desde sua gênese.

Sobreveio a redação introduzida pela Lei nº 8.966/1994, que assim dispôs:

> 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;
>
> II – (...);
>
> III – (...) (incluído pela Lei nº 13.467/2017).

Não obstante a manutenção do critério objetivo subjacente de ausência de fiscalização do cumprimento da jornada de trabalho, bem como de seu requisito formal, a nova redação, ao introduzir o elemento da incompatibilidade do exercício de atividade externa com a fixação de horário de trabalho, restringiu significativamente a sua aplicabilidade. Em outras palavras, apenas na hipótese em que o empregador não tivesse nenhum meio de controlar a jornada de trabalho é que o empregado se enquadraria na exceção prevista no art. 62, I, da CLT, o que se tornou praticamente impossível após o advento da Quarta Revolução Industrial, caracterizada pela conectividade (comunicação entre máquinas) e concentração de informações. Como bem pontuado por Ney Maranhão e Thiago Amaral Costa Savino (2021, p. 29), "o século XXI é marcado por tecnologias inteiramente novas".

Coube à jurisprudência analisar caso a caso a incidência ou inaplicabilidade do art. 62, I, da CLT, tarefa que se tornaria árdua especialmente quanto aos motoristas profissionais.

A princípio, essa categoria, por exercer exclusivamente trabalho externo, era mais facilmente enquadrada no art. 62, I, do TST, subentendendo-se que havia, nessa situação, uma presunção legal a favor do empregador acerca da impossibilidade do controle da jornada e, por conseguinte, esse entendimento influenciava diretamente na distribuição do ônus da prova, que cabia ao empregado, questão que orbitava o debate muitas vezes de forma implícita, a exemplo dos seguintes julgados do TST:

> AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA CARRETEIRO. INEXISTÊNCIA DE CONTROLE DA JORNADA DE TRABALHO. HORAS EXTRAS. DECISÃO DENEGATÓRIA. MANUTENÇÃO. *O motorista carreteiro, laborando em atividade externa, tendencialmente enquadra-se no tipo jurídico excetivo do art. 62, I, da CLT ("atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho")*. Nessa linha, se *o Regional consignou que inexistiam elementos de controle da jornada de trabalho do caminhoneiro, não há como, nesta Instância Extraordinária*, reexaminar-se a prova dos autos para *se fazer enquadramento jurídico diferente* (Súmula 126 do TST). Desse modo, não há como assegurar o processamento do recurso de revista quando o agravo de instrumento interposto não desconstitui

os fundamentos da decisão denegatória, que subsiste por seus próprios fundamentos. Agravo de instrumento desprovido." (AIRR-181440-07.2007.5.15.0109, 6ª Turma, Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado, DEJT 23/10/2009)

HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. ART 62 DA CLT. O simples fato do reclamante – *motorista de caminhão de transporte de carga* – comparecer à empresa para ser relacionado na distribuição do frete não descaracteriza a natureza da atividade externa por ele exercida. Estando *caracterizado o exercício de atividade externa e não tendo sido registrada a existência de controle de jornada, é indevida a condenação ao pagamento de horas extras, em face da incidência do inc. I do art. 62 da CLT*." (E-RR-632923-19.2000.5.04.5555, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Relator Ministro João Batista Brito Pereira, DEJT 13/11/2009)

Tentando se desincumbir do ônus da prova, os reclamantes procuravam demonstrar a existência de controles indiretos da jornada de trabalho através dos equipamentos eletrônicos instalados para segurança do veículo, da carga e do motorista, o que foi observado com propriedade por João Marcelo Balsanelli (2016, p. 143-144):

> Até a edição da Lei nº 12.619/2012, houve muito dissenso na jurisprudência a respeito da aferição da jornada de trabalho dos motoristas de caminhão, haja vista que eram considerados como trabalhadores externos por excelência e, em razão disso, excetuados do regime de duração do trabalho, na forma do art. 62 da Consolidação das Leis do Trabalho.
>
> A despeito de serem considerados trabalhadores externos, ao longo dos anos houve tentativas por parte dos motoristas (algumas exitosas e muitas outras, não) de demonstrar que os empregadores, de algum modo, controlavam e aferiam a jornada de trabalho, o que justificaria o deferimento do pedido de horas extras.
>
> (...) As audiências de instrução eram demoradas, árduas e muito complexas no que atine aos fatos. Havia alegações a respeito de formas de controle de jornada, cujo ônus da prova, extremamente pesado, recaía integralmente sobre os ombros do empregado motorista que, na maioria das vezes, não conseguia suportá-lo de forma satisfatória.

Daí surgiram as primeiras discussões acerca da utilidade do tacógrafo como meio de prova do controle da jornada do motorista profissional empregado. O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – havia expedido a Resolução nº 816/1996 dispondo sobre a fiscalização do uso do registrador de velocidade e tempo provido de disco diagrama, ou tacógrafo, que também se destinava expressamente a registrar informações para apurar o período de trabalho e repouso diário do condutor a partir dos dados sobre tempo de operação do veículo e suas interrupções, sobre a data e hora de início da operação, sobre a

identificação do veículo e do(s) condutor(es), conforme seu art. 1º, parágrafo único. Confira-se:

> Art. 1º O registrador de velocidade e tempo de que trata esta Resolução deverá estar provido obrigatoriamente, quando em operação, de disco diagrama destinado a registrar informações sobre;
>
> I – velocidade do veículo;
>
> II – distância percorrida pelo veículo;
>
> *III – tempo de operação do veículo e suas interrupções*;
>
> *IV – data e hora de início da operação*;
>
> *V – identificação do veículo*;
>
> VI – abertura da caixa que contém o disco diagrama;
>
> *VII – identificação dos condutores*.
>
> Parágrafo único. *Para apuração do período de trabalho e de repouso diário do condutor as autoridades competentes deverão utilizar as informações previstas nos incisos III, IV, V e VII.* (destaquei)

Contudo, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho inicialmente compreendia que o equipamento somente se destinava a registrar a velocidade do veículo, não sendo capaz de comprovar o controle efetivo da jornada do motorista, conforme ilustra o seguinte precedente da SBDI-1 do TST:

> EMBARGOS EM RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. TACÓGRAFO. *Tratando-se, o tacógrafo, de aparelho destinado a registrar, tão-somente, a velocidade do veículo*, tal não dá direito ao Reclamante ao percebimento das pleiteadas horas extras, uma vez que *não comprova se os horários de trabalho eram controlados pela Reclamada*. Recurso de Embargos desprovido. (E-RR-351969-34.1997.5.09.5555, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Relator Ministro Carlos Alberto Reis de Paula, DEJT 10/11/2000)

Vê-se, pois, que, no exercício da hermenêutica do art. 62, I, da CLT, a questão da incompatibilidade da atividade externa com a fixação de horário de trabalho era estabelecida, num primeiro momento, pela ausência de prova da utilização daquele equipamento como fiscalização da jornada de trabalho, e não pela sua impossibilidade de controlá-la, o que dificultava em muito a comprovação por parte do reclamante.

Com a multiplicação de demandas envolvendo a utilidade do tacógrafo para viabilizar o controle da jornada de trabalho do motorista, a jurisprudência do TST evoluiu, passando a reconhecer sua força probante, dado o alcance dos seus registros, mas apenas quando em conjunto com outros mecanismos

de controle, visto que somente por essa conjunção de elementos se poderia configurar a efetiva fiscalização da jornada:

> HORAS EXTRAS. MOTORISTA CARRETEIRO. CONTROLE DE JORNADA. ART. 62, I, DA CLT. 1. A norma do art. 62, inciso I, da CLT exclui o empregado do direito às horas extras quando incompatível o controle de horário, ou quando desenvolva atividade externa, por natureza insuscetível de propiciar aferição da efetiva jornada de labor. Preceito excepcional, há de ser interpretado restritivamente, em boa hermenêutica. 2. Dilatada a jornada normal, *faz jus às horas extras o motorista carreteiro cuja jornada de labor é controlada pelo empregador, ainda que de forma indireta, seja pela presença de tacógrafo*, seja pela determinação de *cumprimento de rotas previamente conhecidas* e com possibilidade de previsão da duração das viagens. *O tacógrafo é mecanismo que enseja a apuração não apenas da velocidade do veículo, mas também a distância percorrida e a data e hora do início da operação, dia a dia (Resolução nº 816/86, do CONTRAN)*. 3. Embargos de que se conhece e a que se nega provimento. (E-RR-423510-61.1998.5.03.5555, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Relator Ministro João Oreste Dalazen, DEJT 04/04/2003)

Interessante notar que o precedente acima, da lavra do Ministro João Oreste Dalazen, foi um dos que originaram a sedimentação do entendimento consubstanciado na Orientação Jurisprudencial 332 da SBDI-1 do TST, *in verbis*:

> MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/1986 DO CONTRAN (DJ 09.12.2003) *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*.

Esse foi o primeiro passo em direção ao reconhecimento dos meios eletrônicos de controle de jornada, que levaram à discussão outros equipamentos como o REDAC ou AUTOTRAC, aceitos, *de per si*, como prova do controle da jornada pelo empregador, o que permitiu o afastamento da incidência da mencionada orientação jurisprudencial:

> RECURSO DE EMBARGOS. HORAS EXTRAS. MOTORISTA. CONTROLE DE JORNADA POR MEIO DE REDAC. NÃO CONHECIMENTO. Impõe-se a invocação da Súmula 333 do TST, para o não conhecimento do Recurso de Embargos, quando a egr. 3ª Turma decide a controvérsia nos exatos limites da jurisprudência desta Corte, no sentido de que *o REDAC é um instrumento hábil para o controle da jornada do caminhoneiro, porque registra a velocidade desenvolvida, a distância percorrida e o tempo de operação do veículo, bem como as suas interrupções, a data e a hora de início da operação, bem como a sua identificação e a dos condutores. Se a hipótese fosse apenas a do*

> *tacógrafo, como pretende a Embargante, haveria de ser observada a diretriz da orientação jurisprudencial 332 da SBDI-1 do TST. Todavia, como dito, a jornada do motorista, no caso em exame, era controlada pelo REDAC, o que afasta a incidência dessa última jurisprudência*, aplicando-se a que vem sendo sedimentada nesta egr. Seção quanto ao uso do REDAC. Recurso de Embargos não conhecido. (E-RR-503129/1998, Relª Minª Maria de Assis Calsing, DJ 9/11/2007)

Com a introdução do sistema de rastreamento via satélite no debate foi possível uma mudança de entendimento no Tribunal Superior do Trabalho especificamente em relação a esse instrumento de controle em período contratual anterior à vigência da Lei nº 12.619/2012, conforme ilustram os seguintes julgados:

> EMBARGOS EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTOS SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.015/2014. TRABALHO EXTERNO. POSSIBILIDADE DE FISCALIZAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO. VEÍCULO EQUIPADO COM *DISPOSITIVO DE RASTREAMENTO VIA SATÉLITE*. Acórdão embargado está em conformidade com a jurisprudência deste Tribunal, firme no sentido de que *o sistema de rastreamento via satélite viabiliza o controle da jornada de trabalho pelo empregador, ainda que sua finalidade consista na proteção da mercadoria e do motorista contra roubos de cargas*. Incidência do óbice previsto no art. 894, § 2º, da CLT. Recurso de embargos não conhecido. (E-RR-1235-89.*2011*.5.23.0021, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 29/11/2019)

> RECURSO DE EMBARGOS. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. HORAS EXTRAS. TRABALHO EXTERNO. RASTREAMENTO. MECANISMO DE CONTROLE INDIRETO DA JORNADA DE TRABALHO. A c. Turma consignou que não restou comprovada a fiscalização de jornada, porquanto o rastreador se destina apenas à garantia da segurança de veículos e cargas. No entanto, *pacífica a jurisprudência deste Tribunal Superior no sentido de que o sistema de rastreamento via satélite, independentemente de sua finalidade como instrumento de proteção e segurança contra roubos, constitui um meio indireto, porém idôneo, de fiscalização da jornada de trabalho*. Recurso de embargos conhecido e provido. (E-ED-ARR-1755-83.2012.5.09.0965, Relator Ministro: Breno Medeiros, DEJT 12/04/2019)

Cumpre citar doutrina acerca do sistema de rastreamento via satélite:

> Num considerável número de empresas de transporte, o veículo não será dotado apenas dos tacógrafos, mas também de rastreadores que podem até pará-lo quando se desviar da rota, em razão do acesso e do controle permitidos pelo sistema de satélites (...). Na verdade, o controle é até maior do que o exercido dentro da empresa. O empregado que está no

> estabelecimento central ou na filial pode parar, conversar com o colega, contar uma piada, desviar-se alguns minutos de suas atividades, fumar um cigarro. Quando rastreado, o movimento correspondente à atividade do empregado-motorista, a cada segundo dela. Se para o veículo, o registro se faz e é possível o cálculo do lugar onde se encontra e, naturalmente, do tempo de duração da parada. (Lopes, 2011, p. 75)

Assim se deu a evolução da jurisprudência acerca do controle de jornada do motorista profissional quando ainda não havia sido editada a Lei nº 12.619/2012, período marcado pela distribuição do ônus da prova para o empregado e pelo acirrado debate acerca de esses meios eletrônicos possibilitarem o controle indireto da jornada de trabalho de modo a permitir o afastamento, mesmo antes da vigência da referida lei, do art. 62, I, da CLT, não sendo somente a jurisprudência a reconhecer essa realidade, mas também a doutrina:

> Veja-se que, nessa toada, em nosso sentir, mesmo para o motorista empregado no período anterior à lei, não tem mais sentido a aplicação do art. 62, I, ante a realidade que agora se reflete na norma. (Coelho, 2015, p. 39)

4 – O controle de jornada do motorista profissional na vigência da Lei nº 12.619/2012

A principal contribuição da jurisprudência do TST no que tange ao controle de jornada do motorista profissional foi evoluir, como vimos, na compreensão de que os instrumentos eletrônicos instalados no veículo para monitoramento e segurança do transporte possibilitavam, sim, o controle de jornada, sobretudo quando em conjunto com outros meios de fiscalização, o que culminou por levar à positivação desse entendimento quando da edição da Lei nº 12.619/2012, a qual, tendo em vista essa circunstância, inovou ao dirigir ao empregador o dever de realizar o controle de jornada de trabalho dos motoristas profissionais empregados – porque perfeitamente compatível com a forma de prestação dos serviços –, indicando as opções de controle, inclusive os meios eletrônicos:

> Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:
>
> (...)
>
> V – *jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador*, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador. (destaques nossos)

Importante notar que a Lei nº 12.619/2012 se destinava apenas aos motoristas profissionais das categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas com vínculo empregatício, não abrangendo, ainda, a atividade exercida pelos motoristas autônomos.

Uma vez imposta ao empregador a obrigatoriedade de controle da jornada para o motorista profissional empregado, o ônus da prova, que antes era do empregado, passa a ser do empregador, atraindo a aplicação da Súmula nº 338 do TST quando não juntados os controles aos autos.

5 – O controle de jornada do motorista profissional na vigência da Lei nº 13.103/2015

A explosão do desenvolvimento tecnológico iniciada na virada do século/milênio marcou o surgimento da Quarta Revolução Industrial, nas palavras de Klaus Schwab (2019, p. 22):

> (...) acredito que hoje estamos no início de uma quarta revolução industrial. Ela teve início na virada do século e baseia-se na revolução digital. É caracterizada por uma internet mais ubíqua e móvel, por sensores menores e mais poderosos que se tornam mais baratos e por inteligência artificial e aprendizagem automática (...); as tecnologias digitais, fundamentadas no computador, *software* e redes, não são novas, mas estão causando rupturas à terceira revolução industrial; estão se tornando mais sofisticadas e integradas e, consequentemente, transformando a sociedade e a economia global.

Esse tem sido, a toda evidência, um fator de grandes transformações na atualidade, refletindo em todas as áreas do conhecimento e da experiência humana, de modo que também as relações de trabalho estão sendo profundamente afetadas por seus efeitos. Não é de se estranhar, portanto, que toda essa discussão acerca da utilidade dos instrumentos eletrônicos de segurança e rastreio nos caminhões tenha surgido nesse contexto de evolução tecnológica. Oportuno lembrar o pensamento de Miguel Reale (2003, p. 28) ao distinguir o "dado" (mundo natural) do "construído" (aquilo que se acresce à natureza), quando leciona que não é a lei que modifica/altera o fato, mas o fato que altera a lei:

> Sendo a lei física uma expressão neutra do fato, qualquer lei, por mais que pareça, cede diante de qualquer aspecto factual que venha contrariar o seu enunciado. Entre a lei e o fato, no mundo físico, não há que hesitar: prevalece o fato, ainda que seja um só fato observado; modifica-se a teoria, altera-se a lei.

Assim, o contexto da Quarta Revolução Industrial, considerando toda a sua complexidade e abrangência, não pode ser ignorado pela ciência jurídica, doravante para cada vez mais questões e seus desdobramentos na vida cotidiana.

Para o que nos interessa neste estudo, o trabalho externo é uma modalidade de prestação de serviços que tende a sofrer modificações em sua substância, que até agora vinha sendo a impossibilidade de o empregador controlar a jornada de seu empregado motorista. Se antes havia uma presunção de impossibilidade de controle de jornada pelo empregador (na redação original do art. 62, "a", da CLT: "serviço externo não subordinado a horário"), com a redação introduzida pela Lei nº 8.966/1994, o instituto foi catapultado para a rara hipótese de "atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho" (redação atual do art. 62, I, da CLT), o que soa bastante primitivo considerando as inovações tecnológicas da Revolução 4.0 que permitiram o desenvolvimento de controles eletrônicos de jornada capazes de registrar com fidelidade a jornada do trabalhador externo, ainda que indiretamente.

Neste ponto, citamos o pensamento de Luciano Augusto de Toledo Coelho (2015, p. 37-38), quando diz:

> Era preciso admitir que, em tempos modernos, o obstáculo do trabalho externo tendia à superação. A tecnologia rompe antigas noções de tempo e espaço, permitindo ao empregador saber exatamente onde, quando e o que cada empregado está fazendo, mesmo enquanto se mantém à distância. Exemplo disso estava justamente nos sistemas de rastreamento/monitoramento e tacógrafos, bem como, no contato facilitado pelo uso do telefone celular e na possibilidade de fiscalização dos horários de passagem em pedágios e pontos de paradas. Avançando: *smart phones* com aplicativos de localização, *palm tops* rastreados todo o tempo, encaminhamento de tarefas *on line*, enfim, no caso do trabalhador motorista, a realidade é bem diferente daquela existente na década de 40, quando os motoristas de caminhão saíam em viagem e deles só se tinham notícias dias depois, ao chegarem ao destino.

Importa notar que, no interregno entre a edição da Lei nº 12.619/2012 até a edição da Lei nº 13.103/2015, o desenvolvimento tecnológico manteve-se crescente, mas nada que se comparasse ao que iria ocorrer com a pandemia da covid-19, que acelerou exponencialmente a implementação das transformações da Revolução 4.0 (Medeiros, 2023, p. 29).

Chama à atenção o fato de, em apenas três anos, outra norma ter sido editada dispondo sobre a profissão de motorista, cujas alterações em relação à lei anterior começam pela abrangência dos destinatários da norma. Enquanto a Lei nº 12.619/2012 se destinava somente aos motoristas profissionais das categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas com vínculo empregatício, a nova lei suprimiu essa limitação, o que confirma o interesse público envolvido na atividade dos motoristas profissionais de transporte rodoviário, porém, não significa que estende aos autônomos os direitos trabalhistas do empregado, mas apenas aqueles direitos relativos a acesso a

programas de formação e aperfeiçoamento profissional, ao Sistema Único de Saúde – SUS especialmente em relação às enfermidades mais comuns da profissão, à proteção do Estado contra ações criminosas e a serviços especializados de medicina ocupacional (art. 2º). Nesse contexto, quando a norma se dirige ao motorista profissional empregado, o faz de forma expressa ou remetendo a dispositivo da CLT.

Outro não poderia ser o posicionamento do legislador ao assim estabelecer, considerando, sobretudo, as especificidades da atividade de motorista profissional, cujo interesse transcende a segurança individual do motorista – empregado ou autônomo –, tratando-se de interesse público em proporcionar maior segurança nas estradas.

A esse respeito, cumpre citar conclusão de Nicoladeli e Peres (2015, p. 28) sobre o trabalho noturno do motorista profissional, que bem dimensiona o interesse público em torno da limitação da jornada de trabalho dessa categoria:

> O trabalho exercido à noite e o repouso durante o dia causam transtornos ao relógio biológico, que fica, de fato, confuso, para dizer o mínimo, e é essa, não rara, a situação do motorista nas rodovias do país. Esse aspecto diz respeito não apenas aos direitos sociais previstos constitucionalmente, mas, também, à própria segurança viária, porque será toda a sociedade prejudicada quando se trafega nas rodovias com motoristas desatentos, cansados, desprovidos de reflexos. Portanto, esse interesse vai muito além do interesse profissional e econômico, alcançando o interesse público primário.

Para o que nos interessa neste estudo, destacaremos as alterações diretamente relacionadas ao controle de jornada do motorista empregado, introduzidas pela Lei nº 13.103/2015.

De plano, a nova lei revogou o art. 2º, inciso V, da lei anterior, que tratava do controle de jornada do motorista profissional empregado. Essa supressão, no entanto, não fez desaparecer o direito ao controle da jornada, pois a Lei nº 13.103/2015, ao expandir o seu alcance também aos motoristas autônomos, como já se disse, especificou aqueles direitos que seriam privativos do motorista empregado, alterando sensivelmente a redação do seu art. 2º, inciso V. A título de comparação, vejamos o antes e o depois do referido preceito (destaquei):

> *ANTES*: Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:
>
> (...)
>
> V – jornada de trabalho *e tempo de direção* controlados de maneira fidedigna *pelo empregador*, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do §

3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador (redação da Lei nº 12.619/2012, que foi revogada pela Lei nº 13.103/2015).

DEPOIS: Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

(...)

V – se *empregados*:

a) (...);

b) *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 critério do empregador*; e

c) (...).

As alterações aparentemente sutis se traduzem na retirada das expressões "tempo de direção" e "pelo empregador" do controle da jornada de trabalho do motorista profissional empregado, refletindo um direito mais centrado no controle e no registro da jornada de trabalho em si, sem atribuir diretamente ao empregador esse ônus.

Por outro lado, a nova redação do art. 235-B da CLT impõe ao empregado a observância do tempo máximo de direção contínua, remetendo ao art. 67-E do Código de Trânsito Brasileiro, *in verbis*:

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

(...)

III – respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso *controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro*.

Ora, o inciso III do art. 235-B da CLT, que trata dos deveres do motorista profissional empregado, havia sido inserido pela Lei nº 12.619/2012 e possuía a seguinte redação: "III – respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso". A mudança legislativa acrescentou que esse tempo de direção e de descanso seria controlado e registrado na forma do art. 67-E do Código de Trânsito Brasileiro, este incluído pela própria Lei nº 13.103/2015: "Art. 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".

Trata-se, portanto, da responsabilidade do motorista profissional especificamente no que tange ao controle do tempo de direção e descanso, na condução do veículo, tempo este especificado no art. 67-C, *caput*, que recebeu a seguinte redação pela Lei nº 13.103/2015: "Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas".

A introdução do art. 67-E no Código de Trânsito Brasileiro pela Lei nº 13.103/2015, a nosso sentir, não levanta questionamentos acerca da responsabilidade do empregador pela efetiva fruição dos intervalos e pausas do motorista profissional empregado, desservindo, inclusive, a eventual distribuição do ônus da prova ao empregado, seja porque o comando do art. 67-E do CTB visa a atender interesse público de maior segurança rodoviária, seja porque o direito encerrado no art. 2º, inciso V, da Lei nº 13.103/2015 – ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna – diz com o direito constitucional subjacente à limitação da duração do trabalho e ao pagamento de eventual jornada extraordinária.

Seja como for, é certo que, mesmo recaindo sobre o motorista profissional empregado a responsabilidade por controlar o tempo de condução, que não pode ultrapassar 5h30min ininterruptas, persiste a responsabilidade do empregador em assegurar a fruição dos intervalos previstos nos arts. 235-C, 235-D e 235-E da CLT.

Cabe aqui referir a um ponto nevrálgico nessa questão da responsabilidade do motorista empregado de controlar o tempo de condução ininterrupta: sua condição de subordinado, incrustada no art. 3º da CLT; não é objeto deste estudo, mas vale a nota de que o poder diretivo do empregador não foi atingido pelo comando do art. 67-E do CTB.

Assim, a aparente tensão entre a CLT e o CTB pode ser dissipada pelo princípio da especialização, pelo qual a norma especial (CLT) prevalece sobre a norma geral (CTB), especificamente no que tange à responsabilidade do empregador pela fruição dos intervalos e pausas do motorista profissional empregado, que mantém sobre aquele o ônus da juntada aos autos dos controles de jornada (Súmula nº 338 do TST).

Ademais, a Lei nº 13.103/2015 já se mostra ultrapassada em relação aos avanços tecnológicos decorrentes da 4ª Revolução Industrial, cujo contexto permite afirmar que a nova redação do seu art. 2º, V, ainda que interpretada em conjunto com o art. 67-E do CTB, não altera o fato de que o empregador cada vez mais conta com recursos de monitoramento capazes, por exemplo, de

detectar a fadiga do motorista[4], ou mesmo de controle remoto de caminhões caçamba[5], esvaziando cada vez mais a diretriz da OJ 332 da SBDI-1 do TST.

Quanto ao controle eletrônico de jornada, a Portaria MTP nº 671/2021, ao regulamentar disposições relativas à legislação trabalhista, à inspeção do trabalho, às políticas públicas e às relações de trabalho, tratou de conceituar especificamente essa modalidade, nos seguintes termos:

> Art. 73. Sistema de registro eletrônico de ponto é o conjunto de equipamentos e programas informatizados destinados à anotação da hora de entrada e de saída dos trabalhadores em registro eletrônico, de que trata o § 2º do art. 74 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943 – CLT.

Essas modalidades podem ser concebidas como sendo espécies de controles diretos da jornada de trabalho, ou seja, criados com essa finalidade específica. A classificação em controles diretos e indiretos era importante quando ainda se discutia a possibilidade de dispositivos instalados no caminhão servirem para o controle da jornada do motorista, considerados indiretos porque não foram criados com essa finalidade. No cenário tecnológico que nos cerca, essa distinção carece de substância, porque à disposição do empregador instrumentos eletrônicos próprios para o controle de jornada.

Note-se que o STF, no julgamento da ADI 5.322, sob a relatoria do Ministro Alexandre de Moraes, publicado no DJE em 30/08/2023, declarou como inconstitucionais quatro pontos da Lei nº 13.103/2015, a saber: tempo de espera, fracionamento ou acúmulo do descanso semanal remunerado, fracionamento do intervalo de descanso das 11 horas nas 24 horas e tempo de repouso de dupla de motoristas feito com o veículo em movimento. Com o julgamento da ADI em comento, o tempo de espera passa a integrar a jornada de trabalho, sendo considerado como tempo de efetivo trabalho; o descanso semanal remunerado deve ser usufruído após seis dias de trabalho, sem fracionamento ou cumulação; a fruição do intervalo entrejornadas deve ser integral, sem fracionamento; o tempo de repouso – aplicável quando o transporte é feito em dupla –, não pode ser usufruído com o veículo em movimento.

Pontue-se que a aludida decisão da Suprema Corte, por envolver intervalos de espera e descansos, levou em consideração direitos mínimos de higiene, segurança e saúde, conferindo isonomia em relação às demais categorias trabalhadoras e garantindo maior segurança nas estradas, a qual, ultrapassando o interesse individual do trabalhador, refere-se mesmo à proteção do interesse público. O julgado já pende de exame dos embargos de declaração opostos.

---

4 Disponível em: https://acr1.com.br/categorias_de_produtos/sistema-de-pesagem-embarcada-veiculos/. Acesso em: 30 maio 2023.

5 Disponível em: https://grupoaiz.com.br/remotamente-controlado.html. Acesso em: 30 maio 2023.

Cumpre referir que a decisão não atinge as regras contidas nos arts. 2º, V, "b", da Lei nº 13.103/2015, 235-B, III, da CLT, 67-C, *caput*, e 67-E do CTB, aqui estudados.

6 – Dados estatísticos sobre acidentes com caminhões

A Confederação Nacional do Transporte publicou, em 2019, dados levantados entre 2007 e 2018, sobre os acidentes rodoviários envolvendo caminhões, chamando a atenção para o que considera ser um dos "principais fatores relacionados ao desenvolvimento do setor de transporte e do Brasil", que seria "um trânsito mais seguro, com menos acidentes e mortes", e, de plano, mostra o espantoso número de mortes por dia nas rodovias federais: 14, muito embora enfatize que os "veículos pesados não estão presentes na maioria das ocorrências".

Segundo a pesquisa, "mais de 60% dos acidentes têm o envolvimento de carros de passeio. Em mais de 40%, há motocicletas; e em torno de 20%, há caminhões", além de que foram identificadas algumas causas de aumento do risco de acidente envolvendo caminhões, dentre as quais destacamos as seguintes:

a) grandes distâncias percorridas (maior desgaste físico com perdas de reflexos);

b) cumprimento de prazos (velocidade acima da permitida e uso de "rebites" e, em casos extremos, de substâncias ilícitas);

c) dificuldades de planejamento de rotas (previsão de possíveis problemas e obstáculos para o motorista enfrentar);

d) falta de descanso, sono (desrespeito ao tempo máximo de direção ininterrupta – 5h30min – previsto no art. 67-C, *caput*, Código de Trânsito Brasileiro);

e) excesso de carga (compromete a produtividade do motorista, dificulta a frenagem e a mudança brusca de direção, quando necessárias, além de piorar as condições da infraestrutura existente);

f) falta de manutenção do veículo;

h) infraestrutura precária (falta de manutenção nas estradas e rodovias).

Os números mais intrigantes, por outro lado, dão conta de uma diminuição de acidentes envolvendo caminhões a partir de 2012, quando foi editada a Lei nº 12.619/2012, que foi ainda mais acentuada depois da edição da Lei nº 13.103/2015: em 2011 houve 66.598 ocorrências, caindo para 56.581 em 2014 e 37.517 em 2015, chegando a 18.239 acidentes em 2018.

Isso demonstra que a regulamentação da atividade de motorista profissional, inclusive do empregado, contribuiu para a redução do número de acidentes, sobretudo considerando as normas de segurança, higiene e saúde que nela foram contempladas.

7 – Conclusão

De tudo o que se viu ao longo deste estudo, importa destacar que houve uma evolução jurisprudencial que antecedeu à evolução legislativa acerca do ônus da prova do controle da jornada de trabalho do motorista profissional empregado, no sentido de que os meios eletrônicos de rastreio e segurança instalados no caminhão possibilitavam o controle da jornada pelo empregador, mesmo em se tratando de trabalho externo, permitindo o afastamento da primitiva incidência imediata do art. 62, I, da CLT.

Com a edição da Lei nº 12.619/2012, o controle da jornada de trabalho do motorista profissional passou a ser obrigatoriedade do empregador, porque compatível com o trabalho externo desenvolvido, tendo em vista a possibilidade do controle por meios indiretos, tais como tacógrafos, redac ou autotrac e mesmo por rastreamento via satélite. Com isso, se teve a incidência da Súmula nº 338 do TST, que impõe ao empregador a juntada dos controles de jornada, sob pena de se ter por verdadeira a jornada de trabalho alegada na inicial.

A superveniência da Lei nº 13.103/2015 promoveu sutis alterações na redação do art. 2º, V, da lei anterior, introduzindo também dispositivo no CTB que coloca sobre os ombros do empregado a obrigatoriedade da observância do tempo máximo de condução ininterrupta, o que não tem o condão de retirar do empregador seu ônus de garantir os intervalos previstos na própria Lei em questão.

Extrai-se dos dados estatísticos acerca de acidentes rodoviários envolvendo caminhões que as mudanças legislativas de 2012 e 2015 contribuíram para uma queda importante no número de acidentes, trazendo maior segurança não apenas para o motorista, mas também para toda a coletividade.

Não obstante, toda essa discussão deverá se adequar a um novo dado: a realidade tecnológica que coloca em xeque o pensamento jurídico construído ao longo de décadas em torno do controle de jornada do motorista profissional empregado.

8 – Referências bibliográficas

AZEVEDO, Elis Mary Avelina de. A jornada de trabalho à luz do arcabouço trabalhista brasileiro: uma breve abordagem referenciada quanto ao regime celetista antes da reforma trabalhista. *Revista Fórum Justiça do Trabalho*, Belo Horizonte, ano 35, n. 418, out. 2018.

BALSANELLI, João Marcelo. O motorista de caminhão, a jornada de trabalho e a instrução processual. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Brasília, vol. 82, n. 1, jan./mar. 2016.

BARROS, Alice Monteiro. *Curso de direito do trabalho.* 3. ed. São Paulo: LTr, 2007.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis nºs 12619/2012 e 13103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. *Motoristas* – Lei nº 13.103/2015. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/89394/2015_coelho_luciano_leis_flexibilizacao.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 23 maio 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. *Acidentes rodoviários*. Estatísticas envolvendo caminhões. Brasília: CNT, 2019.

LOPES, Adriano Marcos Soriano; SANTOS, Solainy Beltrão dos. O controle de jornada como direito do trabalhador: uma compendiosa análise da redação do art. 74, § 2º, da CLT. *Revista Fórum Justiça do Trabalho*, Belo Horizonte, ano 38, n. 445, jan. 2021.

LOPES, Mônica Sette. O tempo e o art. 62 da CLT – impressões do cotidiano. *Revista LTr*, São Paulo, v. 76, n. 1, jan. 2012.

MANHABUSCO, José Carlos; MANHABUSCO, Amanda Camargo. *[A] inversão do ônus da prova no processo do trabalho*: teoria da distribuição dinâmica do ônus da prova. 2. ed. São Paulo: LTr, 2017.

MARANHÃO, Ney; SAVINO, Thiago Amaral Costa. Tecnologia e disrupção: o mundo do trabalho no contexto da Quarta Revolução Industrial. *In*: LEAL, Carla Reita Faria; MARANHÃO, Ney; PADILHA, Norma Sueli (org.). *Sociedade, tecnologia e meio ambiente do trabalho*: discussões contemporâneas. Cuiabá: EdUFMT, 2021.

MEDEIROS, Breno. *A sociedade 5.0 e o novo balizamento normativo das relações de trabalho no plano das empresas*. Brasília: Ed. Venturoli, 2023.

NICOLADELI, Sandro Lunard; PERES, Fabio Augusto Mello. Inovações precarizadoras da Lei n. 13.103/2015: o Estado legislando na contramão da via constitucional. *In*: *Motorista* – Lei nº 13.103/2015. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/89202/2015_nicoladeli_sandro_inovacoes_precarizadoras.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 23 maio 2023.

REALE, Miguel. *Lições preliminares de direito*. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

SCHWAB, Klaus. *A quarta revolução industrial*. São Paulo: Edipro, 2019. *E-book*.

Recebido em: 5/10/2023
Aprovado em: 18/10/2023

Como citar este artigo:
MEDEIROS, Breno; OLIVEIRA, Celso Peel Furtado de. O controle de jornada do motorista profissional empregado: uma análise das evoluções jurisprudenciais e legislativas em confronto com os avanços tecnológicos produzidos pela quarta revolução industrial. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Porto Alegre, vol. 89, n. 4, p. 117-136, out./dez. 2023.