

O MOTORISTA DE CAMINHÃO, A JORNADA DE TRABALHO E A INSTRUÇÃO PROCESSUAL

João Marcelo Balsanelli*

INTRODUÇÃO

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.

Além disso, sempre houve a alegação de que os motoristas trabalhavam em evidente excesso de jornada, como se via nos noticiários a respeito dos acidentes de trânsito e suas causas (envolvendo caminhões). Inclusive, são comuns reportagens tratando da utilização de drogas (a questão foi abordada nas Leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015), que visam manter o motorista acordado e, em consequência, permanecer por mais tempo na direção do veículo.

Sempre houve a sensação, por parte dos profissionais do direito (sobretudo deste subscritor) de que as controvérsias eram solucionadas de forma impecável do ponto de vista do processo. No entanto, numa grande quantidade de situações, não representavam, sob o prisma material, um julgamento justo e que retratasse a situação fática vivenciada pelo trabalhador.

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

* Juiz titular da 6ª Vara do Trabalho de Campo Grande.

DOCTRINA

os ombros do empregado motorista que, na maioria das vezes, não conseguia suportá-lo de forma satisfatória.

Essas audiências de instrução, na montagem da pauta, sempre eram deixadas por último, pois muito frequentemente extrapolavam o tempo previamente delimitado para a sua duração. Desse modo, evitava-se que as partes e advogados das demais audiências do dia ficassem indefinidamente esperando o seu término para poderem adentrar a sala de audiência.

Inicialmente, buscou-se demonstrar que o tacógrafo era efetivo controle de horário dos motoristas, ocasionando uma enxurrada de pedidos de juntada de tais documentos aos processos e, a partir deles, buscava-se mensurar a jornada de trabalho.

O tacógrafo, cujo uso é obrigatório para caminhões que suportarem mais de 4.536 quilogramas (Resolução nº 816/86 do Contran e Lei nº 9.503/97) e que visa monitorar o tempo de uso, a distância percorrida e a velocidade desenvolvida, não foi considerado como meio hábil, por si só, para demonstrar a jornada de trabalho do motorista.

A instrução processual, no caso dos tacógrafos, visava demonstrar que a sua leitura não se limitava ao setor de transporte da empresa para verificar a velocidade do motorista, mas que também era remetido ao setor de recursos humanos para verificar o quanto havia sido trabalhado a cada dia.

Havendo a demonstração (prova difícil de ser realizada) de que a leitura dos discos de tacógrafo era feita também pelo setor de recursos humanos, havia o deferimento das horas extras, mas com uma dificuldade imensa da mensuração do excesso de jornada, haja vista a difícil leitura, por parte do juízo, desse equipamento. Não ocorrendo essa prova, o pedido era indeferido.

Esse entendimento foi adotado pelo colendo Tribunal Superior do Trabalho:

“HORAS EXTRAS. MOTORISTA. COMPROVAÇÃO POR MEIO DOS REGISTROS DO TACÓGRAFO. Motorista sujeito a controle indireto de horário, mesmo com tacógrafo, de forma a determinar razoavelmente a jornada cumprida, faz jus ao deferimento de horas complementares e reflexos. Recurso não provido.” (TST, RR 363344/1997, 4ª T., Rel. Min. Milton de Moura França, DJU 26.03.99, p. 00183)

“HORAS EXTRAS. MOTORISTA DE CAMINHÃO. TACÓGRAFO. ART. 62, I, DA CLT. 1. A finalidade do art. 62, inciso I, da CLT é excluir o direito às horas extras do empregado cuja atividade, além de

DOCTRINA

desenvolver-se externamente, não permite a aferição da efetiva jornada de labor. 2. No presente caso, a reclamada somente exercia fiscalização indireta sobre a jornada laboral do reclamante, por meio do tacógrafo e relatórios de viagem. Tais métodos não comprovam a existência de controle de jornada. Com efeito, a intenção do tacógrafo consiste em registrar a velocidade do veículo, e não o horário de trabalho do motorista, não mensurando o tempo realmente dedicado com exclusividade à empresa, sendo igualmente ineficazes, para tal fim, os relatórios de viagem. 3. Recurso provido.” (TST, RR 689685, 1ª T., Rel. p/o Ac. Min. João Oreste Dalazen, DJU 14.05.01, p. 1.333)

“RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAS. SERVIÇO EXTERNO. AUSÊNCIA DE CONTROLE DE JORNADA. MOTORISTA. VEÍCULO EQUIPADO COM TACÓGRAFO. Tendo em vista a finalidade do equipamento denominado tacógrafo e a natureza das informações que registra, não se pode considerar que o fato de o veículo possuir o dispositivo seja motivo para que, por si só, se considere que o motorista possui jornada controlada. Além disso, o instrumento não permite que se apure o tempo efetivamente dedicado às atividades empresariais. Interpretação que se dá aos termos do *art. 62, inciso I, da CLT*. Recurso de revista não conhecido, já que a decisão recorrida alinha-se ao entendimento consagrado no Precedente nº 332 da Orientação Jurisprudencial da SBDI-1. Inteligência do § 4º do *art. 896 da CLT*. Revista não conhecida.” (TST, RR 653.969/2000.0, 4ª T., Relª Juíza Conv. Maria de Assis Calsing, DJU 20.05.05)

Conscientes de que a jurisprudência havia se consolidado no sentido de que o tacógrafo não era, isoladamente, instrumento hábil para a aferição da jornada de trabalho, outra tese passou a ser apresentada na Justiça do Trabalho visando convencer os julgadores a respeito da fiscalização da jornada de trabalho do motorista: a delimitação de uma rota, por parte da empresa, que não poderia ser cumprida dentro da jornada normal de trabalho, ou a obrigatoriedade de rodagem diária que consumiria tempo superior à jornada de oito horas.

As audiências de instrução permaneciam complexas e longas, uma vez que era necessária a prova de que havia uma rota estabelecida com itinerário para a entrega de mercadorias por exemplo, que permitiria saber exatamente onde o motorista estivesse ou a exigência de rodagem que não pudesse ser feita dentro de uma jornada normal de 8 horas.

Dentro dessa discussão, não era incomum a oitiva de testemunhas para estabelecer a média horária de um caminhão, com controvérsia, inclusive, a

DOUTRINA

respeito da variação dessa média horária dependendo do fato de estar, o caminhão, carregado ou não.

É importante ressaltar, neste momento, que a edição da OJ nº 332 da SBDI-1, ainda que tivesse pacificado a possibilidade de controle de jornada para o trabalhador externo (motorista de caminhão) por raciocínio inverso, bem como a ideia de que esse controle não poderia ser realizado apenas pelo tacógrafo isoladamente, em nada facilitou a árdua tarefa dos operadores do direito (advogados e juízes) na condução da prova desse controle. Muito menos diminuiu o peso do ônus probatório do motorista de caminhão que buscava o deferimento do seu pedido de horas extras.

“MOTORISTA. HORAS EXTRAS. ATIVIDADE EXTERNA. CONTROLE DE JORNADA POR TACÓGRAFO. RESOLUÇÃO Nº 816/1986 DO CONTRAN. DJ 09.12.03. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa.”

No entanto, um novo elemento surgiu no mundo fático e acabou sendo trazido para os conflitos envolvendo o pedido de horas extras dos motoristas de caminhão. Com o crescente aumento dos furtos e roubos de cargas e caminhões, as seguradoras passaram a exigir, contratualmente, que os veículos fossem rastreados por satélite.

Nova discussão apareceu nas salas de audiência: saber se a empresa se utilizava do sistema de rastreamento para monitorar a jornada do motorista de caminhão ou se apenas a empresa de monitoramento tinha esses dados, isso sem contar na famosa tese de que a jornada de trabalho era controlada por telefone.

Houve processos em que ficou demonstrado que o motorista sequer conseguia sair do caminhão sem o destravamento da porta por meio do sistema de rastreamento por satélite. Não obstante a esse rígido controle, a empresa não tinha acesso ao sistema e, portanto, sustentava a inexistência de controle específico de jornada.

O tacógrafo, a delimitação de rotas e o rastreamento por satélite, não são instrumentos de controle da jornada de trabalho do motorista de caminhão, pois tem finalidade distinta. Independentemente disso foram suficientes para demonstrar que a jornada desse profissional, a despeito de ser trabalhador externo, era totalmente passível de fiscalização e mensuração.

A situação que envolvia a jornada de trabalho do motorista de caminhão era absolutamente injusta e desproporcional. A empresa põe nas mãos do mo-

DOCTRINA

torista um veículo que custa uma verdadeira fortuna e que carrega cargas que muitas vezes são uma outra fortuna.

Há, em razão dos valores envolvidos, uma verdadeira operação de guerra, às vezes com batedores de empresas de segurança acompanhando o veículo, visando à mais completa fiscalização e controle do caminhão e da carga e, a despeito disso, o motorista que conduzia bens tão valiosos dificilmente tinha direito às horas extras e ainda era submetido à jornada de trabalho extenuante.

Não havia nenhuma dúvida de que, mesmo sendo externo, era absolutamente possível o controle da jornada do motorista, o que se deu por meio da Lei nº 12.619/2012.

É claro que a mencionada lei não visava facilitar a instrução processual dos casos em que era requerido o pagamento de horas extras, mas atender à exigência da sociedade para a diminuição dos acidentes nas nossas estradas e regulamentar a atividade do motorista em razão da precarização dos seus direitos. A facilitação do acesso ao direito das horas extras e ao descanso do motorista trouxe, como consequência, também facilidades para o processo.

A justificativa do Projeto de Lei nº 99/07, que se transformaria na Lei nº 12.619/2012, de autoria do Deputado Tarcísio Zimmermann, deixa clara essa intenção:

“Como se sabe, 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 profissional. *Pois bem, esse profissional, que exerce seu mister em condições reconhecidamente penosas e estressantes, não raro em eminente risco de vida, até a presente data não tem uma legislação reguladora de sua atividade profissional, que possa lhe dar um mínimo de tranquilidade quanto ao respeito aos direitos básicos indispensáveis a uma vida digna.* Com o presente projeto, pretendemos sanar essa falha de nossa legislação trabalhista.” (não há grifo no original)

A Lei nº 12.619/2012, portanto, teve a intenção de proteger a saúde do motorista e também a de proporcionar o seu acesso a direitos básicos, sobretudo estabelecendo limites à jornada de trabalho que, sabidamente, sempre foi extenuante (tanto que foi rotulada de Lei do Descanso).

Não obstante a significativa melhora das condições de trabalho do motorista de caminhão, houve alteração da norma e a sua substituição pela Lei nº

DOCTRINA

13.103/2015, pois foi considerada um transtorno e inviável. Essa é a justificativa do Projeto de Lei de autoria do Deputado Federal Jerônimo Goergen:

“A Lei nº 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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, trouxe transtorno a toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção, cujos 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.”

Não é intenção deste estudo analisar a justificativa da nova norma, a Lei nº 13.103/2015, mas, sim, a de aferir as modificações da jornada de trabalho do motorista, sobretudo porque foi mantido o controle de jornada fidedigno mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos.

JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA DE CAMINHÃO

A Lei nº 13.103/2015 alterou a Consolidação das Leis do Trabalho, inserindo os arts. 235-C e 235-D, que regulamentam a jornada do motorista de caminhão quanto a:

- a) jornada de trabalho;
- b) intervalo para refeição;
- c) intervalo interjornada;
- d) viagens de longa distância;
- e) adicional de horas extras;
- f) tempo de espera; e
- g) controle de jornada.

a) Jornada de trabalho

O *caput* do art. 235-C da CLT estabelece que a jornada de trabalho do motorista será de oito horas diárias, sendo possível a sua prorrogação por até duas horas.

DOCTRINA

Para que haja a prorrogação por mais duas horas (totalizando quatro horas extras por dia), é indispensável que haja expressa previsão em convenção ou acordo coletivo.

O § 1º do art. 235-C tomou o cuidado de estabelecer, para efeitos da jornada do motorista, o que deve ser considerado como de trabalho efetivo que é todo o período à disposição do empregador, excluindo-se os intervalos para refeição, repouso, descanso e tempo de espera.

Não há, em razão das peculiaridades da profissão de motorista, a delimitação de horário fixo para o início, final da jornada de trabalho e intervalos, salvo se houver previsão contratual estabelecendo de modo diverso (art. 235-C, § 13, da CLT).

Esse cuidado foi necessário em razão da introdução, pela nova Lei do Motorista, do art. 67-C do Código Nacional de Trânsito, que estabeleceu um descanso de 30 minutos dentro de seis horas de trabalho, vedando ao motorista de caminhão que dirija por mais de cinco horas e meia de modo ininterrupto. Esse descanso não é considerado como tempo à disposição do empregador, ainda que resulte no alongamento do término da jornada de trabalho.

Por último, o § 6º do art. 235-D da CLT autoriza a prorrogação da jornada em situações excepcionais, desde que não haja comprometimento na segurança, pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino, desde que se trate de viagem de longa distância (quando a ausência da sede da empresa e da residência do motorista for superior a 24 horas).

Essa situação deverá ser devidamente registrada em controle fidedigno, pois se trata de hipótese excepcional de inobservância ao limite da jornada estabelecida no *caput* do art. 235-C.

b) Intervalo para refeição

O intervalo para refeição é de uma hora (art. 235-C, § 2º, da CLT), podendo coincidir com o tempo de parada obrigatória do veículo (art. 67-C do CNT, que prevê 30 minutos de descanso a cada seis horas, vedada a direção ininterrupta de cinco horas e meia).

Essa regra pode sofrer exceção se observado o § 5º do art. 71 da CLT, que permite o fracionamento ou redução do intervalo quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que isso esteja previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho. Essa exceção tem como fundamento a excepcionalidade do trabalho em condições especiais a que são submetidos os motoristas.

c) Intervalo interjornada

A regra é que, a cada 24 horas, haja 11 horas para descanso, as quais podem ser fracionadas ou coincidentes com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo.

Na hipótese de fracionamento do período de descanso, está garantido um período mínimo de oito horas ininterruptas no primeiro período, devendo as horas remanescentes ser usufruídas dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período (art. 235-C, § 3º, da CLT).

O Código Nacional de Trânsito previu, no art. 67-C, § 6º, que o motorista somente poderá iniciar nova viagem depois do gozo completo das 11 horas de descanso.

Por fim, o art. 235-D, § 7º, da CLT admite que, nos casos em que o motorista deva acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito onde ele possa repousar, esse tempo será considerado como de descanso.

d) Viagens de longa distância – repouso diário e semanal

A lei considera que viagem de longa distância é aquela em que o motorista empregado permaneça fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por período superior a 24 horas (art. 235-C, § 4º, da CLT).

Nessa hipótese, o descanso diário poderá ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador, do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

O descanso semanal nas viagens de longa distância, consideradas aquelas com duração superior a sete dias, será de 24 horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de 11 horas do repouso diário, totalizando 35 horas de repouso.

O art. 235-D, § 1º, da CLT autoriza o fracionamento desse repouso semanal em dois períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário. O remanescente desse repouso deverá ser usufruído no retorno da viagem.

Admite-se, ainda, a cumulatividade de descansos semanais nas viagens de longa distância, desde que não haja a cumulação superior a três repousos consecutivos. A norma, todavia, não estabelece um prazo para o gozo desses repousos acumulados, o que pode gerar intensas discussões no que diz respeito ao pagamento em dobro.

DOCTRINA

Não será considerado como tempo à disposição do empregador quando, em viagem de longa distância, o motorista e seu ajudante permanecerem dentro do caminhão, espontaneamente, gozando dos intervalos de descanso.

Ficando parado o veículo após o cumprimento, pelo motorista, da jornada normal ou das horas extras, ficará dispensado do serviço, a menos que lhe seja exigida a presença junto ao veículo, hipótese em que será considerado como tempo de espera.

Por fim, como já dito anteriormente, o § 6º do art. 235-D da CLT autoriza a prorrogação da jornada em situações excepcionais, desde que não haja comprometimento na segurança, pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

e) Adicional de horas extras

Não há novidade alguma quanto a este tema, porquanto a nova Lei dos Motoristas remete ao adicional previsto na Constituição Federal ou a outro que vier a ser definido por acordo ou convenção coletiva ou, ainda, por meio de compensação na forma do § 2º do art. 59 da CLT.

f) Tempo de espera

Considera-se tempo de espera, pelo conceito legal (art. 235-C, § 8º, da CLT), como aquele em que o motorista fica aguardando a carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário, ou ainda o tempo gasto na fiscalização da mercadoria transportada em barreiras ou alfandegárias. Esse tempo não é considerado como de efetiva jornada de trabalho, tampouco como horas extras.

Esse período de espera será “indenizado” na proporção de 30% sobre a hora normal, sem prejuízo ao direito do recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário, hipótese perfeitamente possível quando houver, na jornada diária, mais tempo de espera do que de trabalho efetivo.

É muito provável que haja intensas discussões a respeito da expressão “indenizado”, haja vista que, no conceito de indenização, não se admite a produção de reflexos sobre as demais verbas do contrato de trabalho. Ao que parece, essa foi a intenção da lei que visa indenizar o tempo em que o empregado não está trabalhando, mas que ficar aguardando próximo ao veículo.

Além disso, a norma, ao estabelecer que o tempo de espera não pode ser considerado como de jornada de trabalho, exclui a possibilidade de que o

DOCTRINA

seu pagamento resulte na contraprestação da venda da força de trabalho por parte do empregado.

Em se tratando de tempo de espera superior a duas horas ininterruptas, havendo a necessidade de permanecer próximo ao veículo, mas com condições adequadas para o descanso, o tempo será considerado como de descanso (intervalo intrajornada ou interjornada), sem prejuízo do pagamento de 30% sobre a hora normal. No curso do tempo de espera, se houver a necessidade da movimentação do veículo, não há modificação da natureza do fato, considerando-se, mesmo nessa situação, como tempo de espera.

g) Controle de jornada

A nova Lei dos Motoristas estabelece que é direito do motorista empregado ter a jornada controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados no veículo, a critério do empregador (art. 2º, V, b, da Lei nº 13.103/2015).

Sendo direito do motorista, é obrigação do empregador, segundo o seu critério, escolher o modo de controle de horário dos seus empregados, devendo todas as questões atinentes à jornada ser integralmente registradas.

Cabe ao empregador, segundo o art. 235-C, § 14º, da CLT, a responsabilidade da guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações de bordo ou no registrador instantâneo de velocidade e tempo, ou nos rastreadores, até que o veículo seja devolvido à empresa.

A norma autoriza, ainda, que os dados do controle de jornada possam ser remetidos à distância, em razão dos meios eletrônicos de mensuração, a critério do empregador.

A INSTRUÇÃO PROCESSUAL

A nova Lei do Motorista estabeleceu a sua jornada de trabalho, descendo a minúcias no que deve ser considerado como trabalho efetivo, intervalos, períodos de repouso, tempo de espera, e situações específicas nos casos de viagens de longa distância.

Estabeleceu, como direito dos motoristas, o controle e registro da jornada de modo fidedigno.

DOCTRINA

É inegável que a nova Lei dos Motoristas, em razão da obrigatoriedade do registro da jornada de trabalho, vai facilitar a instrução processual referente aos pedidos de horas extras dos motoristas de caminhão.

A lei não buscou essa facilitação a qual, aliás, não passa de uma mera consequência da intenção do legislador, que era a de diminuir a precarização do direito dos motoristas e lhes proporcionar uma vida digna e uma carga de trabalho suportável.

De qualquer sorte, proporcionar mais facilidades para a demonstração de um direito, como é o caso em discussão, é o mesmo que garantir que esse direito seja recepcionado pelo Judiciário de modo a produzir uma manifestação jurisdicional mais justa e efetiva.

Não há dúvida de que outras perplexidades vão surgir em decorrência da norma, mas, do ponto de vista processual, está muito claro que a demonstração da jornada de trabalho do motorista deve ser feita por meio do controle de horário imposto pela norma.

A tendência, ao que parece, é que a OJ nº 332 da SDBI-1 do colendo TST seja cada dia menos invocada, sobretudo em razão do tempo decorrido desde a edição da Lei nº 12.619/2012 e a Súmula nº 338 do mesmo Tribunal, passando a ditar a relação nesse novo contexto legal (especificamente seu item I):

“JORNADA DE TRABALHO. REGISTRO. ÔNUS DA PROVA (incorporadas as Orientações Jurisprudenciais ns. 234 e 306 da SBDI-1) – Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25.04.05.

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 21.11.03)

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-1 – inserida em 20.06.01)

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-1 – DJ 11.08.03)”

DOCTRINA

No caso dos motoristas, não se trata de ônus, mas de obrigação do empregador, não importando a quantidade de empregados, de registrar a jornada de trabalho; intervalo; descanso; fracionamento dos repousos; tempo de espera; enfim, todos os fatos atinentes à jornada de trabalho.

A não apresentação injustificada gera a presunção relativa da veracidade das alegações do motorista postas na petição inicial, que pode ser elidida por prova em contrário. O que se pergunta é, no contexto do motorista que tem atividade eminentemente externa e que está completamente distante do controle físico do empregador, como poderia ser produzida prova em contrário de modo a desfazer a presunção relativa?

Além disso, se o motorista afirmar que quer a juntada dos controles porque eles refletem a real jornada de trabalho desenvolvida e constituem a prova do seu direito, é possível a aplicação do art. 359 do CPC, obrigando o empregador a juntada, sem possibilidade de prova em sentido contrário, caso não for demonstrada a legitimidade da recusa. O novo CPC tem previsão semelhante no art. 399, com presunção de veracidade se a recusa for ilegítima (art. 400, II).

É claro que todas as discussões a respeito das prefixações de jornada, manipulação das anotações (tanto por parte do empregador quanto do empregado) deverão surgir como ocorrem rotineiramente, mas nunca perdendo de vista que *a prova da jornada de trabalho do motorista de caminhão* deve ser documental por meio dos registros de horário.

A nova Lei dos Motoristas representa um claro avanço nas relações de trabalho entre patrão e empregado e, por consequência, facilita a instrução processual no sentido de permitir ao Poder Judiciário a produção de manifestação mais próxima aos fatos efetivamente ocorridos e, com isso, a emissão de provimento mais justo e efetivo.

Há muito ainda a ser pensado a respeito dos desdobramentos processuais resultantes dessa obrigação do registro de horários dos motoristas de caminhão, mas é inegável que o caminho para encontrar a verdade está sendo pavimentado.