

## LEI DOS MOTORISTAS: SEUS IMPACTOS E CONSEQUÊNCIAS PARA USUÁRIOS

Augusto Cesar Pereira da Silva (FATEC GUARULHOS)

[augusto.11.pereira.91@gmail.com](mailto:augusto.11.pereira.91@gmail.com)

Monique Belchior Silva (FATEC GUARULHOS) [moniquepink017@gmail.com](mailto:moniquepink017@gmail.com)

Prof. Me. Vito José Carone (FATEC GUARULHOS) [vitocarone@uol.com.br](mailto:vitocarone@uol.com.br)

### RESUMO

O modal rodoviário impulsionado por incentivos governamentais, baixo custo de implantação, pioneirismo e empreendedorismo dominou o Brasil e se consolidou como maior meio de transporte de cargas. Como ator principal nesse cenário surge a figura do motorista que tamanha sua responsabilidade e importância, não passa despercebido para muitos, seja para o bem ou para o mal. Durante décadas o condutor rodou esse país sem uma lei trabalhista que lhe protegesse e regulasse seu trabalho, entretanto a partir de 2012 essa situação começou a mudar com a lei 12.619, embora tenha sido revogada e cedido lugar a lei 13.103/2015 que está em vigor e rege essa categoria. Este artigo discorrerá sobre o transporte rodoviário de cargas, a importância do motorista e os principais pontos das leis trabalhistas dessa classe. O presente artigo está fundamentado em uma pesquisa exploratória, inclui informações a partir de pesquisa bibliográfica e artigos científicos. É evidente a partir desse estudo que a lei dos motoristas em vigor é importante e uma conquista, porém não existe estrutura tanto para se cumprir, quanto se fiscalizar a mesma. Os resultados desse trabalho indicam que transportadores e motoristas autônomos ainda estão em adaptação a nova lei e não está claro as consequências dela no mercado de trabalho, sendo necessário novos estudos sobre o tema e observação dos empregadores e motoristas durante os próximos anos, tal qual a estrutura rodoviária brasileira,

fundamental para o cumprimento da lei.

**PALAVRAS-CHAVE:** Modal rodoviário. Motoristas. Lei 13.103/2015.

## **ABSTRACT**

The road modal driven by government incentives, low cost of deployment, pioneering and entrepreneurship, dominated Brazil and consolidated itself as the largest means of cargo transportation. As the main actor in this scenario emerges the figure of the driver who has such responsibility and importance, does not go unnoticed for many, whether for good or for bad. For decades the driver has run this country without a labor law that would protect and regulate his work, however from 2012 this situation began to change with law 12.619, although it has been revoked and ceded place to law 13.103 / 2015 that is in force and governs this category. This article will discuss the transportation of cargo by road, the importance of the driver and the main points of the labor laws of this class. This article is based on an exploratory research, includes information from bibliographical research and scientific articles. It is evident from this study that the law of drivers in force is important and an achievement, but there is no structure both to comply with and to supervise the same. The results of this study indicate that freelancers and drivers are still adapting to the new law and the consequences of this in the labor market are not clear, and new studies on the subject and observation of employers and drivers are needed during the next years, Brazilian road infrastructure, fundamental for law enforcement.

**Keywords:** Road modal. Drivers. Law 13.103/2015.

## **1 INTRODUÇÃO**

O modal rodoviário brasileiro ocupa posição de destaque no transporte de cargas e constitui a principal forma de integração entre os diversos polos produtivos e de demanda. Neste cenário o motorista profissional assume o protagonismo como agente desse sistema, embora essa profissão não estivesse regulamentada até 2012, quando foi homologada a lei 12.619/2012. Sendo responsável pela condução e guarda dos veículos e equipamentos o motorista é elogiado, tido como herói por alguns, criticado e vilão para

maioria durante sua jornada de trabalho, que em alguns casos chega a ser estafante e desumana.

Buscando regulamentar e oferecer melhores condições aos motoristas foi sancionado em 2012 a lei 12.619 que vetava a condução por mais de 4 horas consecutivas, exigindo após esse tempo uma parada mínima de 30 minutos para descanso. Com o objetivo de controlar e corrigir a jornada de trabalho, também buscando reduzir os acidentes envolvendo essa classe nas rodovias nacionais. Tal lei não obteve boa aceitação junto aos motoristas, que se mobilizaram e pressionaram as autoridades até que fosse revogada e revista no tocante à regulamentação da jornada de trabalho, desse movimento surgiu em março de 2015 à lei 13.103/2015, onde estendesse a jornada de trabalho dos motoristas em até 12 horas, permitindo um tempo máximo de condução de 5 horas e meia e também reduziu o tempo de descanso semanal remunerado para 24 horas (SILVA, 2016).

Não há dúvidas da conquista que foi o reconhecimento legal da profissão de motorista para essa categoria e os benefícios tocantes que essa lei traz para os profissionais que cruzam esse país há décadas, entretanto existem efeitos colaterais inerentes ao dia a dia do condutor, como falta de locais adequados e seguros para suas paradas para descanso e pernoite, principalmente ao longo das rodovias e sua relação de trabalho com o empregador que é responsável por seus colaboradores e quem terá que atender as exigências da lei, com risco de sanções.

Este estudo tem o objetivo de mostrar o papel e a importância do motorista no transporte rodoviário de carga no Brasil e os principais pontos da lei em vigência que regulamenta essa profissão. O objetivo específico desse estudo é discorrer sobre a falta de estrutura necessária ao cumprimento da lei 13.103/2015 e as suas consequências para empregadores e condutores do setor de transportes.

A metodologia para desenvolvimento desse artigo foi uma pesquisa de cunho exploratório, inclui o levantamento de dados e informações, que será feito a partir de pesquisas bibliográficas, artigos científicos e sites de órgãos governamentais especializados.

O artigo presente estrutura-se em cinco capítulos, onde o primeiro capítulo faz uma apresentação introdutória da pesquisa, demonstrando seus

objetivos, metodologia e resultados. Na sequência, o segundo capítulo traz um breve relato sobre a história do crescimento da malha rodoviária brasileira e surgimento dos motoristas do modal rodoviário de cargas.

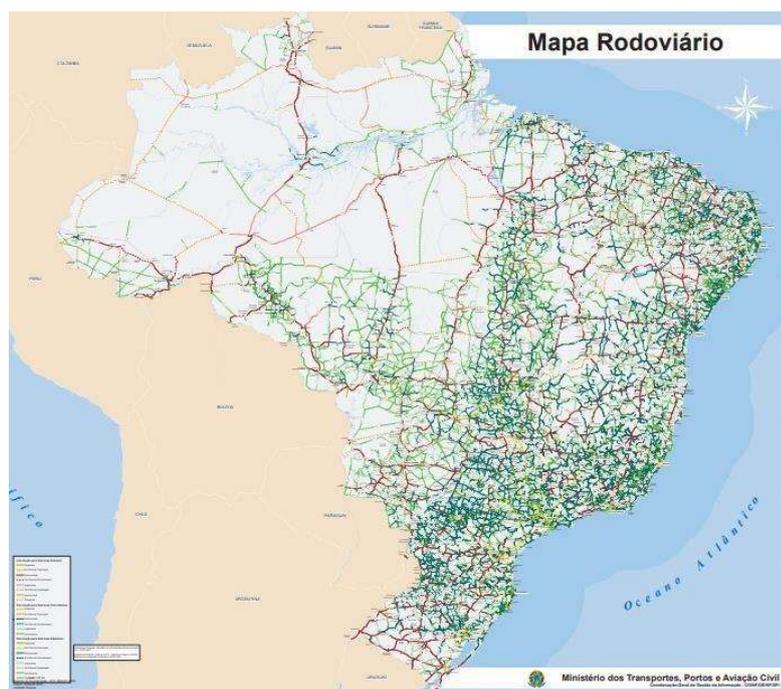
No terceiro capítulo apresenta-se o desenvolvimento da temática, relatando desde o transporte rodoviário de cargas do país até a infraestrutura das rodovias. No quarto capítulo descreve a apresentação dos resultados obtidos, após a realização da pesquisa. Já no quinto capítulo são exibidas as considerações finais.

Ao final, são mostradas as referências bibliográficas utilizadas no artigo.

## 2 EMBASAMENTO TEÓRICO OU REVISÃO DA LITERATURA

Durante o governo de Getúlio Vargas (1930-1945) foram desenvolvidas as bases legais e de infraestrutura para configuração desse modal (HUERTAS, 2013). Focado na união dos mercados regionais, tendo a industrialização da região Sudeste como condutor, existiram grandes investimentos do governo e empresas estatais nos transportes, sendo que no período pós-guerra esses recursos foram centralizados na instalação da malha rodoviária brasileira (CAIXETA-FILHO; MARTINS, 2015). A figura 1 apresenta o mapa rodoviário brasileiro acerca das rodovias estaduais, federais e suas condições relacionadas a infraestrutura rodoviária.

**Figura 1** – Mapa rodoviário



**Fonte:** Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2017

Segundo Huertas (2013), o caminhoneiro surgiu no início dessa forma de transporte como o motorista e proprietário do caminhão, sendo assim um trabalhador autônomo. Para Silva (2016) há uma disparidade entre as condições exigidas para essa atividade e os interesses do mercado de trabalho onde os motoristas estão inseridos. Essa profissão passou muitos anos sem ter amparo legal e continua desprestigiada junto as demais categorias, em caráter de lei a primeira homologação surgiu em 2012 com a lei de nº 12.619, regulação essa que foi prontamente rechaçada pela categoria.

Essa lei sofreu forte rejeição por parte dos motoristas, que se organizaram, se mobilizaram e forçaram a revogação dessa lei no ano de 2015 pela então presidente Dilma Rousseff (SILVA 2016). Para Freitas (2016) ainda com muita briga houve a impetração da nova lei e as consequências oferecidas por ela. Ainda segundo Silva (2016) não são claras as consequências da lei na rotina dos motoristas, pois as empresas não detêm estrutura para cumprir e tão pouco as autoridades dispõem de meios para fiscalização.

### **3 DESENVOLVIMENTO DA TEMÁTICA**

#### **3.1 Transporte rodoviário de cargas no Brasil**

A partir da década de 30 houve um estímulo ao transporte de cargas através do modal rodoviário em detrimento dos demais modais, isso se explica pelo menor custo de implantação de rodovias e a instalação de montadoras de automóveis no Brasil no período pós-guerra.

As transformações econômicas que o Brasil passou através das décadas e o foco mantido no rodoviário fez com que esse mercado crescesse cada vez mais, mantendo uma posição de destaque.

Atualmente o transporte de cargas pelas rodovias funciona em forma de livre mercado, legalizado e regido pela lei nº 11.442/2007, onde a movimentação de cargas através do sistema rodoviário no Brasil possui uma estrutura considerável e é detentora do fluxo, que vai desde produções

agrícolas inteiras até pequenas encomendas (VALENTE et al., 2014).

### **3.2 O motorista de caminhão**

O caminhoneiro é uma figura bem presente e marcante no Brasil, dado o fato de ser o modal mais significativo da matriz de transportes e por oferecer uma oportunidade aos autônomos de ingressar no mercado de trabalho e de se tornar um empresário. Esse trabalhador na maioria do tempo solitário em sua jornada é o responsável por seu veículo, onde vêm a se tornar mecânico e eletricista e está sujeito a todos os riscos causados pelas estradas brasileiras e sua jornada de trabalho.

A atividade de guiar um veículo pesado por si só já é difícil, isso se agrava quando é levado em consideração a pressão exercida pelo empregador, contratante do frete ou o cliente final ansioso por sua carga e/ou encomenda, a insegurança ao motorista e cargas em alguns trechos Brasil afora com altos índices de roubos de cargas, falta de estrutura adequada as paradas para alimentação e descanso e também a impaciência de outros usuários dos sistemas viários que responsabilizam os caminhões por todos os problemas de tráfego que dificultam a circulação e os culpam por acidentes em rodovias envolvendo veículos de carga e outros veículos. O motorista junto com seu caminhão é responsável por girar a maior parte da economia nacional e integrar esse país, embora tenha esse papel de destaque, essa profissão passou muitos anos sem ter amparo legal e continua desprestigiada junto as demais categorias.

### **3.3 A jornada de trabalho do motorista de caminhão**

Desde os primórdios do modal rodoviário os motoristas jamais tiveram amparo legal e sempre estiveram à mercê das necessidades do mercado e do empregador. Sendo assim nunca existiu horário para início e fim de jornada, menos ainda descanso semanal ou outros benefícios. Essa jornada estafante em muitos casos obrigou profissionais desse setor a utilizar entorpecentes para aguentar sua rotina (SILVA 2016) e chegar ao destino, trazendo prejuízo a sua saúde e risco de vida para o motorista e demais em volta.

Essa situação alarmante passou a chamar a atenção de autoridades e

em 2012 fora aprovada a lei 12.619 que determinava a jornada de trabalho e reconhecia legalmente os condutores profissionais, entretanto não foi bem recebida pelos motoristas e teve que ser revogada em 2015. Atualmente o profissional está amparado pela lei 13.103/2015 que determina a sua jornada de trabalho (SILVA, 2016).

### **3.4 Lei nº 12.619/2012 e a reação dos motoristas**

Essa lei surgiu para legalizar, reger a profissão e com o objetivo de diminuir os acidentes envolvendo veículos de carga nas rodovias brasileiras. A lei nº 12.619 foi sancionada em 30/04/2012 e dispunha sobre a jornada de trabalho dos motoristas, essa legislação obrigava os trabalhadores a respeitar uma jornada de 8 horas de trabalho, permitindo um acréscimo de 2 horas extras de jornada, devia respeitar-se também um limite de 4 horas interrompidas de condução, 30 minutos para descanso após as 4 horas, 1 hora de horário de refeição, descanso de 11 horas a cada 24 horas e, por fim, descanso semanal remunerado de 35 horas (BEZERRA, 2016).

Essa regulamentação não agradou aos condutores que se mobilizaram e protestaram contra a medida. A reclamação dos motoristas se justifica pelo temor da reação do mercado de trabalho e a precariedade dos transportadores em oferecer locais apropriados em seus pontos de apoio e filiais espalhadas pelo Brasil, bem como a inexistência de postos ou paradas que ofereçam um alojamento e restaurante para os colaboradores, que são obrigados a permanecer em seus caminhões tanto para descanso, como para refeições, estando sujeitos a assaltos.

### **3.5 Lei nº 13.103/2015**

Segundo Freitas (2016) a lei nº 13.103/2015 em vigor determina a jornada de trabalho em 10 horas, podendo ser acrescida de até 2 horas, determina também um tempo de 5 horas e meia de condução direta com pausa de 30 minutos de descanso, mas pode ser descartada essa pausa para que o condutor encontre local seguro para o descanso, manteve 1 hora para refeição, também fora mantido o descanso de 11 horas a cada 24 horas, mas admitiu-se o tempo de espera para carregamento, descarregamento e fiscalização como tempo de descanso e não de jornada de trabalho e o

descanso semanal remunerado foi determinado em 24 horas.

As empresas transportadoras ainda buscam se adaptar à nova legislação, embora estejam em vigor a quase 3 anos. Os empresários ainda estão estudando como atender as determinações quanto a jornada de trabalho, pois estão sujeitos a algumas situações em suas operações como as janelas de agendamentos de carga e descarga de seus clientes, *transit time* exigido por contrato ou regimes especiais de transporte como DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro), inexistência de pontos de apoio ou postos com estrutura para paradas de descanso nas rotas operadas e falta de alojamento para os motoristas na matriz e filiais das transportadoras.

### **3.6 Consequências da lei e como cumpri-la**

A lei claramente busca beneficiar os motoristas e humanizar suas jornadas, entretanto pode ter um efeito justamente contrário, já que as empresas ainda estão buscando se adaptar a essa legislação e continuar a atender seus clientes, pois os transportadores sempre ditaram a jornada de trabalho de seus motoristas, em algumas ocasiões os próprios motoristas fizeram e fazem suas jornadas.

Com essa nova exigência legal, os transportadores terão obrigação de determinar cada parada de seus colaboradores e até alterar roteiro dos mesmos para atender-la, realizar um investimento alto em controles como monitoramento via satélite para garantir que o motorista irá parar, treinamento e conscientização de motoristas, buscar parceria com postos para criar áreas de descanso nas rotas, construir alojamentos em suas próprias dependências, o que pode ocasionar uma pressão a mais em cima de motoristas e empregadores.

### **3.7 Infraestrutura nas rodovias**

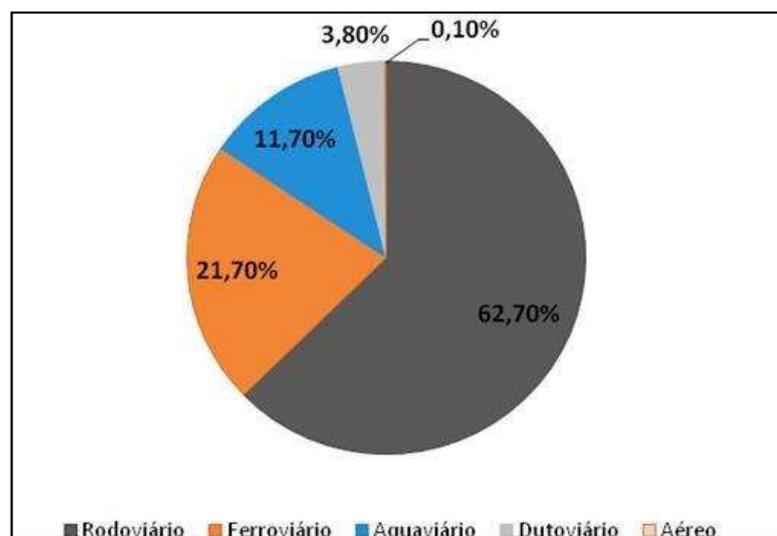
Atualmente nem todas as rodovias brasileiras possuem locais seguros de descanso e alimentação para os motoristas como determina a lei, quanto mais distante do centro-sul do Brasil, maior a dificuldade de se encontrar essa estrutura. Além da falta de pontos de apoio, se tem rodovias que mal possuem asfalto o que aumenta em muito o tempo de viagem e acaba por exigir mais do motorista e do veículo, os governos estadual e federal terão

que buscar meios para desenvolver a infraestrutura das vias, incentivar o surgimento de locais adequados para os motoristas, fiscalizar e garantir o cumprimento da lei.

#### 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O modal rodoviário é o mais importante para economia, é responsável por transportar 60,48% das cargas no Brasil (VALENTE et al., 2014). Segundo o estudo da ILOS (2010) os caminhões representam 62,70% do transporte de cargas, conforme ilustrado abaixo na Figura 2. Com volumes tão expressivos esse mercado se torna sensível a qualquer alteração interna ou externa em sua forma de atuar.

**Figura 2** – Matriz de transportes do Brasil



**Fonte:** ILOS, 2010

Com uma atuação de destaque, existe uma exigência enorme sobre os motoristas e diante desse cenário surgiu a lei dos motoristas para atender os condutores brasileiros, uma tentativa de protegê-los e como uma ferramenta para reduzir os acidentes.

As alterações advindas da lei nº 13.103/2015 ainda estão sendo digeridas pelo setor, que estão em fase de adaptação, as principais exigências da lei tangem a jornada de trabalho dos condutores, delimitando as horas trabalhadas e garantindo o descanso dos profissionais.

Não são nítidas as consequências da criação da lei dos motoristas e se

na prática trará real benefício a essa categoria, que mesmo em condições adversas frente às rodovias e suas estruturas, mantem-se firmes para que cargas e encomendas cheguem a seus destinos, independente de região ou estado da entrega.

A atual estrutura das rodovias é insuficiente para as demandas dos motoristas, ainda mais quando se coloca a luz da lei que requer mais pontos de paradas ao longo das vias e principalmente oferecer segurança nesses locais, exigindo investimentos de iniciativa privada e pública para desenvolvimento de infraestrutura.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados desse estudo indicam que é notória a conquista que foi o reconhecimento legal da profissão de motorista para essa classe e demais profissionais de logística e os ganhos que essa lei trás para os profissionais que rodam esse país há quase um século, entretanto existem efeitos colaterais, que ainda não refletiram nas atividades cotidianas dos transportadores. Nesse contexto novas pesquisas devem ser realizadas e motoristas sejam autônomos ou empregados serem observados nos próximos anos, bem como a estrutura rodoviária brasileira, que é imprescindível para o funcionamento da lei pertinente.

## REFERÊNCIAS

BEZERRA, K. A. **Ser caminhoneiro: a análise das condições de trabalho e suas relações com a temporalidade laboratorial**. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. Disponível em: <[http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/19340/1/2016\\_dis\\_kabezerra.pdf](http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/19340/1/2016_dis_kabezerra.pdf)> . Acesso em: 02 mai. 2018.

CAIXETA-FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. (Organizadores). **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. 1º ed. - 13 reimpr. - São Paulo: Atlas, 2015.

FREITAS, I. K. G. de. **A lei dos caminhoneiros (13.103/2015): uma análise dos seus impactos jurídicos, econômicos e sociais na profissão**

dos motoristas. Artigo (Bacharel em Direito). Escola de Humanidades e Direito, Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ucb.br/jspui/handle/123456789/8972>>. Acesso em: 03 mai. 2018.

HUERTAS, D. M. **Território e circulação**: transporte rodoviário de carga no Brasil. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-04112013-130623/pt-br.php>>. Acesso em: 03 mai. 2018.

ILOS- Instituto de Logística e Supply Chain. **Cenário da infraestrutura rodoviária no Brasil**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/cenario-da-infraestrutura-rodoviaria-no-brasil/>>. Acesso em 02 mai. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL.

**Rodovias**. Brasil, 2017. Disponível em: <[http://www.transportes.gov.br/images/BIT\\_TESTE/Mapas/MapaRodovi%C3%A1rio.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/BIT_TESTE/Mapas/MapaRodovi%C3%A1rio.pdf)>. Acesso em 02 mai. 2018.

SILVA, L. G. da. **Mulheres motoristas de caminhão**: realidades, estereótipos e desafios. 2016. Tese (Doutorado em Saúde Ambiental) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-18042016-135549/pt-br.php>>. Acesso em: 02 mai. 2018.

VALENTE, A. M. et al. **Gerenciamento de transporte e frotas**. 2. Ed. rev. São Paulo: Cengage Learning, 2014.

O conteúdo relatado e as opiniões emitidas pelos autores dos artigos e trabalhos são de sua exclusiva responsabilidade, não refletindo necessariamente a opinião do Conselho Editorial e Colaboradores da Revista FATEC Guarulhos: Gestão, Tecnologia & Inovação.