

DESAFIOS JURÍDICOS DO TRABALHO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

LUCIANE CARDOSO BARZOTTO

Professora da UFRGS e Desembargadora do TRT4.

Resumo: Este texto analisa o regime jurídico do transporte rodoviário de cargas no Brasil sob a ótica da Lei n. 12.619/2012 e da Lei n. 13.103/2015, com enfoque no impacto do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n. 5.322 pelo Supremo Tribunal Federal (STF). A tese central reside no fato de que a decisão do STF estabeleceu balizas constitucionais para a regulação da jornada, dos períodos de descanso e das condições de trabalho do motorista profissional, vedando de forma expressa a flexibilização de direitos sociais indisponíveis. Sinteticamente examina-se o contexto e os fundamentos constitucionais da proteção ao trabalho da

categoria, dos impactos socioeconômicos da atividade e das referências internacionais, especialmente a Convenção n. 153 da OIT e as Diretrizes Conjuntas OIT-ITF, documento de 2019. Conclui-se que a autonomia privada coletiva no setor está estritamente subordinada à supremacia da Constituição Federal, sendo inválida qualquer negociação que importe redução ou supressão de direitos indisponíveis vinculados à saúde e à segurança do trabalhador.

Palavras-chave: Motorista profissional; ADI 5.322; Jornada de trabalho; Direito Social do Trabalho; Transporte rodoviário; OIT.

1. INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de cargas configura uma função essencial e estratégica para a economia brasileira, na medida em que constitui a principal operação logística do país.

De acordo com Jeremy Rifkin, a infraestrutura produtiva de uma sociedade é construída sobre três pilares interconectados e essenciais: energia, comu-

nicação e transporte.¹ A sinergia e a evolução desses três elementos são cruciais para o desenvolvimento e a eficiência econômica. Neste contexto vital do setor dos transportes se encontra o trabalho dos motoristas profissionais.

Em virtude da imensa extensão territorial, da significativa concentração das malhas produtivas e da crônica fragilidade de outras formas de transporte, no Brasil o setor de transportes é responsável por superar 60% da circulação de bens, firmando-se como componente indispensável das cadeias de suprimentos nacionais.

Apesar de sua relevância econômica, os motoristas profissionais historicamente enfrentam condições laborais desafiadoras. Tais condições se manifestam em extensas jornadas, fortes pressões para o cumprimento de prazos rigorosos, precária ou inexistente infraestrutura de descanso, riscos acentuados de acidentes e severo impacto sobre a saúde física e mental. Durante longas décadas, estas problemáticas foram tratadas de forma fragmentada pela legislação infraconstitucional. Diante disso, o legislador editou a Lei n. 12.619/2012 – que foi posteriormente alterada pela Lei n. 13.103/2015 – com o nítido objetivo de instituir um patamar mínimo de direitos específicos para a categoria dos motoristas profissionais. Estas leis rapidamente revelaram profundas tensões entre o forte interesse econômico do setor transportador e os direitos sociais fundamentais do trabalhador, especialmente no tocante à remuneração, à limitação de jornada e à garantia de repouso. A inevitável judicialização desse conflito culminou no decisivo julgamento da ADI 5.322 pelo Supremo Tribunal Federal. Em consequência, esta decisão redefiniu os contornos constitucionais do trabalho no setor. Portanto, o presente texto propõe um olhar sobre esses fenômenos, conjugando as dimensões jurídicas, econômicas, sociais e internacionais para analisar os desafios do regime protetivo.

2. O MARCO REGULATÓRIO ANTERIOR À ADI 5.322 E SUAS VULNERABILIDADES

Antes da intervenção da ADI 5.322, ação movida pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres CNTTT, o regime normativo vigente apresentava uma série de vulnerabilidades estruturais que comprometiam a proteção da categoria dos motoristas.

Antes da edição das Leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015, os litígios envolvendo motoristas eram marcados pela dificuldade probatória, especialmente

1. RIFKIN, Jeremy. *Sociedade com custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo*. São Paulo: M.Books, 2014.

pela falta de reconhecimento do tacógrafo e de outros dispositivos como meios legítimos de controle da jornada: os trabalhadores buscavam o pagamento de horas extras no judiciário contra a tese patronal do trabalho externo e ausência de controle da jornada. A alocação do ônus da prova recaía de forma assimétrica sobre o trabalhador, comprometendo a efetividade da proteção jurídica. As leis que regulamentaram o setor evidenciam uma evolução no campo da proteção aos direitos fundamentais dos trabalhadores.²

Os dados estatísticos apresentados por Nicoladeli e Peres³ corroboram a relação entre regulamentação adequada da jornada e redução de acidentes rodoviários, visto que as alterações legislativas de 2012 e 2015 contribuíram para significativa queda no número de ocorrências envolvendo caminhões. Isso confirma que a limitação do tempo de condução não é apenas um direito trabalhista, mas também uma medida de proteção coletiva.

2.1 Jornadas extensas

Os motoristas realizavam, na prática por necessidade de cumprimento de metas, jornadas extrapoladas, muito além das 8 diárias e 44 semanais, reguladas pela Constituição Federal do 88, art. 7º, inciso XIII. Nessa conjuntura, em rotas demoradas ou notoriamente perigosas, constatava-se que muitos profissionais permaneciam em atividade por períodos muito superiores ao limite de tolerância, o que inegavelmente gerava fadiga intensa e um risco acentuado de acidentes com potencial fatal.

2.2 O “Tempo de espera”

A legislação de 2015 introduziu a figura do “tempo de espera”, conceituando-o como verba indenizatória. Essa exclusão normativa do tempo à disposição seja como jornada extra ou mesmo jornada normal, foi criticada por ensejar a

-
2. GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. *Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015*. 4. ed. São Paulo: LTr, 2025.
 3. 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 n. 13.103/2015*. 2015. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/89202/2015_nicoladeli_sandro_inovacoes_precarizadoras.pdf. Acesso em: 23 out. 2025.

redução da proteção social e permitir que períodos em que o motorista não estava na atividade de “dirigir estritamente” fossem excluídos da remuneração.

2.3 Insuficiência e precariedade da infraestrutura de descanso

Torna-se imperioso reconhecer que grande parte do território nacional carece de postos de descanso devidamente certificados que ofereçam condições básicas de segurança, iluminação e sanitários adequados. São poucos os PPDs (Pontos de Parada e Descanso), visto que são apenas 6 construídos e homologados em rodovias federais concedidas. Contando-se com os pontos privados são 170 locais de parada.⁴ Essa carência motiva muitos motoristas a realizarem seu repouso em acostamentos ou locais manifestamente sem estrutura, submetendo-se a riscos de furtos, violência e acidentes veiculares.

3. A DECISÃO NA ADI 5.322

O julgamento da ADI 5.322 pelo Supremo Tribunal Federal representou um ponto de inflexão, reafirmando a supremacia dos direitos fundamentais sociais no âmbito das relações de trabalho do setor, sendo que declarou 15 dispositivos da Lei 13.103/2015, como constitucionais e 11 dispositivos, da mesma lei, como inconstitucionais.

São constitucionais os seguintes dispositivos:

1. Art. 71, § 5º – Redução/fracionamento do intervalo intrajornada
2. Art. 168, § 6º – Exame toxicológico periódico
3. Art. 168, § 7º – Exame toxicológico com janela de detecção
4. Art. 235-A – Abrangência da lei aos motoristas profissionais
5. Art. 235-C, *caput* – Jornada de 8h + possibilidade de prorrogação
6. Art. 235-C, § 13 – Ausência de horário fixo de início/fim
7. Art. 235-D, § 3º – Dispensa do serviço com veículo estacionado
8. Art. 235-D, § 6º – Prorrogação da jornada por segurança
9. Art. 235-D, § 7º – Descanso em balsa/embarcação com cabine-leito

4. SANTOS FILHO, Alziro Motta. Caminhoneiros em direção ao descanso: a exigibilidade do art. 67-C do CTB e a omissão estatal na criação de pontos de parada e descanso. *In*: RODRIGUES, Douglas Alencar; PEEL, Celso; BUZZI, Rodrigo (coord.). *Temas atuais de infraestrutura e logística*. ABFP, 2025. p. 9-26.

10. Art. 235-D, § 8º – Regras especiais via convenção/acordo
11. Art. 235-F – Jornada 12x36
12. Art. 235-G – Remuneração variável
13. Art. 9º da Lei 13.103/2015 – Condições dos locais de espera/descanso
14. Art. 22 da Lei 13.103/2015 – Conversão de sanções administrativas
15. Art. 148-A do CTB – Exame toxicológico para CNH C/D/E

São dispositivos inconstitucionais, segundo a ADI5.322:

CLT – Art. 235-C

1. § 3º (parte final) – Fracionamento do descanso de 11h
2. § 8º (parte final) – Tempo de espera não computado como jornada
3. § 1º (expressão “e o tempo de espera”) por arrastamento
4. § 9º (inteiro) – Indenização de 30% pelo tempo de espera
5. § 12 (parte final) – Movimentações no tempo de espera fora da jornada

CLT – Art. 235-D

6. *Caput* (parte final) – Repouso semanal usufruído apenas no retorno
7. § 1º – Fracionamento do repouso semanal
8. § 2º – Acúmulo de descansos semanais
9. § 5º – Repouso com veículo em movimento

CLT – Art. 235-E

10. Inciso III – Repouso com veículo em movimento no transporte de passageiros

CTB – Art. 67-C

11. § 3º (parte final) – Descanso fracionado e usufruído no veículo

A partir deste panorama analisamos os principais argumentos utilizados na decisão do STF.

3.1 Critérios constitucionais aplicados pelo STF

O Supremo Tribunal Federal promoveu a análise da constitucionalidade das normas infraconstitucionais sob três eixos dogmáticos centrais, a saber: a proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, CF), o direito fundamental ao descanso (art. 7º, XV, CF) e o princípio basilar da dignidade da pessoa humana

(art. 1º, III, CF). Tais pilares serviram como pressupostos para invalidar dispositivos que feriam o mínimo existencial do motorista.

3.2 Dispositivos que tiveram a constitucionalidade confirmada

Foram preservados, em síntese, os seguintes aspectos regulatórios que coadunam com a proteção: a exigência de exames toxicológicos, a jornada padrão de oito horas com possibilidade de prorrogação legal, o descanso em cabine-leito somente com o veículo estacionado, a remuneração variável por produtividade (desde que observado o mínimo legal), a jornada 12x36 em condições específicas e a ausência de horário fixo de início e fim de jornada.

3.3 Dispositivos que tiveram a inconstitucionalidade declarada

Em contrapartida, foram formalmente invalidados os pontos mais críticos que representavam a flexibilização indevida. Neste rol, destacam-se: o repouso com o veículo em movimento e sob a condução de outro motorista (o chamado “descanso com o veículo em movimento”), o inadmissível acúmulo de descansos semanais remunerados, a inconstitucional exclusão do tempo de espera da efetiva jornada de trabalho, o fracionamento do descanso interjornada em prejuízo do lapso mínimo e o repouso obrigatório apenas no momento do retorno à base da empresa.

3.3.1 Intervalos interjornadas e repouso semanal

O STF considerou inconstitucionais normas que permitiam a redução ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado. O STF entendeu que tais intervalos constituem instrumentos essenciais de preservação da saúde e integridade psicofísica do trabalhador, protegidos pelo art. 7º, XXII, da Constituição Federal. Esse entendimento dialoga com a jurisprudência consolidada do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que tradicionalmente reconhece a indisponibilidade dos períodos de descanso destinados à recomposição das energias do trabalhador.

3.3.2 Exclusão do “tempo de espera” da jornada

Outro ponto fulcral foi a declaração de inconstitucionalidade da exclusão do chamado “tempo de espera”, período em que o motorista permanece à disposição do empregador em operações de carga/descarga ou fiscalização. O STF

entendeu que tais atividades integram o vínculo laboral e que sua exclusão fraudaria o conceito de jornada, previsto no art. 4º da CLT, que considera como de serviço o tempo em que o empregado se encontra à disposição do empregador. A decisão reforça a ideia de que a jornada não pode ser artificialmente reduzida por construções normativas que afastem o trabalhador das garantias mínimas asseguradas pela legislação.

3.3.3 Descanso com o veículo em movimento

A Corte também invalidou dispositivo que autorizava o descanso do motorista com o veículo em movimento, por comprometer a finalidade biológica do repouso. A jurisprudência constitucional brasileira tem reiterado que normas que flexibilizem direitos fundamentais devem preservar o núcleo essencial das garantias trabalhistas, o que não se verificava na hipótese.

4. LIMITES CONSTITUCIONAIS DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

A decisão do STF na ADI 5.322 reafirmou o postulado de que a negociação coletiva, embora reconhecida constitucionalmente, somente é válida quando guardar estrita compatibilidade com os direitos fundamentais do trabalhador. Neste sentido, fica estabelecido que não podem ser objeto de flexibilização ou supressão por meio de convenções ou acordos coletivos: o descanso interjornada e o o descanso semanal remunerado. Com efeito, a autonomia negocial coletiva, prevista no art. 7, inciso XXVI, encontra seu limite intransponível na irrenunciabilidade e indisponibilidade dos direitos que tutelam a saúde e a vida digna do motorista.

O art. 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal reconhece a validade dos acordos e convenções coletivas de trabalho. Nesse sentido, não há impedimento para que as matérias declaradas inconstitucionais sejam objeto de negociação coletiva, desde que não sejam feitos nos termos dos dispositivos declarados inconstitucionais pela Lei n. 13.103/2015 para não padecerem dos mesmos vícios de inconstitucionalidade já declarados pelo STF, uma vez que a todas as normas e até as criadas pela autonomia coletiva se sujeitam aos ditames constitucionais. O Supremo Tribunal Federal, ao julgar o Tema 1.046, com repercussão geral reconhecida, fixou entendimento vinculante no qual afirmado que são constitucionais os acordos e convenções coletivas que, considerando as especificidades da atividade econômica, estipulem limitações ou adequações relativas a direitos

trabalhistas, desde que preservados aqueles considerados absolutamente indisponíveis. Dessa forma, conclui-se que a negociação coletiva referente ao descanso semanal do motorista profissional, por exemplo, deve ocorrer dentro dos parâmetros estabelecidos pelo STF no Tema 1.046 e conforme os dispositivos legais mencionados, garantindo-se, simultaneamente, a autonomia coletiva e a proteção mínima assegurada pela ordem jurídica.

Apesar de reconhecer a inconstitucionalidade de parte da Lei n. 13.103/2015, o STF reafirmou a plena validade da negociação coletiva, em consonância com o art. 7º, XXVI, da Constituição Federal, como vemos nos dispositivos a seguir:

4.1 Redução e fracionamento do intervalo intrajornada

O Tribunal declarou constitucional a pactuação coletiva que reduz ou fraciona o intervalo intrajornada, desde que ajustada por acordo ou convenção coletiva. Trata-se de aplicação da doutrina da adequação setorial negociada, segundo a qual categorias profissionais podem, mediante negociação, ajustar condições específicas do setor produtivo.

4.2 Prorrogação da jornada para além de duas horas extras

O STF também afirmou não haver limite constitucional máximo para a prestação de horas extraordinárias, cabendo à negociação coletiva disciplinar eventual prorrogação até quatro horas diárias. A decisão acompanha tendência jurisprudencial que prestigia a autonomia coletiva como elemento de governança das relações de trabalho.

5. DIMENSÃO REGULATÓRIA E INSTITUCIONAL DA EFETIVIDADE

A mera declaração de inconstitucionalidade não garante a integral efetividade da decisão, até porque os temas declarados inconstitucionais necessitam um tratamento pelo setor. Nos embargos, a Corte reforçou a centralidade da negociação coletiva, destacando sua capacidade de adaptar normas gerais às realidades específicas de cada categoria profissional – especialmente aquelas de forte complexidade logística, como o transporte rodoviário. O STF entendeu que os efeitos da decisão são a partir de 12/07/2023. Não há uma posição unificada nos TRTs e TST, bem como existem notas técnicas divergentes sobre a abrangência das negociações coletivas pós ADI 5.322, como manifestações do

MPT, AGU e CNTTT e CNT. Alguns autores,⁵ ao criticarem a decisão do STF, entendem que as leis anteriores dos motoristas profissionais foram construídas com base em diálogo social com os envolvidos.

6. TENDÊNCIAS LEGISLATIVAS E A NECESSIDADE DE CONSOLIDAÇÃO

Os debates relativos à duração e ao controle da jornada laboral, particularmente no que se refere aos motoristas profissionais, buscam uma racionalização que transcende a dimensão protetiva individual e repercute na própria eficiência organizacional, exercendo uma dupla função. Por um lado, busca-se preservar a saúde e integridade física do trabalhador e, de outro, contribui-se para a segurança jurídica nas relações de trabalho, ao fornecer elementos probatórios objetivos para eventuais litígios.

A atividade de transporte rodoviário profissional no Brasil está novamente na mira de importantes alterações legislativas que buscam modernizar e flexibilizar as regras de trabalho e descanso da categoria. Atualmente, diversos projetos de lei (PLs) e Propostas de Emenda Constitucional (PECs) tramitam no Congresso Nacional, visando adaptar a legislação às realidades das estradas e às necessidades dos caminhoneiros.

O ponto central das discussões é a jornada de trabalho e, especificamente, o período de descanso obrigatório. O PL 2649/2025 propõe uma mudança significativa no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ao permitir que o descanso de 11 horas possa ser flexibilizado. Essa modulação dependeria de dois fatores práticos: as condições reais de trafegabilidade das rodovias e a disponibilidade de pontos seguros de parada, espera e descanso. O objetivo é equilibrar a segurança com a eficiência, reconhecendo que a rigidez atual pode ser impraticável em certas situações de trânsito ou falta de infraestrutura.

Além disso, há propostas que buscam dar maior autonomia ao motorista, como as alterações sugeridas nos arts. 67 e 3º do CTB, visando maior liberdade na gestão de sua rotina.

5. GONÇALVES, Ane Elise; TEIXEIRA FILHO, Amílcar Cordeiro. Monólogo institucional: breves reflexões sobre o julgamento do Supremo Tribunal Federal na ADI n. 5.322 sobre a Lei dos caminhoneiros (Lei n. 13.103/2015). *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Brasília, DF, v. 89, n. 4, p. 137-162, out./dez. 2023. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/230136>. Acesso em: 1 dez. 2025.

A flexibilização ganha ainda peso com as Propostas de Emenda à Constituição. Uma delas pretende alterar o art. 7º da Constituição Federal para permitir que as regras sobre o descanso e os intervalos sejam definidas por meio de convenções ou acordos coletivos de trabalho. Se aprovada, essa PEC transferirá o poder de regulamentação para a negociação entre sindicatos e empregadores, permitindo regras mais ajustadas às especificidades regionais e setoriais do transporte. Outra PEC relevante é a 22/2025, que busca instituir uma Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional. Essa iniciativa visa criar um arcabouço legal e estrutural para dar suporte à categoria, reconhecendo o seu papel estratégico para a economia do país.

Em resumo, os projetos em andamento refletem uma tentativa do legislativo de caminhar em direção a um modelo que considere a infraestrutura das estradas, a segurança do motorista e a negociação coletiva como fatores cruciais para a regulamentação do trabalho do transporte rodoviário. Observa-se que movimentos legislativos em curso buscam reintroduzir a possibilidade de maior flexibilização da jornada e do repouso, em uma tentativa de contornar a tese firmada pelo STF.

7. A CONVENÇÃO N. 153 DA OIT E O DIÁLOGO DAS FONTES

A análise do regime jurídico dos motoristas profissionais encontra eco no plano internacional. A evolução do Direito do Trabalho no Brasil manifesta-se como um processo contínuo de adaptação normativa, interpretativa e institucional. Carvalho⁶ caracteriza e entende que a tutela jurídica do trabalhador não pode ser compreendida isoladamente, pois sofre influxos crescentes de tratados internacionais, o que não é diferente no caso dos motoristas.

A Convenção n. 153 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) estabelece parâmetros essenciais de proteção ao motorista profissional, fixando limites máximos de direção, pausas obrigatórias, descanso adequado e sistemas de fiscalização. O objetivo primordial desta Convenção é prevenir a fadiga, reconhecida como causa frequente de acidentes de trânsito.⁷ A

6. CARVALHO, Augusto César Leite de. *Direito do trabalho: curso e discurso*. 6. ed. São Paulo: Venturoli, 2024. p. 286.

7. ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção n. 153: sobre a duração do trabalho e os períodos de descanso nos transportes rodoviários*. Genebra: OIT,

Convenção 153 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), adotada em 1979 determina que os países membros devem aderir mecanismos eficazes de fiscalização, como registros e instrumentos de controle da jornada, em veículos ou em documentos apropriados. A Convenção também se articula com normas complementares da OIT sobre segurança e saúde no transporte, incentivando uma abordagem integrada entre empregadores, trabalhadores e autoridades públicas. Em síntese, a Convenção 153 busca equilibrar a produtividade no transporte rodoviário com a proteção social dos motoristas e a segurança viária.

Nesse contexto, a decisão da ADI 5.322 guarda plena sintonia e reforça esses princípios universais de proteção à saúde e segurança tanto dos motoristas como dos transeuntes das linhas viárias, ao expressamente vedar práticas normativas que impliquem a redução indevida dos períodos de repouso.

8. DIRETRIZES OIT-ITF: TRABALHO DECENTE E A RESPONSABILIDADE DA CADEIA LOGÍSTICA

As Diretrizes Conjuntas da OIT-ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes) – Diretrizes da OIT sobre a promoção do trabalho decente e da segurança rodoviária no setor de transportes, complementam a Convenção n. 153 ao introduzir aspectos organizacionais da atividade. O documento foi idealizado entre 2015 e 2019 e nas diretrizes recomenda-se a instituição de remuneração justa, a máxima transparência contratual, a adoção de medidas para mitigação da fadiga e o incentivo ao diálogo social permanente, sinalizando para o trabalho decente deste setor. Desse modo, reforça-se a tese de que a segurança viária e a saúde laboral dependem da responsabilidade solidária e compartilhada da cadeia logística como um todo, desde o momento do embarque das cargas até o ponto final.⁸

1979. Disponível em: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312298. Acesso em: 1 dez. 2025.

8. ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT); INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF). *Diretrizes conjuntas para a melhoria do acesso aos serviços sanitários para motoristas de transportes internacionais rodoviários*. Genebra: OIT, 2019. Disponível em: https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ILO%20Road%20Transport%20Guidelines_PT_0_0.pdf. Acesso em: 1 dez. 2025.

As Diretrizes da OIT reconhecem que motoristas de veículos rodoviários comerciais – assalariados ou não – enfrentam pressões estruturais decorrentes das cadeias de contratação, o que gera déficits de trabalho decente, baixos salários e práticas inseguras de direção. O texto enfatiza que essas pressões são impulsionadas especialmente pelos “empregadores econômicos”, que, para a OIT são empresas que contratam o transporte, sem empregar diretamente os motoristas, mas que controlam tarifas e prazos. Por isso, as Diretrizes estabelecem responsabilidades compartilhadas entre governos, empregadores, empregadores econômicos e sindicatos para garantir segurança, condições adequadas de trabalho e remuneração justa no setor. O documento apresenta um conjunto de normas sobre pagamentos sustentáveis, que equivalem ao conceito de tarifas seguras: remunerações que cubram custos reais, evitem que motoristas assumam riscos para compensar perdas e permitam recuperar despesas operacionais. Os motoristas, inclusive autônomos e trabalhadores de plataformas de frete – devem ser remunerados por todo o tempo trabalhado, incluindo espera, carga e descarga. O texto reforça a necessidade de regulamentação e fiscalização de tempos de direção, intervalos, velocidade e excesso de carga, sempre sob o princípio da cadeia de responsabilidade, responsabilizando todas as partes envolvidas. Outro eixo central das Diretrizes diz respeito à saúde e segurança ocupacional (SSO), recomendando que governos e empresas adotem protocolos de prevenção, treinamento, medidas contra fadiga, acesso seguro a instalações sanitárias e proteção contra violência e assédio – com atenção especial às necessidades das mulheres no setor. Também orienta que trabalhadores em formas de emprego não convencionais recebam garantias de direitos fundamentais, acesso à seguridade social, EPIs, condições adequadas de descanso e meios de denunciar riscos sem retaliação. As Diretrizes reforçam ainda a importância do diálogo social, da negociação coletiva e da participação dos sindicatos nos processos de inspeção e monitoramento.

A OIT-ITF abordam a necessidade de transparência contratual, manutenção de registros, e modelos de contratação que fortaleçam condições seguras de trabalho, incluindo a orientação para que contratos de prestação de serviços – inclusive de motoristas não assalariados – respeitem padrões mínimos da indústria e sejam compatíveis com as Convenções da OIT. A fiscalização deve ser eficiente, imparcial e acompanhada de mecanismos acessíveis de queixas e reparação. As Diretrizes também reforçam a obrigação das empresas adotarem processos de devida diligência em direitos humanos, envolvendo sindicatos em todas as etapas.

Em relação aos modelos de planos de direção segura, o documento apresenta três exemplos práticos (New South Wales, Linfox e Australian Logistics Compliance)⁹ que servem como referência para empresas e motoristas, incluindo informações como rotas, tempos estimados, requisitos de descanso, sistemas de monitoramento, formas de remuneração, verificações de segurança, condições do veículo, avaliações de fadiga e procedimentos em caso de atrasos ou incidentes. Estes planos de direção segura demonstram que a sua estruturação deve prevenir riscos, garantir conformidade legal e apoiar decisões operacionais que priorizem a segurança. Os planos devem ser feitos com a concordância do motorista, sendo flexíveis para que acompanhe o motorista e se aceitem ajustes decorrentes de eventuais alterações nas viagens, seja em função das condições pessoais do condutor e seu estado psicofísico, ou em funções objetivas de clima e trafegabilidade, ou mesmo em função de necessidades de carga transportada. Portanto, os planos devem ser atualizados, transparentes, revisados regularmente e adaptáveis a imprevistos, sempre com o direito do motorista de parar em caso de fadiga ou perigo. A aplicação destes planos, em tempo de conectividade real é plenamente viável.

9. TECNOLOGIA E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL: UM DESAFIO REGULATÓRIO

A incorporação de ferramentas digitais e de Inteligência Artificial (IA) na gestão do transporte possui o potencial de aprimorar a segurança e a eficiência. No entanto, essa inovação apresenta riscos, como a intensificação da jornada por meio de monitoramento constante e a vigilância excessiva. Em face disso, torna-se premente a criação de uma regulação específica que assegure o uso ético da tecnologia e o irrestrito respeito aos limites constitucionais de jornada e descanso.

No âmbito específico da atividade dos motoristas profissionais, Medeiros e Oliveira assinalam que a Quarta Revolução Industrial¹⁰ ressignificou o debate sobre a compatibilidade entre trabalho externo e controle de jornada, demonstran-

9. ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT); INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF). *Diretrizes conjuntas para a melhoria do acesso aos serviços sanitários para motoristas de transportes internacionais rodoviários*. Genebra: OIT, 2019. Disponível em: https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ILO%20Road%20Transport%20Guidelines_PT_0_0.pdf. Acesso em: 1 dez. 2025.

10. 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*

do que a expansão de mecanismos digitais de monitoramento transformou uma suposta impossibilidade técnica em efetiva viabilidade, alterando substancialmente a interpretação tradicional do art. 62, I, da CLT. No entanto, a exceção legal, surgida para situações em que o controle fosse absolutamente inviável quanto ao labor externo, jamais pretendeu autorizar práticas de exploração por meio de jornadas indiscriminadas. Com o avanço tecnológico, essa circunstância tornou-se residual, justificando a revisão jurisprudencial e legislativa subsequente.

Os meios tecnológicos, mais do que controle da jornada, hoje auxiliam o setor a desenvolver de um plano de direção segura, com previsão de clima e segurança, congestionamento viário, ocasionando maior segurança e diminuição de jornada para os envolvidos. As pesquisas de Montreuil¹¹ revelam que grande parte da ociosidade na atividade de transporte decorre de falhas estruturais da cadeia logística e que, em sistemas fragmentados, uma operação pode levar mais horas, devido a tempos de espera, deslocamentos improdutivos e ausência de sincronização de fluxos. Em contrapartida, quando a rede logística é integrada e compartilhada, o que é muito possibilitado pelo uso da inteligência artificial, todo o sistema, empregadores e trabalhadores, consumidores e, enfim, toda a sociedade podem ser beneficiados.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.322 pelo Supremo Tribunal Federal (STF) produziu impactos significativos na regulação jurídica do trabalho dos motoristas profissionais, especialmente no transporte rodoviário de cargas. A declaração de inconstitucionalidade de diversos dispositivos da Lei n. 13.103/2015 impôs a necessidade de reinterpretação das dinâmicas laborais deste setor e reabriu debates fundamentais sobre limites da jornada, intervalos, descanso e remuneração do tempo à disposição. Nesse contexto, a negociação coletiva emerge como possível mecanismo de harmonização entre as exigências produtivas da atividade e a tutela dos direitos fundamentais dos trabalhadores.

Superior do Trabalho, Brasília, DF, v. 89, n. 4, p. 117-136, out./dez. 2023. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/229898>. Acesso em: 1 dez. 2025.

11. Apud RIFKIN, Jeremy. *Sociedade com custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo*. São Paulo: M.Books, 2014. p. 255.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.
- BRASIL. Consolidação das Leis do Trabalho.
- BRASIL. Lei 12.619/2012.
- BRASIL. Lei 13.103/2015.
- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). *Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.322*. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Brasília, 3 de julho de 2023. Brasília, DF, 30 ago. 2023.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). *Agravo Regimental na Ação Declaratória de Constitucionalidade n. 75*. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Brasília, 27 de março de 2023. Brasília, DF, 2 maio 2023.
- CALVET, Felipe Augusto de Magalhães; PINTO, Luana Popoliski Vilácio. Constitucionalidade do exame de álcool e drogas: intimidade do trabalhador. *Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 80-87, out. 2015. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/89395>. Acesso em: 1 dez. 2025.
- CARVALHO, Augusto César Leite de. *Direito do trabalho: curso e discurso*. 6. ed. São Paulo: Venturoli, 2024.
- DONIAK, Lúcia Helena de Souza; MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. Exigência de exame toxicológico para motoristas profissionais empregados. *Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 129-141, out. 2015. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/89344>. Acesso em: 1 dez. 2025.
- GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta; GEMIGNANI, Daniel. *Lei do motorista profissional e os direitos fundamentais: análise específica e contextualizada das Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015*. 4. ed. São Paulo: LTr, 2025.
- GONÇALVES, Ane Elise; TEIXEIRA FILHO, Amílcar Cordeiro. Monólogo institucional: breves reflexões sobre o julgamento do Supremo Tribunal Federal na ADI n. 5.322 sobre a Lei dos caminhoneiros (Lei n. 13.103/2015). *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Brasília, DF, v. 89, n. 4, p. 137-162, out./dez. 2023. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/230136>. Acesso em: 1 dez. 2025.
- 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*, Brasília, DF, v. 89, n.

4, p. 117-136, out./dez. 2023. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/229898>. Acesso em: 1 dez. 2025.

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 n. 13.103/2015*. 2015. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/89202/2015_nicoladeli_sandro_inovacoes_precarizadoras.pdf. Acesso em: 23 out. 2025.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT); INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF). *Diretrizes conjuntas para a melhoria do acesso aos serviços sanitários para motoristas de transportes internacionais rodoviários*. Genebra: OIT, 2019. Disponível em: https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ILO%20Road%20Transport%20Guidelines_PT_0_0.pdf. Acesso em: 1 dez. 2025.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção n. 153: sobre a duração do trabalho e os períodos de descanso nos transportes rodoviários*. Genebra: OIT, 1979. Disponível em: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312298. Acesso em: 1 dez. 2025.

PASSOS, André Franco de Oliveira. Lei do motorista: história de uma longa espera, um breve avanço e agora um grande retrocesso. *Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*, Curitiba, v. 5, n. 45, p. 14-21, out. 2015. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/89348>. Acesso em: 1 dez. 2025.

REUTERS (Português, Brasil). Lucros de 39% dos transportadores rodoviários do Brasil pioram no 1º semestre, diz NTC. 1 Agosto 2024. Disponível na RT Online. Acesso em 01 dez. 2025.

RIFKIN, Jeremy. *Sociedade com custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo*. São Paulo: M.Books, 2014.

SANTOS FILHO, Alziro Motta. Caminhoneiros em direção ao descanso: a exigibilidade do art. 67-C do CTB e a omissão estatal na criação de pontos de parada e descanso. *In: RODRIGUES, Douglas Alencar; PEEL, Celso; BUZZI, Rodrigo (coord.). Temas atuais de infraestrutura e logística*. ABFP, 2025. p. 9-26.