

Desafios práticos da Lei 13.103/2015

A correlação entre a legislação e a realidade do transporte rodoviário de cargas no Brasil, sob o olhar do empregador

ANDRESSA SCAPINI

Advogada.

Resumo: A Lei 13.103/2015, também conhecida como “Lei do Motorista”, buscou regulamentar a jornada de trabalho e o tempo de direção dos motoristas profissionais, visando a segurança viária e a valorização da categoria. Contudo, sua aplicação prática no setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil revela uma série de desafios operacionais, econômicos e sociais. Este artigo tem como objetivo analisar a correlação entre os dispositivos legais da referida lei e a realidade enfrentada por motoristas, transportadoras e demais agentes da cadeia logística. A pesquisa foi baseada em revisão bibliográfica e análise de dados do setor. Os resultados evidenciam a dificuldade de implementação plena da legislação, devido a fatores como infraestrutura insuficiente, pressão por prazos de entrega e deficiências na fiscalização.

Palavras-chave: Lei 13.103/2015, transporte rodoviário, motoristas profissionais, jornada de trabalho, logística.

1. Introdução

O transporte rodoviário é responsável por cerca de 60% da movimentação de cargas no Brasil, sendo essencial para a dinâmica econômica nacional. Nesse contexto, os motoristas profissionais exercem papel estratégico,

porém historicamente enfrentam jornadas extenuantes, baixos salários e condições de trabalho precárias.

A Lei 13.103/2015 foi criada para combater essas distorções, instituindo regras claras sobre jornada, tempo de direção, intervalos obrigatórios e tempo de descanso.

Apesar das boas intenções do legislador, a prática evidencia uma série de incompatibilidades entre a legislação e a realidade do setor. A complexidade logística, a falta de infraestrutura de apoio nas estradas e a pressão econômica das empresas dificultam o cumprimento dos dispositivos legais. Este artigo busca discutir essas incongruências e propor reflexões sobre caminhos possíveis para uma efetiva implementação da lei.

A Lei 12.619/2012, conhecida como “Lei do Descanso”, estabeleceu regras mais rigorosas para jornada de trabalho e tempo de descanso dos motoristas profissionais, buscando garantir direitos e segurança. No entanto, a lei mencionada gerou insatisfação e protestos, especialmente do setor empresarial, sendo então revogada e substituída pela Lei 13.103/2015. A nova lei, “A Lei do Motorista”, buscou corrigir os excessos da anterior, flexibilizando a jornada de trabalho e ampliando as possibilidades de horas extras, mas também foi criticada por setores que a viram como um retrocesso aos direitos conquistados, enquanto o setor patronal a considerou benéfica. A flexibilização era necessária para garantir o cumprimento da lei, sem engessar as operações e contemplar os anseios dos profissionais. Ou seja, uma verdadeira adaptação à realidade.

2. Contexto histórico e político da Lei 12.619/2012

Antes de 2012, a CLT previa o controle de jornada para atividades externas, o que gerava insegurança jurídica, com motoristas buscando horas extras e empregadores usando a exceção para não as controlar.

A Lei 12.619/2012 foi um marco para os motoristas profissionais no Brasil, estabelecendo regras de segurança no trabalho e condições mais dignas para a categoria, incluindo controle da jornada de trabalho e exigências de descanso. Para muitos, inclusive empregadores, a salvação. Contudo, a lei foi criticada pelos setores empresariais e até por motoristas, que

alegavam problemas na implementação, como a falta de locais para descanso nas estradas e impacto na remuneração, além de considerarem as regras muito restritivas.

Nos bastidores políticos é iniciada a pressão contra a Lei 12.619. Eis, então, que a Lei 13.103/2015 surgiu em resposta às críticas e ao forte movimento do setor empresarial, além de motoristas autônomos, buscando uma reformulação das leis anteriores.

A nova lei alterou a CLT e a lei do transporte rodoviário de cargas, ampliando a flexibilização da jornada de trabalho e o tempo de horas extras diárias permitidas, desde que houvesse negociação coletiva.

O objetivo era encontrar um equilíbrio entre a segurança viária e as condições de trabalho, visando reduzir a quantidade de acidentes muitas vezes causados por jornadas exaustivas.

Apesar de sua justificativa, a Lei 13.103/2015 também gerou críticas por supostamente reverter algumas das conquistas da lei anterior, como a vedação à comissão e a remuneração digna, sendo vista por alguns como um retrocesso.

Em resumo, a transição da Lei 12.619/2012 para a 13.103/2015 representou um período de debate e tensão política, refletindo os conflitos de interesse entre categorias profissionais e setor econômico, e resultou em uma legislação que buscou ajustar as regras para a profissão de motorista, mas com resultados controversos sobre a proteção dos trabalhadores.

3. Aspectos legais da Lei 13.103/2015

A Lei 13.103/2015 alterou dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecendo limites para a jornada de trabalho dos motoristas profissionais.

O espírito desta lei reproduzia o anterior, garantir segurança viária e melhores condições de trabalho, evitando acidentes causados por fadiga e incentivando a profissionalização do setor, com flexibilidades para aplicação prática e necessidades do cotidiano das operações de transporte que, vale destacar, é de grande volatilidade e interferência de agentes externos.

4. A realidade do transporte rodoviário de cargas

Na prática, o cumprimento da Lei 13.103/2015 encontra diversos obstáculos, a iniciar pela infraestrutura deficiente.

Faltam pontos de parada seguros e adequados para descanso nas rodovias brasileiras. A ausência de locais com estrutura sanitária e segurança, prejudica o cumprimento do descanso obrigatório, obrigando muitos motoristas a dormir em acostamentos ou em locais improvisados. Ora, como a imposição legal pode exigir o que decorre da sua garantia, sem que esta seja alcançada?

Os chamados PPDs, pontos de parada para descanso, constituem condicionantes para o estrito cumprimento legal. Sua implementação era obrigação estatal, mas ainda não se tornou realidade, mesmo depois de transcorridos mais de 10 anos da entrada em vigor da primeira lei.

A malha rodoviária brasileira é extensa e, para tornar-se factível a fruição dos intervalos e descansos ao longo do trajeto, os PPDs são essenciais e insuficientes. A iniciativa privada absorve a demanda até o limite da capacidade física e da sua estratégia de negócio. Assim, temos o primeiro óbice, a condição externa interferindo na relação empregador x empregado. O que não é diferente para os caminhoneiros, que exercem o transporte rodoviário de cargas de forma autônoma, que também fica sujeito às regras, no que diz respeito ao Código de Trânsito.

Existe, ainda, mais outro ente externo, que tem interferência direta, as empresas embarcadoras ou destinatárias das mercadorias transportadas. Estas, alheias à relação de emprego, ditam o ritmo e conformidade legal das operações no que diz respeito ao cumprimento dos preceitos legais da jornada do motorista.

Frequentemente há a imposição prazos apertados de entrega, atrasos em programações de carga e descarga, o que obriga os motoristas a estenderem sua jornada de direção além dos limites legais e sonegar os intervalos para descanso.

O descumprimento da lei, nesses casos, torna-se uma escolha de sobrevivência econômica para não perder contratos ou sofrer penalizações indiretas.

A conformidade legal é excludente competitiva.

Houvesse ampla fiscalização, de todos os operadores de transporte, sejam eles empresas com motoristas empregados, sejam caminhoneiros autônomos e todos os partícipes da cadeia logística, o cumprimento seria a regra.

A fiscalização da jornada de trabalho ainda é limitada. Apesar da obrigatoriedade do uso de meios de registro e controle da jornada, há lacunas legais e operacionais que dificultam o controle efetivo.

À medida que a formalidade pune, a informalidade ganha força. As empresas formais e legalistas esforçam-se para garantir o cumprimento da lei e, justamente estas é que mais estão na mira da fiscalização e pagam pelos desvios rasos, enquanto os informais, não existem para serem fiscalizados e, estes, via de regra, que excedem todos os limites.

A precarização da relação de emprego é decorrência.

Faz-se necessário registrar em letras garrafais, os empregadores idôneos pugnam pelo cumprimento da lei. Não há que se falar em contrariedade a esta, muito antes pelo contrário, contudo, a expectativa é que todos a cumpram e se alcance o pretendido, a segurança viária e jurídica, além de melhores condições de trabalho, sem tolher a produtividade.

Com a consolidação do modelo de motorista autônomo e o aumento de plataformas digitais de frete, cresce a informalidade e a terceirização dos riscos, dificultando a aplicação plena da legislação.

5. Impactos no setor

A desarmonia entre a Lei 13.103/2015 e a realidade operacional tem gerado tensões no setor.

- **Para motoristas:** supressão da autonomia na gestão da sua jornada, visando a garantia do convívio social e familiar, à medida que o engessamento das jornadas com o advento do julgamento da ADI 5.322, supriu o direito de fracionamentos e acúmulos dos descansos.
- **Para empresas transportadoras:** aumento dos custos operacionais, perda de ritmo e produtividade, necessidade de replanejamento logístico e riscos de penalização por infrações.
- **Para o sistema logístico como um todo:** aumento do custo Brasil, insegurança nas estradas e baixa atratividade da profissão.

6. Desafios cotidianos dos motoristas

Apesar da previsão legal, muitos motoristas enfrentam dificuldades práticas para cumprir os descansos obrigatórios.

Entre os principais desafios, a já referida falta de infraestrutura nas rodovias, pela ausência de pontos adequados para repouso, alimentação e higiene prejudica a observância dos intervalos exigidos. Postos de parada frequentemente carecem de estrutura ou segurança. A exposição ao risco de assaltos é iminente. Os postos de serviços privados, alternativa existente e com maior cobertura na malha rodoviária, costumam cobrar taxas de estacionamento e/ou consumo para uso do espaço.

Combinado a este fator, estão também as empresas embarcadoras e destinatárias das cargas, que impõem prazos apertados ou muitas horas ou até mesmo dias de atraso para os carregamentos e descargas, muitas vezes, incompatíveis com os limites legais da jornada, forçando os motoristas a negligenciarem o descanso para cumprir horários, sob pena de multas ou perda de carga, o que também é realidade nos portos e centros de distribuição.

7. Impactos para os empregadores

O não cumprimento da Lei 13.103 também gera consequências diretas para os empregadores. A primeira delas e, a mais premente, é a responsabilidade trabalhista e civil.

Empregadores podem ser responsabilizados por jornadas excessivas, acidentes decorrentes da fadiga e descumprimento de normas de segurança. Há ainda a possibilidade de responsabilização solidária de embarcadores e destinatários, a depender de quem estiver na contratação do frete. O que repercute, também, no temido passivo trabalhista, de comportamento descontrolado e oportunista no Brasil.

Ações judiciais movidas por motoristas pleiteando horas extras, adicionais de periculosidade e insalubridade, bem como indenizações por danos morais decorrentes de jornadas exaustivas, têm crescido significativamente.

Mesmo que haja firme gestão operacional, esta é sempre relativa, já que as falácias ditas dificilmente são desditas por documentos e depoimen-

tos do empregador idôneo que administra com afinco e conformidade seu negócio, que esperneia pela verdade e justiça.

Em paralelo, a dificuldade na gestão da frota, a tentativa de conciliar produtividade com cumprimento legal, exige uma reestruturação logística, envolvendo roteirização mais precisa, controle eletrônico de jornada e negociação com os clientes para ajustar prazos. Todos os partícipes da cadeia logística precisam entender seu papel e interferência, apropriar-se dela e contribuir para a segurança operacional e jurídica.

8. Caminhos para a conciliação entre lei e realidade

O primeiro passo é a integração logística com embarcadores e destinatários das cargas. Acordos operacionais que levem em conta a jornada legal e o tempo real de deslocamento são essenciais. O embarcador precisa assumir a corresponsabilidade na definição de prazos. De nada adianta o transportador empregador assumir sua responsabilidade legal pelo controle da jornada se esta é levada ladeira à baixo com as imposições e regras para carga e descarga a que fica sujeito.

Em paralelo, a via mais adequada para o cumprimento da obrigação do registro e controle da jornada, está o uso da tecnologia. Não se pode mais contar com a boa fé e compromisso dos registros manuais em papeletas e diários de bordo, lamentavelmente.

Ferramentas de rastreamento, telemetria e controle de jornada eletrônica ajudam a monitorar o cumprimento da legislação em tempo real, além de garantir a fidedignidade das informações registradas, as quais dependem do comprometimento e capacitação dos motoristas, mas também dos demais atores do cenário.

Gestores, embarcadores e destinatários precisam conhecer profundamente a lei, serem capacitados a respeito e fomentar o cumprimento e, com a criação do entendimento coletivo dos riscos e responsabilidades legais, prevenir autuações, acidentes e litígios.

E, por fim, o expurgo daqueles que estão à margem da legalidade, com fiscalização focada na captura da informalidade.

Somente com a combinação destes fatores é que o jogo poderá ser jogado entre iguais, com as mesmas condições de competitividade e, por fim,

a obtenção da qualificação deste setor tão importante e essencial que é o transporte rodoviário de cargas.

9. Considerações finais

A Lei 13.103/2015 representa um avanço no reconhecimento da importância e dos direitos dos motoristas profissionais e profissionalismo da atividade. Contudo, sua efetividade depende da articulação entre legislações, políticas públicas e investimentos em infraestrutura.

A criação de pontos de parada regulamentados, a modernização dos sistemas de controle, o incentivo à formalização dos profissionais e a educação dos contratantes são medidas urgentes. É necessário também um pacto entre Estado, empresas e trabalhadores para garantir que a legislação se traduza em melhorias reais nas condições de trabalho e segurança nas estradas.

Referências

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Relatórios de fiscalização e conformidade*, 2022. [Informação verbal ou documento não publicado].
- BRASIL. Lei 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre a jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 3 mar. 2015.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Pesquisa CNT de rodovias 2023*. Brasília: CNT, 2023.
- OLIVEIRA, M. F.; SANTOS, R. M. A lei do motorista e os desafios do transporte rodoviário de cargas. *Revista de Transporte e Logística*, v. 18, n. 2, 2022.
- SILVA, J. L. Tempo de direção e fadiga: um estudo sobre o impacto da Lei 13.103/2015 no cotidiano dos motoristas de caminhão. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 2021.