

**INSTITUTO ENSINAR BRASIL  
FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI**

**JONIS ATHAYDE CAVALLINI**

**IMPACTOS DA LEI 13.103/2015 QUE DISPÕE SOBRE A PROFISSÃO DO  
MOTORISTA PROFISSIONAL**

**Guarapari/ES**

**2019**

**JONIS ATHAYDE CAVALLINI**

**IMPACTOS DA LEI 13.103/2015 QUE DISPÕE SOBRE A PROFISSÃO DO  
MOTORISTA PROFISSIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao Curso de Direito das Faculdades Doctum de  
Guarapari, como requisito parcial à obtenção  
do título de Bacharel em Direito.  
Orientador: Prof. Me. Antonio Ricardo Zany.

**Guarapari/ES**  
**FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI**  
**2019**

## FACULDADES DOCTUM DE GUARAPARI

### FOLHA DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: **IMPACTOS DA LEI 13.103/2015 QUE DISPÕE SOBRE A PROFISSÃO DO MOTORISTA PROFISSIONAL**, elaborado pelo aluno JONIS ATHAYDE CAVALLINI foi aprovado por todos os membros da Banca Examinadora e aceita pelo curso de Direito das Faculdades Doctum de Guarapari, como requisito parcial da obtenção do título de **BACHAREL EM DIREITO.**

Guarapari, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ 2019.

---

Prof. Me. Antonio Ricardo Zany  
Faculdades Doctum de Guarapari  
Orientador

---

Prof. Rubens dos Santos Filho  
Faculdades Doctum de Guarapari

---

Prof. Gildazio Klippel  
Faculdades Doctum de Guarapari

## IMPACTOS DA LEI 13.103/2015 QUE DISPÕE SOBRE A PROFISSÃO DO MOTORISTA PROFISSIONAL

Jonis Athayde Cavallini<sup>1</sup>  
M. Antonio Ricardo Zany<sup>2</sup>

### RESUMO

Este estudo tem por objetivo compreender os diversos impactos, no âmbito social e econômico, da Lei nº 13.103/2015, que dispõe sobre a profissão de motorista profissional, pela ausência de fatores necessários à sua aplicabilidade. Para tanto, foram realizadas pesquisas bibliográficas e de campo, através de entrevistas com motoristas e autores do projeto de Lei em questão. Os resultados apontam as lacunas presentes na Lei como: infraestrutura das rodovias brasileiras, segurança, aumento dos custos fixos aos empregadores e empregados, controle das jornadas dos empregados, entre outros.

**Palavras-chave:** Jornada. Motorista. Trabalho.

### 1 INTRODUÇÃO

No Brasil, segundo estudos de custos logísticos no Brasil, da Fundação Dom Cabral (FDC,2017) estima-se que 75,9% de todo o transporte de carga seja realizado pelas rodovias, o que faz com que o transporte rodoviário no país seja um fator determinante no âmbito econômico e social, por gerar inúmeros empregos diretos e indiretos na sociedade.

Por saber da grande responsabilidade econômica e social da categoria que utiliza o modal rodoviário como forma de sustento, transitou-se como necessário o Projeto de Lei nº 99/2007, de autoria do Senhor Tarcísio Zimmermann (PT-RS). Em 30 de abril de 2012, entre alguns vetos, este projeto foi sancionado pela Presidenta da República Dilma Rousseff, vingando a Lei nº 12.619/12 cujo objetivo era aumentar a segurança dos profissionais e civis que, simultaneamente, trafegam pelas rodovias, evitando, assim, excessos de labor que, direta ou indiretamente, poderiam acarretar acidentes.

Em 01 de agosto de 2012, foi protocolado o Projeto de Lei 4.246/2012, pelo Deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), com o objetivo de flexibilizar a jornada normatizada na Lei supramencionada, pois no entendimento do parlamentar havia

---

<sup>1</sup> Graduando em direito. E-mail: jonis.jonis@hotmail.com

<sup>2</sup> Mestre em Direito. E-mail: comandantezany@yahoo.com

gerado “transtorno à toda cadeia de serviços de motorista profissional e impactou o custo de produção com inúmeros reflexos negativos e ainda, tornava-se inviável a aplicação da referida norma”. Sendo assim, após vários debates, foi sancionada a lei 13.103/2015, em 02 de março de 2015, pela Presidenta da República Dilma Rousseff, revogando a norma anterior e passando a vigorar novo texto de lei.

Em 29 de abril de 2015, o Conselho Nacional de Trânsito (Conatran) publicou a Resolução 525/15, revogando as resoluções anteriores, que impediam a aplicabilidade de multas e fiscalizações punitivas por parte da Polícia Rodoviária Federal nas rodovias brasileiras, por entender que não existiam as condições necessárias para o cumprimento da Lei. A partir de então, com a resolução vigente estabeleceram-se novas regras e possibilidade de imediata fiscalização e autuações, mesmo existindo artigos na norma com regulamentação dúbia.

Diante disso, por meio deste estudo, busca-se investigar os empecilhos presentes na sociedade brasileira que, diretamente, culminam na discórdia entre os profissionais do transporte rodoviário, impactando na ineficácia da Lei nº 13.103/2015.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

Historicamente, é pacífico o entendimento entre vários autores de que, no Brasil, a opção pelo modal de transporte rodoviário foi priorizado em detrimento ao ferroviário, considerando as políticas públicas adotadas na década de 1930, quando houve a migração gradativa e constante do foco econômico no país, saindo da base agrária para a industrial e por consequência a evolução da urbanização da população que se aproximava dos locais de produtividade da indústria, abandonando o campo.

Nesse sentido, frisa Vasconcellos (2013), que a preponderância a esse modal era ainda mais aplicada, considerando as distâncias e obstáculos geográficos e naturais existentes no país e atendimento a necessidade de circulação de pessoas e mercadorias mais próximo ao local desejado.

Com o passar do tempo, a necessidade de locomoção, que no início do século XIX era estritamente centrada nas cidades, passou a ser abrangida a nível estadual. A partir de então, em 1926, o Estado de São Paulo iniciou o investimento para regularizar as estradas do estado, quando criou a Diretoria de Estrada de Rodagens, com autonomia técnica e administrativa. Nesse mesmo sentido, o governo federal, no

ano seguinte, instituiu a Comissão de Estradas de Rodagens Federais, com objetivo de construir rotas interestaduais e regulamentar as normas de trânsito.

Em meados da década de 40, o Brasil continha 423 km de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais, segundo DNIT (2018), com extrema expansão nos anos seguintes, alcançando, em 1980, 47 mil km de rodovias federais pavimentadas.

Atualmente, segundo levantamento da Confederação Nacional do Transporte (2018), o Brasil possui uma malha rodoviária de 1.735.621 km, dos quais apenas, 12,3% (212.886 km) estão pavimentados. Com esse enfoque, a produtividade e escoamento das matérias primas e produtos passaram a ser preponderantemente realizados por meio do transporte rodoviário, atingindo, em 2017, segundo o estudo da Fundação Dom Cabral FDC (2017), o total de 75,9% de todos os produtos transportados no Brasil.

Com a intensidade da produtividade desses profissionais com extrema carga horária de labor, problemas sociais envolvendo a fadiga e acidentes de trânsito, foi gerado o questionamento quanto a segurança nessas rodovias, bem como a necessidade, tanto em caráter fisiológico, como estrutural, de rever as políticas e legislações a serem aplicadas a essa importante categoria.

### **3 ANÁLISE DOS DADOS**

Em 14 de dezembro de 2005, foi apresentado, no plenário da Câmara dos Deputados, o PL - Projeto de Lei nº 6.429/2005, de autoria da então Deputada Doutora Clair da Flora Martins, que dispunha sobre a profissão de motoristas (BRASIL, 2005).

Este PL tinha como foco garantir direitos básicos a estes profissionais que, até então, mesmo com grande representatividade no Brasil, não possuíam sequer uma regulamentação, sendo notória a distinção entre estes e os demais profissionais, conforme cita a Doutora Clair:

Esse profissional, que exerce seu mister em condições reconhecidamente penosa e estressante, não raro e 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 vida digna.(BRASIL, 2005, p.2).

Enfatizando o exposto, Tse et al. (2006 apud Tavares, 2010), através de um estudo centrado na área de estresse desta categoria, afirmam que os problemas que impactam os motoristas são extremamente preocupantes.

Além disso, os problemas de saúde desses profissionais geram consequências organizacionais como absenteísmo, rotatividade e acidentes de trabalho. Sabe-se que o trânsito, o risco de violência no trabalho, a pressão para o cumprimento de horários e as condições de trabalho adversas, como calor e ruído, são algumas das fontes de estresse já identificadas em estudos anteriores realizados no Brasil (TSE et al., 2006 apud TAVARES, 2010; ZENELATO; OLIVEIRA, 2004).

Com o fim do mandato da Doutora Clair e não havendo tramitação concluída no espaço deliberativo (comissões e plenários), o Projeto de Lei foi arquivado, não havendo mais tramitação pelo desinteresse momentâneo dos congressistas. Porém, em 2007, o Senhor Tarcízio Zimermann propõe no Congresso o PL 99/2007, dando continuidade ao objetivo da legislatura anterior.

Em entrevista realizada neste estudo, no dia 22 de maio de 2013, Tarcízio Zimermann destaca que um dos objetivos principais para a continuidade do PL era a segurança: “É claro que um motorista mais protegido pela lei vai trabalhar melhor e muitos acidentes que são frutos das longas jornadas e da falta de condições dignas de trabalho serão evitados”. Ainda, em uma nova entrevista no dia 22 de maio de 2019, enfatizou o autor do PL “a ideia de normatizar a duração da jornada de trabalho dos motoristas é, em tese, positiva. De fato, as longas jornadas produzem doenças no trabalho, enfermidades psicológicas e físicas e são, também, causa de acidentes e mortes”.

Com efeito, o motorista profissional, segundo pesquisa realizada em março de 2019, pela Confederação Nacional de Transporte, possui uma extensa carga horária de trabalho, em torno de 11,5 horas de trabalho por dia, trabalhando em média 5,7 dias na semana e rodando em média 8.561,3 quilômetros por mês.

Além disso, verificou-se também por meio desta mesma pesquisa, a fim de ratificar a informação do Senhor Tarcízio, que o acidente de trânsito é de fato, uma realidade constante no meio desses profissionais, visto que 13% dos profissionais entrevistados informaram que se envolveram nos últimos 2 anos em acidentes de trânsito, não obstante, noutra pesquisa do ano de 2018, demonstrada, pelo mesmo instituto – CNT (2017), ficou evidente os altos números e progressivos dos

acidentes de trânsito que ocorrem no país, em média de 411,3 por dia, sendo que desses, 20,8 pessoas morrem diariamente. Em valores, somente no ano de 2017, os acidentes representaram aos cofres públicos o montante de R\$ 10,7 bilhões de reais.

Esses dados subsidiam a grande preocupação dos parlamentares, desde 2005, com a menção da Doutora Clair e evidenciam a necessidade real de uma disposição que contribua no sentido de “frear” índices tão alarmantes.

Contudo, embora coerente com a realidade exposta, a justificativa de Tarcízio Zimmermann não refletiu no texto de seu Projeto de Lei, que tinha como enfoque somente vedar desvios de funções, benefícios de aposentadoria especial e treinamentos a estes trabalhadores, com pouca aplicabilidade, portanto, da justificativa mencionada.

Tal deficiência da autoria no texto origem desencadeou vários debates que intencionavam modelar o projeto em tramitação de 2007 até 2012. No dia 01 de março de 2012, através da apresentação nº 4.473/2012, foi requerida, por alguns parlamentares no plenário da Câmara dos Deputados, a apreciação com urgência deste Projeto de Lei, a fim de dar maior agilidade à sua tramitação.

Em 14 de março de 2012, o Senhor Deputado Mauro Lopes (PMDB-MG) foi designado como relator desse Projeto de Lei para moderar o texto origem. A partir de então, foi aditado o documento, incluindo vários pontos, dentre os quais, em especial, a jornada de trabalho que, até então, não havia sido citada pelo Senhor Tarcízio Zimmermann.

Em entrevista realizada no dia 16 de outubro de 2013, o Senhor Mauro Lopes enfatizou que a questão da jornada de trabalho do motorista era motivo de grande preocupação no substitutivo do Senado. Sensibilizados pelo clamor nacional por regras para coibir excessos nas jornadas, gerar maior segurança no trânsito e melhorias para a saúde do trabalhador, os aditamentos nesse sentido faziam-se necessários.

Com a futura sanção presidencial desta Lei, a função dos motoristas se tornaria excluída do texto do artigo 62, inciso primeiro, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que provocava grande discussão na Justiça do Trabalho, por não haver uma delimitação das funções nas quais não poderiam ser controladas as jornadas, tal aspecto constituía tese de defesa de vários empregadores para o não pagamento de horas extraordinárias, com o argumento que esses trabalhadores

seriam abarcados como “atividade externa, incompatível com a fixação de horário de trabalho”:

Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo  
I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados (BRASIL, 1943, p.8).

Ainda em entrevista, o deputado Mauro Lopes (PMDB-MG) informou que, além das preocupações expostas com segurança, a aprovação do projeto sanou a dúvida em relação ao controle de jornada no âmbito jurídico.

De fato, o controle de jornada foi um marco de discórdia na justiça do trabalho entre motoristas rodoviários e empregadores, sobrecarregando os serviços jurídicos. Segundo o Relatório de Atividades de Exercícios do Tribunal Regional do Trabalho da 17ª Região, em Vitória- ES, entre os anos de 2008 e 2012, houve um aumento significativo de ações trabalhistas por parte dos profissionais rodoviários.

Conforme o movimento processual, no decorrer destes quatro anos (2008 a 2012), a demanda ao judiciário trabalhista destes empregados subiu 19,79%, o que representa 284 ações a mais por ano no estado do Espírito Santo, enfatizando o nível de insatisfação da situação atual destes empregados, muitas vezes submetidos a excessos de jornadas sem remuneração adicional.

Por outro lado, com a aprovação da Lei nº 12.619/12, que obrigava os profissionais a interromperem a jornada de trabalho, a cada 4 horas de labor por, no mínimo, 30 minutos de descanso, conforme o artigo 235-D, inciso primeiro, daquela norma, aumenta-se o tempo da entrega do produto transportado e, conseqüentemente, outros números que impetram custo ao empresário. Tal situação acaba se traduzindo em um empecilho ao crescimento, investimento e, até mesmo, à existência no mercado por aspectos como: pagamento de horas adicionais dos empregados em espera a transportar (art. 235-C, § 9º, da Lei 12.619/12); diminuição considerável de clientes visto que a jornada é reduzida a ponto de não conseguir atender à demanda; escassez de motoristas no mercado de trabalho; entre outros.

Entretanto, observando tal instabilidade no setor, em especial aos empresários de transporte, foi apresentado em 01 de agosto de 2012, o Projeto de Lei 4.246/2012, pelo Deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), no qual expunha a

preocupação que afetaria, inclusive a classe produtiva do país, atribuindo como necessário o aumento da carga horária permissiva aos trabalhadores desta categoria, para evitar um repasse dos custos aos clientes finais.

Após isso, passado longo período de tramitação, por diversas comissões, foi aprovado o projeto de lei, incluindo várias alterações. Em 02 de março de 2015 foi sancionado pela Presidenta da República do Brasil a Lei 13.103/2015, revogando, dessa forma, a Lei 12.619/12.

### **3.1 Ausência de PPD (Pontos de Paradas e Descansos)**

Com o novo texto normativo vigendo, surgiu uma grande lacuna do parâmetro fixado pelos congressistas, que já estava sendo muito questionado na legislação pretérita: o Ponto de Parada e Descanso (PPD) definido no art. 9º, § 2º da Lei 13.103/2015 que fora regulamentado pelo Decreto 8.433 de 16 de abril de 2015.

No texto origem desta da pretérita lei (12.619/12), o legislador se preocupava com as paradas destes trabalhadores a ponto de citar a necessidade da construção de locais seguros às margens das rodovias destinados ao estacionamento de veículos para o descanso:

Art.34-A [...]

§2º[...]

VI - nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia. (NR).(BRASIL, 2011, p.10).

Porém , com o veto presidencial neste ponto gerou grande repercussão pela falta de localidade para parada com segurança e higiene, previstas no texto origem, infringindo o princípio da Dignidade Humana, exposto no artigo 1º, inciso terceiro, da Constituição Federal. Em razão disso, tornou-se bastante questionado pelas autoridades envolvidas, inclusive pelo Ministério Público, e motivo de grande discórdia dessa categoria, visto que é dever do Estado garantir condições para a aplicabilidade da norma.

Para justificar tal decisão, na mensagem do veto, a Presidenta Dilma Rousseff, no artigo 7º da Lei nº 12.619/12, expõe que, caso este investimento fosse

instituído por força de Lei, onerar-se-iam as concessionárias da malha rodoviária e, conseqüentemente, aumentariam as tarifas de pedágios no país:

A proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, o que poderia ensejar o reequilíbrio dos contratos e o conseqüente aumento de tarifas cobradas nos pedágios. Ademais, a utilização do regime de parecerias público-privadas deve se limitar a projetos que exijam recursos vultosos e contratos de longo prazo, os quais permitam a amortização dos valores investidos. (ROUSSEFF, 2012, p.5).

Comprovadamente o investimento para a implementação desses locais são expressivos, segundo RIZZOTTO (2015), admitindo-se áreas de descanso a cada 200 quilômetros, com 200 vagas, seriam necessárias pelo menos 1000 áreas de descanso para atender 200 mil quilômetros de rodovias pavimentadas. Cada área dessas teria que oferecer pelo menos 24.000 m<sup>2</sup> de estacionamento pavimentado, custo estimado individual com terraplanagem e todo o material necessário de pelo menos 4 milhões, sem contar a desapropriação do terreno.

Por outro lado, conforme Back, presidente do Sinecarga, em reportagem para o Jornal do Comércio (2012), afirma ser necessário a disponibilização de tais locais, visto que é muito difícil o cumprimento do descanso de 11 horas ininterruptas já que, normalmente, os postos de combustíveis exigem alguma contrapartida do motorista para o estacionamento e, ainda, não possuem áreas com capacidade para receber muitos veículos de grande porte ao mesmo tempo, o que inviabiliza empresas de pequeno porte e autônomos de competirem com custos praticados por empresas de grande representatividade no mercado, uma vez que estas possuem pontos de apoio no país, chamados também de Pontos de Abastecimentos.

Tais locais de paradas e descanso são destinados ao cumprimento do repouso normatizado pela lei do motorista, em especial à intrajornada e interjornada, em que dispõe de estruturas físicas para alojar tanto o motorista, como o veículo.

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.  
§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

Art. 235-C [...]

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

Para isso, atribuiu-se, na Lei, ao Ministério do Transporte o levantamento dos pontos de paradas propícios e ao Ministério do Trabalho e Emprego (Secretaria Especial de Previdência e Trabalho) a regulamentação das condições mínimas de saúde e condições laborais a serem sustentadas nesses locais.

Ocorre que o país não possui estrutura e condições físicas para atender ao disposto em lei, recorrendo então, à iniciativa privada ao ampliar no texto de lei a possibilidade de credenciamento de postos de gasolina, alojamentos, hotéis, pousadas, entre outros que passariam a disponibilizar seus locais para o cumprimento da lei pelos motoristas, porém com a condição de dispor de meios e condições basilares de saúde, segurança e conforto à espera do tempo que o motorista está obrigado a cumprir antes do efetivo retorno as atividades. Em contrapartida, o poder público incentivaria em caráter permanente a implantação pela iniciativa privada desses pontos (art. 10, Parágrafo único, da Lei 13.103/15).

Não obstante a previsão legal, foi identificada a omissão do Estado quanto ao incentivo previsto no parágrafo único do art. 10 desta norma, não apenas a programas de investimentos, como também à linha de crédito diferenciada ou até mesmo incentivo fiscal. Destarte, segundo estudo de RIZZOTTO (2015), grande parte dos federados na associação de postos de combustíveis, manifestam grande temor em assumir uma nova responsabilidade sem nenhuma perspectiva de aumento de receita, apenas mais despesas e obrigações a serem seguidas.

Tais despesas são justificáveis, pois o poder público, não apenas deixou de incentivar, como também, institui normas que inviabilizariam o fomento pela adesão dessas instituições privadas. A portaria do Ministério do Trabalho número 944/2015 é uma realidade que amedronta tais empresários, pois traz alguns investimentos obrigatórios tais como a acesso a água potável gratuitamente, com bebedores de jato inclinável (art. 5º, c), manter disponível chuveiros com água fria e quente (art. 2º, e), proibição de venda de bebidas alcoólicas (art. 11), sistema de vigilância e monitoramento (art. 10), entre várias outras obrigatoriedades que demandam

investimentos ou perda de receita, como é o caso das redes de conveniência parceiras que se sustentam com vendas desses produtos, inclusive de bebidas alcoólicas. Além disso, o temor se intensifica, com a obscuridade na norma no que toca a fiscalizações e possíveis autuações com que possam ser surpreendidos.

Indagado sobre a quantidade de credenciamentos, o Ministério da Infraestrutura, no dia 30 de setembro de 2019, na pessoa do Senhor Alexandre Euzébio de Moraes – Analista de Infraestrutura do MI, responsável pelos credenciamentos dos PPD's, informou não ter nenhuma certificação validada pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e Ministério do Trabalho em estabelecimentos particulares nas rodovias federais. Informou ainda, que se encontra em estudo a possibilidade, inclusive, de instituir a obrigatoriedade da construção de PPD's a concessionárias de rodovias federais, porém que essa possibilidade aumentaria o preço dos pedágios e por consequência, não existe nenhuma base de negociação concreta.

Na norma, o credenciamento destes estabelecimentos deve ocorrer no prazo de 5 anos, e foi delimitado ao Poder Público a responsabilidade da publicação dos estabelecimentos particulares/parceiro do governo, que estariam devidamente disponíveis a todos os motoristas, para as paradas de descanso, prazo este que se encerra em março/2020.

Resta claro, por tanto, que a utilização do estabelecimento particular deve ser anuído pelo proprietário, devendo portanto, o governo intensificar nas negociações e concessões de subsídios para o cumprimento da norma no que toca aos PPD's. Em agosto de 2015, o governo federal por meio do Ministério do Transporte, realizou a publicação do Caderno de Postos de Combustíveis, com o título "Possíveis Pontos de Parada em Rodovias Federais para atender a Lei 12.619/12" (mesmo que informado a Lei 12.619/12, e por ser publicado na vigência da Lei 13.103/15, entende-se como erro de grafia), realizando um simples demonstrativo geográfico de todos os postos de combustíveis no Brasil, permitindo uma alusão de disposição dos proprietários em aderirem aos PPD's. Ocorre que tal documento, não pode ser utilizado como meio de atendimento ao disposto no art. 10. Primeiramente que não existiu a viabilidade da aceitação por parte dos proprietários e ademais, as normas publicadas pelo governo (portarias e decretos), não foram revogadas, estando até o presente momento vigentes e não podendo, portanto, ser desprezadas. Sendo assim, vários dos postos

listados no documento continuam a vender bebidas alcoólicas, por exemplo, e por consequência não poderiam estar contidos ali.

Paralelamente a isso, o Ministério Público do Trabalho tem intensificado no sentido de coibir que as transportadoras infrinjam os dispositivos de jornadas de trabalho dos motoristas profissionais, realizando Termo de Ajuste de Conduta (TAC) ou até mesmo, movendo Reclamações Trabalhistas, pleiteando, nesta alternativa indenizações extremamente penosas pelo descumprimento, inviabilizando, inclusive fechamento de novos contratos comerciais. Visto que, a dificuldade estrutural das rodovias coagem empresários do ramo a negociarem individualmente com postos de combustíveis, hotéis, pousadas, etc., com contrapartidas que, em muitas ocasiões inviabilizam o valor do frete ofertado.

Nesse mesmo sentido, o Ministério do Trabalho e Emprego, criou um grupo específico à fiscalização de trabalhadores envolvidos na lei do motorista, chamado GETRAC (Grupo Especial de Fiscalização de Trabalho em Transporte) constituído pelas portarias 416/2014 e 511/2015 tendo como objetivo inspecionar as empresas do setor de carga e transporte de passageiros no qual, a exemplo do Ministério Público, vem intensificando com notificações e Autos de Infração para forçar os empresários a aderirem ao previsto em lei, independentemente de existir ou não local próprio.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Neste artigo, notou-se a importância do modal rodoviário, que impulsionado pelo forte crescimento econômico nacional, precisou de regulamentação específica aos profissionais atuantes nesta categoria, como forma de equalizar disfunções sociais que se tornavam cada vez mais latentes (excesso de jornada, acidentes de trânsito, despesas com saúde pública etc.). Porém, mesmo diante de sucessivas discussões e deliberação no âmbito parlamentar, notou-se, com a aprovação da Lei 13.103/2015, a ausência de fatores importantes para a eficácia da norma, tais como infraestrutura (condições de execução) e normatização, itens extremamente indispensáveis para o cumprimento da norma.

Não obstante a indisponibilidade de recursos públicos, visto o alto custo para a implementação de locais próprios (PPD's) ao atendimento das normas vigentes no

que tange à cumprimento de horários, observou-se, também a inércia do governo federal em propiciar incentivos à iniciativa privada como forma de estimular esses empresários a colaborar. Prova disso, é a baixa procura de credenciamento desses pontos para com o Governo Federal.

Mesmo assim, os órgãos fiscalizadores no país persistem fortemente na cobrança da aplicação da norma vigente por parte dos profissionais da categoria, desprezando as condições basilares para o real cumprimento da norma. A intolerância no meio das imposições oriundas da Lei simboliza um ambiente de incerteza e insegurança jurídica que afeta os empresários e todos os cidadãos que dependem deste modal.

Há a necessidade da aplicabilidade da lei. Todavia, condições para o seu cumprimento também são imprescindíveis para que o objetivo do legislador seja alcançado.

Algumas sugestões são nítidas e cogentes em meio ao clamor nacional, tais como: cadastramento de postos de combustíveis das rodovias de todo país disponíveis para parada, sem contrapartida do transportador, sendo restrito ao governo federal subsidiar esses empresários com redução tributária ou flexibilização da regulamentação, para facilitar a adesão, por exemplo.

Caso medidas como estas não sejam consideradas, até o fim do primeiro trimestre do ano seguinte, continuará a não aplicação ou deturpação da Lei, num “jogo” de receio do governo em se impor na vigência da norma, amedrontado diante das últimas manifestações populares e, em contrapartida, uma incerteza da sociedade, por meio dos civis que utilizam as rodovias como forma de deslocamento e transporte.

## IMPACTS OF LAW 13.103 / 2015 ON THE PROFESSION OF THE PROFESSIONAL DRIVER

Jonis Athayde Cavallini  
M. Prof. Antonio Ricardo Zany

### ABSTRACT

This study aims to understand the various social and economic impacts of Law No. 13.103 / 2015, which provides for the profession of professional driver, due to the absence of factors necessary for its applicability. To this end, bibliographic and field research were conducted through interviews with drivers and authors of the bill in question. The results point out the gaps present in the Law as: Brazilian highway infrastructure, safety, increased fixed costs to employers and employees, control of employee hours, among others.

**Keywords:** Journey. Driver. Job.

### REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projetos de Leis e Outras Proposições - PL 6429/2005**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em: <[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=310404](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=310404)>. Acesso em: 01 out. 2013.

\_\_\_\_\_. Câmara dos Deputados. Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 99, de 2007. Autor: Senado Federal. Relator Deputado Mauro Lopes. **Diário da Câmara dos Deputados**, Brasília, p. 3, 29 mar. 2013.

\_\_\_\_\_. Comissão Diretora do Senado Federal. **Parecer normativo nº 1397, de 13 de dezembro de 2011**. Dá redação final do substitutivo do senado ao projeto de lei da câmara nº 319, de 2009. Brasília, dez.2011. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=71534&tp=1>>. Acesso em: 01 out. 2013.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 06 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei 12.619, de 30 de abril de 2012**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm)>. Acesso em 06 nov.2013.

\_\_\_\_\_. **Lei 13.103, de 02 de março de 2015**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm)>. Acesso em 05 nov.2019.

BRASIL. Lei nº8.966 de 1994 - Art. 62. In: **Consolidação das Leis do Trabalho**. Brasília, DF, 1943. 8 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES - CNT. **Pesquisa de rodovias2013**. Ano 13, n.17, jan. 2013.

PORTAL DNIT. **Histórico Do Rodoviarismo**. 2018. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>>. Acesso em: 17 mai. 2019.

FUNDAÇÃO DOM CABRAL. FDC 2017 -. **Custos logísticos no Brasil**, Belo Horizonte, 2017.

ROUSSEFF, D. **Mensagem nº 151, de 30 de abril de 2012**: razões e vetos. Brasília, 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Msg/VEP-151.htm)>. Acesso em: 13 jun. 2013.

RIZZOTTO, R. A. **A importância social e econômica dos pontos de paradas no Brasil e sua importância para a aplicação da Lei 13.103/15- lei dos caminhoneiros**. SOS Estradas, São Paulo, 2015.

TAVARES, F.A. **Estresse em motoristas de transporte coletivo urbano por ônibus**. 2010. 88 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Aplicada)- Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

VASCONCELLOS, E.A.D; **Práticas de Transportes no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. 1. ed. Barueri: Manole, 2013.

ZENELATO, L.S.; OLIVEIRA, L. C. Fatores estressantes presentes no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISA QUALITATIVOS, 2., 2004. **Resumos**. Bauru: Seminário Internacional de Qualitativos, 2004, p. 5.