



## A REALIDADE DO CAMINHONEIRO E A APLICABILIDADE DA LEI 13.103/2015 NO QUE TANGE AO DESCANSO

*WORKING CONDITIONS OF TRUCK DRIVERS AND THE ENFORCEMENT OF LAW  
13.103/2015 ON REST REQUIREMENTS*

*CONDICIONES DE TRABAJO DE LOS CAMIONEROS Y LA APLICACIÓN DE LA LEY  
13.103/2015 EN LO REFERENTE A LOS PERÍODOS DE DESCANSO*



Copyright (c) 2025 - Scientia -  
Revista de Ensino, Pesquisa e  
Extensão - Faculdade Luciano  
Feijão - Núcleo de Publicação e  
Editoração - This work is licensed  
under a Creative Commons  
Attribution-NonCommercial 4.0  
International License.

Submetido em: 14.04.2025  
Aprovado em: 09.12.2025

Tuanny Da Silveira Carneiro Leal<sup>1</sup>  
Maria Do Socorro Carneiro<sup>2</sup>  
Diego Petterson Brandão Cedro<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Advogado, atuando nas esferas do previdenciário e do trabalho.

<sup>2</sup>Psicopedagoga, professora da rede municipal de ensino de Uruoca.

<sup>3</sup>Professor do curso de direito da Faculdade Luciano Feijão.

### RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar a realidade dos caminhoneiros brasileiros no que se refere às condições de trabalho e à aplicabilidade da Lei nº 13.103/2015, especialmente no tocante ao cumprimento dos períodos de descanso obrigatórios. A pesquisa busca compreender de que maneira a legislação tem sido efetivamente aplicada nas rodovias do país e quais impactos a ausência de fiscalização e infraestrutura adequada produz na saúde física e mental desses profissionais. O estudo adota como método a pesquisa bibliográfica, utilizando artigos científicos, periódicos, documentos governamentais, legislações e reportagens, permitindo a construção de uma reflexão crítica fundamentada em autores como Oliveira e Carloto (2020), Apostolopoulos *et al.* (2016), Freitas (2015), Marx (1988), Antunes (2008) e Silva e Bernardino (2019). Os principais resultados indicam a persistência de jornadas exaustivas, ausência de pontos de parada adequados, pressão empresarial por prazos incompatíveis com uma rotina saudável, uso de substâncias estimulantes para manter a vigília e aumento de acidentes decorrentes da fadiga. Destacam-se ainda avanços recentes, como alterações interpretativas do STF que reforçam o descanso mínimo de 11 horas consecutivas, bem como operações de fiscalização da PRF e MPT, que, embora importantes, ainda se mostram insuficientes diante da dimensão do problema. Conclui-se que a Lei 13.103/2015 representa avanço legal significativo, mas sua efetividade depende da ampliação da fiscalização, de políticas públicas para criação de pontos de descanso, da conscientização de empregadores e da valorização da categoria, a fim de garantir segurança, saúde e dignidade aos caminhoneiros.

**PALAVRAS-CHAVE:** Caminhoneiro. Lei 13.103/2015. Descanso. Jornada de trabalho. Saúde do trabalhador.

### ABSTRACT

The present article aims to analyze the reality of Brazilian truck drivers regarding working conditions and the applicability of Law No. 13,103/2015, especially with respect to compliance with mandatory rest periods. The research seeks to understand how the legislation has been effectively implemented on the country's highways and what impacts the lack of oversight and adequate infrastructure has on the physical and mental health of these professionals. The study adopts a bibliographic research method, using scientific articles, journals, government documents, legislation, and news reports, enabling the construction of a critical reflection supported by authors such as Oliveira and Carloto (2020), Apostolopoulos *et al.* (2016), Freitas (2015), Marx (1988), Antunes (2008), and Silva and Bernardino (2019). The main findings indicate the persistence of exhaustive work hours, the lack of adequate rest areas, business pressure to meet deadlines incompatible with a healthy routine, the use of stimulants to maintain wakefulness, and an increase in accidents resulting from fatigue. Recent developments are also highlighted, such as interpretative changes by the Federal Supreme Court (STF) reinforcing the minimum consecutive 11-hour rest period, as well as inspection operations by the Federal Highway Police (PRF) and the Labor Prosecutor's Office (MPT), which, although important, remain insufficient given the scale of the problem. It is concluded that Law No. 13,103/2015 represents a significant

legal advance, but its effectiveness depends on increased oversight, public policies to create rest areas, employer awareness, and greater recognition of the trucking profession to ensure safety, health, and dignity for truck drivers.

**KEYWORDS:** Truck driver. Law 13,103/2015. Rest period. Working hours. Workers' health.

## RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo analizar la realidad de los camioneros brasileños en lo que se refiere a las condiciones de trabajo y a la aplicabilidad de la Ley N° 13.103/2015, especialmente en lo relativo al cumplimiento de los períodos obligatorios de descanso. La investigación busca comprender de qué manera la legislación ha sido efectivamente aplicada en las carreteras del país y cuáles son los impactos que la falta de fiscalización y de infraestructura adecuada produce en la salud física y mental de estos profesionales. El estudio adopta el método de investigación bibliográfica, utilizando artículos científicos, periódicos, documentos gubernamentales, legislaciones y reportajes, lo que permite la construcción de una reflexión crítica fundamentada en autores como Oliveira y Carloto (2020), Apostolopoulos *et al.* (2016), Freitas (2015), Marx (1988), Antunes (2008) y Silva y Bernardino (2019). Los principales resultados indican la persistencia de jornadas extenuantes, la ausencia de puntos de parada adecuados, la presión empresarial por plazos incompatibles con una rutina saludable, el uso de sustancias estimulantes para mantener la vigilia y el aumento de accidentes derivados de la fatiga. También se destacan avances recientes, como cambios interpretativos del STF que refuerzan el descanso mínimo de 11 horas consecutivas, así como operaciones de fiscalización de la PRF y del MPT, que, aunque importantes, todavía resultan insuficientes ante la magnitud del problema. Se concluye que la Ley 13.103/2015 representa un avance legal significativo, pero su efectividad depende de la ampliación de la fiscalización, de políticas públicas para la creación de puntos de descanso, de la concienciación de los empleadores y de la valorización de la categoría, a fin de garantizar seguridad, salud y dignidad a los camioneros.

**PALABRAS CLAVE:** Camionero. Ley 13.103/2015. Descanso. Jornada de trabajo. Salud del trabajador.

## INTRODUÇÃO

São diversos os motivos pelos quais o motorista caminhoneiro/carreteiro sofre em decorrência da falta de organização de horas diárias/semanais trabalhadas. Em razão da realidade que os cerca inúmeros são os sintomas prejudiciais à saúde destes profissionais, seja ela física ou mental. Pressupõe-se que essa classe tenha que sofrer bastante para alcançar o reconhecimento social na condição de seus direitos.

De acordo com Oliveira e Carloto (2020) apud Shattell *et al.* (2012) a pressão de tempo, o trânsito, a segurança viária e a responsabilidade pelos demais condutores Oliveira e Carloto (2020) apud Apostolopoulos *et al.*, (2016) são estressores presentes na rotina do transporte rodoviário. A exigência do prazo de entrega da carga, muitas vezes insuficientes e expõe estes profissionais com (OLIVEIRA; CARLOTO, 2020).

Assim, o objetivo deste artigo é analisar, ao mesmo tempo refletir e estudar frente aos pontos de apoio, paradas e locais para descanso disponibilizados nos diferentes locais, para os profissionais que prestam o serviço logístico de transporte às empresas e que estejam em trânsito nas BR interestaduais mediante aplicação da lei 13.103/2015, conhecida por lei dos caminhoneiros.

Logo, o método desenvolvido na construção deste estudo foi pesquisa bibliográfica, onde buscou-se partir da rotina individual do caminhoneiro até chegar as questões de qualidade de vida atrelados à exaustão que ocasionam acidades e uso de substâncias químicas improprias.

Dessa maneira, cabe destacar que o amparo existente atualmente é através da Lei 13.103/2015 com suas alterações que abordam de forma objetiva uma carga horária maior e ininterruptas de descanso com o caminhão parado. Em contrapartida, tem as empresas que não costumam trabalhar com um prazo alargado que compreendam o descanso legalizado como necessário para o bem-estar do trabalhador. São horas excessivas dedicadas ao serviço laboral, onde fica notória a falta da organização empresarial ou falta o reconhecimento do quanto é importante o trabalhador sadio para a produtividade, sendo ela mais efetiva e segura.

Ademais, os motoristas são responsáveis pelo transporte de grande parte da riqueza produzida no Brasil, entretanto, mesmo sendo uma atividade de vital importância para o país, a profissão ainda não recebe as devidas atenções e valorização para com seus profissionais, principalmente quanto as suas condições de trabalho. Logo, interessa-se analisar a realidade dos caminhoneiros na estrada, no convívio familiar e perante a sociedade, bem como, os impactos que a ausência de descanso decorre.

A problemática refere-se as horas excessivas de exploração ao trabalho do profissional carreteiro e a ausência da infraestrutura nos pontos de apoio, parada e descanso, disponibilizada aos caminhoneiros em trânsito, a pressão dada para os agendamentos feitos pelas empresas, em um bate e volta nas estradas e o que defende os artigos da Lei dos Caminhoneiros.

## **METODOLOGIA**

Para se ter elementos relevantes que dessem sustentação ao assunto, o método desenvolvido na construção deste estudo foi pesquisa bibliográfica, onde buscou-se partir da rotina individual do caminhoneiro até chegar as questões de qualidade de vida atrelados à exaustão que ocasionam acidades e uso de substâncias químicas improprias.

Tendo como base de estudo a Lei 13.103/2015, priorizou-se artigos publicados em periódicos confiáveis, sites governamentais para consultas das Leis e reportagens sobre o assunto abordado.

Nesse sentido a pesquisa bibliográfica é a que se faz, segundo Sousa et. al. (2021) apud Severino (2007), a partir do registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos, teses etc. Utilizam-se dados de categorias teóricas já trabalhadas por outros pesquisadores e devidamente registrados. Os textos tornam-se fontes dos temas a serem pesquisados. O pesquisador trabalha a partir de contribuições dos autores dos estudos analíticos constantes dos textos (SOUSA *et al.*, 2021 *Apud* Severino 2007).

## **DA PROFISSÃO CAMINHONHEIRO AS LONGAS JORNADAS DE TRABALHO, REFLEXÃO FRENTE A LEI 13.103/2015**

As longas jornadas de trabalho, os horários inadequados e as urgências nas demandas das cargas sobre carga o empregado, e faz com que percam o horário de descanso noturno, possibilitando ainda outros problemas a terceiros, pois os acidentes de trânsito ocasionado pelo estresse, cansaço, estão aumentando o índice a cada dia.

De acordo com reportagem de Ligia Guimarães no ano de 2023 para o blog portal do trânsito, diariamente jornais, programas de tv e sites publicam diversas notícias de acidentes envolvendo caminhoneiros, onde estes relatam exaustivas e longas jornadas de trabalho que os levam a ficar dois, três, quatro dias, praticamente sem pausa, dirigindo o caminhão (GUIMARÃES, 2023).

De acordo com reportagem do Blog Estrada (2023), dados do Ministério Público do Trabalho (MPT) destacam que 25,47% dos “profissionais da estrada”, ou seja, os caminhoneiros trabalham mais de 13 horas e 56,60%, diariamente, entre 9 horas e 12 horas. As informações também confirmam que a jornada exaustiva está diretamente relacionada ao uso de substâncias químicas. Dos que trabalham mais de 16 horas, 50% confirmam que utilizam algum tipo de substância. O número cai para 15,79% quando o trabalhador labora entre 4 horas e 8 horas. Aqueles que utilizam, 77,27% afirmam que o objetivo do uso é para “não dormir” (MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO MG, 2023).

E, diante disso muitas são as hipóteses de existência do uso de drogas para vencer o sono e conseguir concluir as tarefas estabelecidas, as quais expõe cada vez mais não só os trabalhadores a situações de risco, assim como todos as pessoas que utilizam das rodovias de nosso país para se deslocarem.

Ao adentrar nesse assunto, abre-se se um leque para diversas reflexões, principalmente no que diz respeito na condição real de trabalho destes caminhoneiros, partamos então para conhecer a realidade da grande maioria e das condições concreta em que esses profissionais vivem e sobrevivem nas estradas do nosso país. Que seja permitido pensar nas suas intensas e extensas jornadas de trabalho, que é a problemática central deste artigo.

Percebe-se que tal classe está acometida nos últimos tempos de vários problemas de saúde, e uma das recorrentes é a doença mental, como sendo a mais comum nos dias atuais, mas em decorrência dessas condições laborais, vemos também doenças cardiovasculares, distúrbios metabólicos, hipertensão e até mesmo o vício em uso descontrolado de anfetaminas e da cocaína.

Mas, a exploração desfredda gera problemas irreversíveis, principalmente de problemas psíquicos, saúde mental, de DPM (distúrbios psíquicos menores), que são sintomas como

depressão, ansiedade, fadigas, irritabilidade, inquietação, insônia e déficit de memória, todos esses problemas, ou parte deles que estão associados a profissão de caminhoneiro de cargas pesadas, como já dito, pelas condições de trabalhos já supracitadas.

Dessa maneira, acometidos do cansaço físico e mental, existe a baixa satisfação no trabalho, comprometendo assim a produtividade, gerando com isso, reclamações, dispensas, quebra de contratos, situações que acabam por deixar o trabalhador vulnerável a aceitar e viver nessa submissão de trabalho “escravo/desumano”. Mas, e a proteção dos direitos desses trabalhadores? E a vigência da Lei já criada para esse teor? São esses e vários outros questionamentos que ficam sem uma resposta satisfatória.

Cabe aqui refletir sobre a problematização da realidade brasileira, para analisar mais de perto a importância de um controle cada vez mais preciso do tempo de produção, para assim associar o serviço, a condição de trabalho e o acometimento de doenças advindas de tudo que se trata, sem mencionar os acidentes gerados nas grandes rodovias.

Percebe-se então, que os autônomos conseguem uma maior produtividade com uma maior qualidade de vida, enquanto os subordinados às grandes e médias empresas sofrem com o acúmulo de serviço, baixa produtividade em razão do cansaço e se veem desprotegidos legalmente, mesmo diante do que vem expresso em lei.

Do mesmo modo, ao que tange a proteção dos motoristas carreteiros profissionais, em específico no que é abordado na Lei 13.103/2015, que trata sobre o exercício da profissão de motorista, não vemos o cumprimento do que é estabelecido no art 235 – C, em razão dos prazos estabelecidos pelas empresas e pelo valor que é colocado na produtividade ao final dos vencimentos do mês trabalhado. Veja a seguir o que dispõe a legislação,

A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias (BRASIL, Art. 235, LEI 13.103/2015).

Ainda sobre a vigência da Lei 13.103/2015, é categoricamente proibido o excesso de horas trabalhas ininterruptamente, conforme diz o art. 67, “é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptos veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas” (BRASIL, Art. 67, LEI 13.103/2015).

Em similaridade, pode-se falar de avanço, mas não o suficiente para ser cumprido o que determina a lei. É uma categoria que sofre desde quando só existia profissionais autônomos, onde foi ganhando espaço e rompendo preconceitos. Se faz necessário o reconhecimento dos serviços prestados por esta classe, pois o caminhão x caminhoneiro faz toda uma comunicação de integração nacional e internacional, e de sobrevivência da sociedade através de suas cargas.

Daí a impressão de unidade que se vai consolidando, através do encurtamento das distâncias, graças à presença do caminhão. Nota-se um intercurso maior entre regiões, um conhecimento mais amplo do Brasil, como se tocasse ao caminhão a função antiga das estradas e bandeiras, num intercâmbio crescente. Tudo com tal rapidez, que se chega a ter a impressão de uma revolução. (FREITAS, 2015 *Apud* VILAÇA, 1969).

Temos de conhecer e reconhecer desde o princípio das dificuldades enfrentadas do motorista caminhoneiro, em especial de carga pesada, para termos noção do quanto sofrido foi e ainda é mesmo diante das conquistas já garantidas por lei.

Aqui cabe refletir frente a um episódio real abordado por Marx (1988, *Apud* FREITAS, 2015), acerca do transporte ferroviário em *O Capital*, em seu brilhante capítulo VIII sobre a jornada de trabalho. Juntos perante o Grand Jury de Londres três ferroviários, condutor, maquinista e sinalizador. Um grande desastre ferroviário despachou centenas de passageiros para o outro mundo. A negligência dos ferroviários é a causa do desastre. Eles declaram, unanimemente, perante os jurados, que há 10 ou 12 anos seu trabalho durava apenas 8 horas.

Durante os últimos 5-6 anos ele foi sendo aumentado para 14, 18 e 20 horas e quando a afluência de viajantes é particularmente intensa, como no período dos trens de excursões, estendia-se muitas vezes a 40 ou 50 horas sem interrupções. Eles são homens comuns e não ciclopes. Além de certo ponto falha sua força de trabalho. O torpor os domina. Seus cérebros param de pensar e seus olhos de ver (MARX, 1988, *Apud* FREITAS, 2015)".

Essa situação concreta, decorrente de um acidente ocorrido no transporte ferroviário, o qual não difere de muitas notícias atuais que retratam acidentes fatais ou as longas jornadas de trabalhos dos caminhoneiros no Brasil, como a notícia a "sem conseguir parar para descansar caminhoneiro sofre acidente", onde destaca-se, que motorista conta que tombou a carreta após ter sido vencido pelo cansaço, onde relatou que os locais para descanso são pouco e os valores cobrados são altíssimos.

Outro caminhoneiro, este da região metropolitana de Curitiba chama a atenção para mais um grave problema que vem acontecendo com a categoria, a falta de locais adequados para paradas e descanso nas rodovias de nosso país. Este filmou sua rotina exaustiva, demonstrando que o cansaço foi o responsável por seu esgotamento, ocasionando no tombamento da carreta que estava dirigindo. Muito abalado, desabafou dizendo que um posto de combustíveis em Marília o impediu de parar. Esse relato veio carregado de outras informações, onde o motorista relata que havia comprado a carreta há menos de 2 meses e ainda estava pagando, além de refletir sobre sua vida e de sua família (CAMINHONEIRONews, 2022).

Dois elementos perduram nos dois acontecimentos: as longas jornadas de trabalho excessivas, e a falta de credibilidade da profissão. Percebe-se que não obtiveram tantas vantagens no decorrer do tempo, pois na atualidade em que vivemos ainda nos deparamos com trabalhos explorados e discriminados.

## O QUE FOI ALTERADO EM 2025 PELO STF NA LEI 13.103/2015 PARA BENEFICIAR O CAMINHONEIRO?

A partir das mudanças ocorridas ao longo do tempo, em destaque a decisão do Supremo Tribunal Federal em 2023 que decidiu modular o que se dizia inconstitucional em pontos da Lei 13.103/2015 conhecida como “Lei dos Motoristas” ou “Lei dos Caminhoneiros”. Tal decisão foi oriunda da razão de segurança jurídica e de excepcional interesse público e social.

Assim, após essa alteração, o período de descanso não pode ser dividido, ou seja, alternado em horários do dia. Logo, no tangente a deliberação, o descanso deve ser de, no mínimo um intervalo de 11 horas consecutivas, dentro de um período de 24 horas (BRASIL, Lei 13.103/2015). Ora, esse descanso só é possível caso o motorista/caminhoneiro encontre locais que os deixe parar o veículo para o cumprimento do descanso, temos de ressaltar esse detalhe importante

Refletindo frente a importância do descanso, a Revista Contemporânea e o artigo “Impacto da atividade laboral de motoristas de caminhão no cuidado em saúde” (2023), volta-se a falar da saúde do caminhoneiro, que inevitavelmente é afetada, percebe-se a ineficácia, visto que a assistência à saúde requer tempo, e pela rotina de trabalho existente, esse assunto é negligenciado, principalmente pela inexistência da flexibilidade no horário de trabalho. Além disso, muitos recebem por produtividade, levando-os a mais tempo no exercício da profissão, apresentando assim poucos estímulos em relação ao autocuidado (BIONDO *et al.*, 2023)

Para a psiquiatra e autora Lakshmin (2023), em seu livro “Autocuidado de verdade”, na parte introdutória ela diz:

O autocuidado de verdade, como verá, não é algo que pode ser encontrado em um único lugar, como em um spa refinado ou em um app de registro de atividades: é um processo interno que envolve tomar decisões difíceis que valerão a pena no longo prazo (LAKSHMIN, 2023).

Desse modo, cabe ao caminhoneiro além de tempo, a escolha. Ou seja, escolher a si mesmo, ter prioridade com sua saúde como um todo, se permitir em um futuro com qualidade de vida. Para Antunes (2008), o sono, como a muitas outras necessidades, tem sido constantemente priorizado para um desempenho físico ótimo.

Antunes (2008), destaca outras consequências da privação de sono são: redução da responsividade atencional, declínio na habilidade de discriminar sinais, prejuízo de memória de curto prazo, alterações no humor (irritabilidade, estado confusional, estresse e fadiga); diminuição de motivação e interesse; diminuição da capacidade de concentração; aumento de distrabilidade e erros por omissão; aumento de sonolência; alterações metabólicas, endócrinas e quadros

hipertensivos. Além disso, a privação de sono também prejudica a iniciação e a execução motora em resposta a um estímulo visual.

Nesse sentido, muitos são os pontos negativos quando a falta de organização de rotina de trabalho, onde destaca-se, a alimentação fora de casa e inadequada, ausência de atividade física, os turnos irregulares de trabalhos, privação de sono, diversos dias longe da família e do lar, faz com que haja o adoecimento do corpo e consequentemente da mente, pois tudo estar ligado maus hábitos da rotina em não se priorizarem.

A fim de garantir melhor qualidade de vida para estes profissionais, em uma discussão histórica, que teve como pauta a Lei dos Motoristas Profissionais (Lei 13.103/2015), 11 itens foram considerados inconstitucionais, trazendo avanços significativos para os trabalhadores do setor. Pontua-se a seguir duas principais vantagens que foram obtidas para a classe:

O primeiro sendo o direito a folgas garantidas, onde a cada seis dias de trabalho, o caminhoneiro terá direito a 35 horas consecutivas de descanso. Essa medida põe fim à prática de acumular folgas, garantindo que o trabalhador tenha tempo regular e suficiente para recuperar suas energias. E, o segundo, intervalo entre jornadas de 11 horas, O intervalo inter jornada também foi fortalecido. Entre um dia de trabalho e o próximo, o motorista terá direito a, no mínimo, 11 horas consecutivas de descanso. Esse período não pode ser dividido nem combinado com outras pausas, assegurando o devido tempo para o repouso (BRASIL, LEI. 13.103/2015).

## **FISCALIZAÇÕES PARA PREVENÇÃO E PROMOÇÃO DA SAÚDE DO CAMINHOEIRO**

Existem ações preventivas de fiscalizações feitas pela PRF, que objetiva a diminuição de mortes e até mesmo feridos, conforme estabelecido no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, sob coordenação do Ministério dos Transporte, a ideia é que diminua em 50% o número de mortes por grupo de habitantes. O ano de 2025 começou com esse trabalho sendo feito nas grandes BRs, onde as alterações da Lei do caminhoneiro passaram a vigorar com intensidade nesse novo ano.

De acordo com a Ministério Público do Trabalho de Minas Geras, a PRF, em 3 anos, o número de infrações de motoristas que desrespeitaram a Lei do Descanso saltou de 375 para 32.046. Uma alta de 8.455%. Ao longo de 2023, a fiscalização sobre este tipo de conduta foi intensificada. Desde 2020, mais de 122 mil motoristas foram flagrados pela PRF em descumprimento da legislação (MPT, MINAS GERAIS, 2023).

Na mesma publicação do Ministério Público de Minas Geras, destaca-se um percentual de 33,96% dos motoristas têm menos de 4 dias de repouso por mês. Em relação ao intervalo entre jornadas, 13,21% afirmam que descansam menos de 6 horas, enquanto 33,96% têm o intervalo



de 6 a 8 horas. Em relação ao tempo médio de ‘espera’, 37,74% aguardam por mais de 6 horas entre uma carga e outra (MPT, MINAS GERAIS, 2023).

Ademais, outros casos se aplicam, como por exemplo um chofer flagrado recebe multa de trânsito, no valor de R\$ 130,16, além de quatro pontos no prontuário e a possibilidade de o veículo ficar retido até o cumprimento do tempo de descanso. Além disso, estão sujeitos a multas trabalhistas (ESTADÃO, 2021).

Percebe-se a falta de consciência dos empresários e de uma fiscalização mais amparada, com uma Lei que imponha penas/multas significativas para aqueles que tiverem seus caminhões infringindo o que se estabelece na legislação. Não se pode penalizar só o profissional que está a labutar pelo ganha pão da família, trabalhando de forma desumana muitas vezes, enfrentando cansaço, preconceito e desrespeito.

Da mesma forma, é de suma importância salientar a necessidade de campanhas para combate ao uso de drogas, por uma direção mais segura, resultando assim na redução de acidentes e em uma vida mais saudável do profissional de carga. Sendo imprescindível garantir que a frota esteja cumprindo com a Lei do Caminhoneiro, o cumprimento dessas regras não apenas está relacionado à segurança dos motoristas, mas também evita penalidades e problemas judiciais. Não obstante a Lei 13.103/2015, ainda temos expressamente na Constituição Federal, em seu art 7º, incisos XIII e XVI:

A duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho”, bem como a “remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal (BRASIL, 2015).

Tal redação da referida Lei 13.103/2015, aponta para a intenção do constituinte na preservação do direito fundamental do trabalhador à saúde, ao repouso, ao convívio social e ao tempo livre.

Ao mesmo tempo cabe refletir sobre as condições das estradas e rodovias no país. Onde os autores Silva e Bernadino (2019), apontam que o Governo é responsável direto para prover e disponibilizar de uma infraestrutura adequada ao transporte, pois foi constituído para esse fim, administrar o bem público.

Logo, a área de transporte merece atenção especial no escopo da logística, pois todos sabem que sem os transportes, o Brasil e o mundo param (SILVA *et al.*, 2019 *Apud* CASTIGLIONI, 2012). No entanto, quando este não cumpre com eficiência o trabalho de arcar com as responsabilidades a ele inerentes, o fracasso acontece e a esfera que mais sofre é a do lado mais fraco, os motoristas e a população de maneira geral. Nesse sentido, no Brasil, o transporte de cargas rodoviário é o mais utilizado onde, a carga é transportada pelas rodovias, em caminhões, carretas, etc. (SILVA *et al.*, 2019 *Apud* RODRIGUES, 2015)

Todo esse exposto se relaciona com a importância do trabalho dos profissionais que dirigem caminhões e carretas, pois estes profissionais fazem com que a economia nacional gire, e, no entanto, o que se percebe é que não existe valorização para os responsáveis.

Para tal valorização, pode-se pensar em estradas bem elaboradas, pessoas conscientes de seus direitos e obrigações garantem um deslocamento de pessoas e cargas com menor transtorno e maior segurança possível, para a sociedade e estado de modo geral. (BRASIL, CTB, 2017).

No que tange o rendimento empresarial e a produtividade, sempre existirá o elo do patrão e do empregado, a união das duas partes tem como objetivo principal a obtenção de lucros como resultado da atividade por eles desenvolvida (SILVA; BERNADINO, 2019). Nesse sentido, o patrão/chefe objetiva que o resultado de seus investimentos no seu negócio e o empregado que é verdadeiramente o produtor da força para o trabalho, fazendo acontecer a renda, os lucros e as despesas por meio do desenvolvimento da atividade explorada (SILVA; BERNADINO, 2019).

Nesse sentido, esse elo, porém, nem sempre foi pacífico e justo para ambas as partes, onde muitas das vezes o empregado teve sua força de trabalho explorada em condições degradantes e baixos salários, onde os lucros do patrão aumentam, e o empregado sempre se mantinha similar as condições ou tinha um declínio nessa condição (SILVA; BERNADINO, 2019).

Atrelado ao que diz na Lei 13.103, onde esta destaca que pontos de apoio serão implantados pela iniciativa privada por meio das concessões de explorações outorgadas pelo estado. “O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso (BRASIL, 2015, ART. 10, LEI 13.103).

Logo, dentro de determinado período estabelecido o Poder público por meio de órgão competente da união, publicará e atualizará, constantemente lista de locais de parada e descanso localizados nas vias públicas, a primeira publicação será em até 180 dias a contar da data de publicação da lei 13.105/2015 (BRASIL, 2015). E, a pergunta que não quer calar: existe esse apoio dos grandes empresários, proprietários desses pontos de descanso e existe a exigência do estado para o cumprimento do que estar escrito na lei?

O que se percebe é que a luta é constante e árdua na valorização e conscientização do trabalho dessa classe de caminhoneiros e caminhoneiras, há de se fazer leis mais rigorosas e que valham a pena escolher tal profissão que é tão bonita, necessária e indispensável para a população.

Com essas mudanças já vigorando nas grandes rodovias do Brasil, a expectativa é melhorar a qualidade de vida e a segurança dos profissionais do transporte de carga pesada. Onde, percebe-se que não é o caminhoneiro que estar sendo fiscalizado, e sim, a empresa a qual ele é subordinado, tento que fazer novos planejamentos, novas estatísticas para cumprimento de carga e descargas em um tempo hábil, porém que não seja atacado o direito do descanso do trabalhador.

## CONCLUSÃO

Ao pesquisar, estudar e analisar dados, reportagens, leis e artigos que tratam do assunto aqui abordado, é notório os impactos negativos que a falta de regulamentação e fiscalização no cumprimento de normativas e leis no que se refere aos motoristas caminhoneiros.

Nesse sentido, ao refletir frente a Lei 13.103/2015, conclui-se que esta visa regulamentar o descanso e assim viabilizar a qualidade de vida positiva aos profissionais caminhoneiros, e está em vigor a mais de 10 anos, no entanto muito ainda precisa ser melhorado, dado os dados apresentados durante o estudo, onde muitos motoristas ainda fazem uso de substâncias químicas impróprias a fim de cumprir metas e economizar tempo na estrada.

Da mesma forma, percebe-se que por vezes o descanso não acontece devido a falta de pontos de apoio, locais adequados e/ou cobranças abusivas. Mas, o que tange aos prazos, este ainda é um fator importante na decisão de parar para descansar. Isso acontece devido a falta de sensibilidade de empregadores, patrões e falta de organização tanto de empresas como por parte do profissional.

Ademais, conclui-se que é importante que a categoria continue buscando melhorias e cobrando das autoridades melhores condições de trabalho, seja para os momentos de descansos que são obrigatórios, seja para o cumprimento das leis, seja para a melhoria das rodovias.

## REFERÊNCIAS

BRASIL, Presidência da República Secretária-geral Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília, 2 de março de 2015; 194º da Independência e 127º da República. Disponível em **LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015.**

CAMINI, Gabriel; BOLIGON, Raphaela; CAVALHEIRI, Jolana Cristina Qualidade de vida e transtorno mental comum em caminhoneiros. Disponível em Qualidade-de-vida-e-transtorno-mental-comum-em-caminhoneiros.pdf. Acesso em 02 de abril de 2025.

Disponível em Repositório UNISC: A nova jornada de trabalho do motorista profissional regulamentada pela Lei n. 13.103 de 02 de março de 2015 e suas particularidades.. Acesso em 02 de abril de 2025.

GOMES, Carine; GERALDO, Moares; SILVA, Luiz; MENDES, Davidson. Riscos ocupacionais do/no motorista de carreta e seus impactos na gestão da saúde e segurança. Revista Pesquisa, Sociedade e Desenvolvimento, v. 10, n. 13. 2021.

KONSEN, Ricardo. A nova jornada de trabalho do motorista profissional regulamentada pela lei n. 13.103 de 02 de março de 2015 e suas particularidades. Santa Cruz do Sul. 2017

LIMA, Marina dos Santos. Rotina do pé na tábua: quais os impactos da jornada de trabalho na vida dos caminhoneiros podem ser percebidos a partir das narrativas nos processos

trabalhistas? São Cristovão – SE. 2020. Disponível em Marina\_Santos\_Lima.pdf. Acesso em 02 de abril de 2025.

LOPES, G., Russo, L., CHAVES, P., & Fiorini, A. C. (2007). Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. Rev. CEFAC, 9(4), 532-542.

Mistério público do trabalho. Operação Jornada Legal flagra motoristas em jornadas exaustivas. Minas Gerais. 2023. Disponível em Operação Jornada Legal flagra motoristas em jornadas exaustivas - Ministério Público do Trabalho. Acesso em 30 de Março de 2025.

MORAIS, M. S. S., & BORGES, E. M. F. (2017). Uma análise sobre os riscos ocupacionais dos motoristas de caminhão. Rev. Científica FacMais, Volume. IX, Número 2, p. 199-225.

OLIVEIRA, Michelle Engers Taube de; CARLOTTO, Mary Sandra. Psicologia social, do Trabalho e das organizações Fatores Associados aos Transtornos Mentais Comuns em Caminhoneiros. Revista Psicologia: Teoria e Pesquisa, v.36, e36. 2020. Disponível em Vista do Fatores Associados aos Transtornos Mentais Comuns em Caminhoneiros. Acesso em 02 de abril de 2025.

ROCHA, Ana Luísa Gonçalves. Jornada de trabalho excessiva do motorista profissional: dano existencial em perspectiva. Brasília. 2019. Disponível em 2019\_AnaLuisaGoncalvesRocha\_tcc.pdf. Acesso em 02 de abril de 2025.

SCHIEBELBEIN, Luís Fernando. Os riscos à saúde do motorista profissional caminhoneiro em jornada exaustiva de trabalho linha de pesquisa: função política do direito. Jacarezinho, PR. 2021. Disponível em <https://uenp.edu.br/pos-direito-teses-dissertacoes-defendidas/direito-dissertacoes/18873-luis-fernando-schiebelbein/file>. Acesso em 02 de abril de 2025.