

03/07/2023

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS
TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES
- CNTTT
ADV.(A/S) : ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S)
INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL
PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM
TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE
GOIÁS E TOCANTINS
ADV.(A/S) : FERNANDO PESSOA DA NOBREGA
AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM
TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA
REGIÃO NORTE - FETRONORTE
ADV.(A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO
AM. CURIAE. : SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES
RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E
MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO
DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS
CEGONHEIROS
ADV.(A/S) : MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU
AM. CURIAE. : FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS
TRABALHADORES EM TRANSPORTES
RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS
RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO
ESTADO DE MINAS GERAIS
ADV.(A/S) : JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS
AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM
TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO
PARANÁ ; FETROPAR
ADV.(A/S) : ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO
AM. CURIAE. : CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS

ADI 5322 / DF

	ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	:MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	:MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	:PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	:ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	:CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	:PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

EMENTA: CONSTITUCIONAL E TRABALHISTA. CLT – LEI 13.103/2015. POSSIBILIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. NECESSIDADE DE ABSOLUTO RESPEITO AOS DIREITOS SOCIAIS E ÀS NORMAS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR PREVISTAS NO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. RAZOABILIDADE NA PREVISÃO DE NORMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA. PARCIAL PROCEDÊNCIA DA AÇÃO.

1. Compete ao Congresso Nacional regulamentar, especificamente, a profissão de motorista profissional de cargas e de passageiros, respeitando os direitos sociais e as normas de proteção ao trabalhador previstos na Constituição Federal.

2. São legítimas e razoáveis as restrições ao exercício da profissão de motorista em previsões de normas visando à segurança viária em defesa da vida e da sociedade, não violando o texto constitucional a previsão em lei da exigência de exame toxicológico.

3. Reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF). Constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado

ADI 5322 / DF

em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

4. A Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, de modo que compete à negociação coletiva de trabalho examinar a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI, da CF.

5. Constitucionalidade da norma que prevê a possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino.

6. O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL fixou orientação no sentido da constitucionalidade da adoção da jornada especial de 12 x 36, em regime de compensação de horários (art. 7º, XIII, da CF).

7. Não há inconstitucionalidade da norma que prevê o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal.

8. Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego a regulamentação das condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de cargas e passageiros.

9. É inconstitucional o dispositivo legal que permite a redução e/ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado. Normas constitucionais de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF).

10. Inconstitucionalidade na exclusão do tempo de trabalho efetivo do motorista profissional, quando está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, conhecido como “tempo de espera”. Impossibilidade de decote da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista reconhecida.

11. Inconstitucionalidade de normas da Lei 13.103/2015 ao prever hipótese de descanso de motorista com o veículo em movimento. Prejuízo

ADI 5322 / DF

ao efetivo descanso do trabalhador.

12. PARCIAL CONHECIMENTO DA AÇÃO DIRETA COM PARCIAL PROCEDÊNCIA, DECLARANDO INCONSTITUCIONAIS: (a) a expressão “*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*”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão “*não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias*”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão “*e o tempo de espera*”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão “*as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C*”; (f) a expressão “*usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso*”, constante do *caput* do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão “*que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso*”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em Sessão Virtual do Plenário, sob a Presidência da Senhora Ministra ROSA WEBER, conheceram parcialmente da ação direta e, nessa extensão, julgaram parcialmente procedente o pedido,

ADI 5322 / DF

declarando inconstitucionais: (a) por maioria, a expressão “*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*”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C, vencido o Ministro NUNES MARQUES, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º; (b) por maioria, a expressão “*não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias*”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C, vencido o Ministro NUNES MARQUES, que julgava inconstitucional a totalidade do § 8º; (c) por unanimidade, a expressão “*e o tempo de espera*”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) por unanimidade, o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) por maioria, a expressão “*as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º*” do § 12 do art. 235-C, vencido o Ministro NUNES MARQUES, que julgava inconstitucional a totalidade do § 12; (f) por maioria, a expressão “*usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso*”, constante do caput do art. 235-D, vencido o Ministro NUNES MARQUES, que julgava inconstitucional a totalidade do caput; (g) por unanimidade, o § 1º do art. 235-D; (h) por unanimidade, o § 2º do art. 235-D; (i) por unanimidade, o § 5º do art. 235-D; (j) por unanimidade, o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) por maioria, a expressão “*que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso*”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015, vencido o Ministro NUNES MARQUES, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º. Tudo nos termos do voto do Ministro ALEXANDRE DE MORAES (Relator). Ficaram vencidos, ainda, os Ministros NUNES MARQUES, ROBERTO BARROSO e DIAS

ADI 5322 / DF

TOFFOLI (declarando a inconstitucionalidade parcial do § 6º do art. 168 da CLT); o Ministro NUNES MARQUES (declarando a constitucionalidade do art. 235-C, caput, e do § 3º do art. 235-D, atribuindo-lhes interpretação conforme, e a inconstitucionalidade do § 7º do art. 235-D, todos da CLT); o Ministro RICARDO LEWANDOWSKI (declarando a inconstitucionalidade de expressão contida no § 3º do art. 4º, e dos §§ 4º e 5º do art. 4º, todos da Lei 11.442/2007); e, vencidos, também, os Ministros EDSON FACHIN e ROSA WEBER (declarando a inconstitucionalidade do art. 71, § 5º, da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015; dos arts. 235-C, caput e § 13, 235-D, § 3º, § 7º e § 8º, e 235-G, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; do art. 67-C do CTB, com a redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015; do art. 9º da Lei 13.103/2015; e do art. 4º, §§ 3º, 4º e 5º, da Lei 11.442/2007, com a redação dada pelo artigo 15 da Lei 13.103/2015). Não votou o Ministro ANDRÉ MENDONÇA, sucessor do Ministro MARCO AURÉLIO, que votara em assentada anterior.

Brasília, 5 de julho de 2023.

Ministro **ALEXANDRE DE MORAES**

Relator

Documento assinado digitalmente

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES

REQTE.(S) : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

ADV.(A/S) : ULISSES RIEDEL DE RESENDE (0000968/DF) E OUTRO(A/S)

INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS

ADV.(A/S) : FERNANDO PESSOA DA NOBREGA (0010829/GO)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES

RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE

ADV.(A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO

AM. CURIAE. : SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS

ADV.(A/S) : MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU (147674/MG)

AM. CURIAE. : FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS

ADV.(A/S) : JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS (0068392/MG)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES

RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR

ADV.(A/S) : ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO (DF012067/)

AM. CURIAE. : CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB

ADV.(A/S) : MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO (18958/DF, 167075/MG, 2525/PI)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU

ADV.(A/S) : MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS (47607/DF) E OUTRO(A/S)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET

ADV.(A/S) : PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO (166600/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX

ADV.(A/S) : ELIANA DA COSTA LOURENCO (51575/RJ)

AM. CURIAE. : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

ADV.(A/S) : PAULO TEODORO DO NASCIMENTO (48535/DF, 32964/ES, 43241/GO, 53758/MG, 20603/A/MT, 200806/RJ, 99958A/RS, 367904/SP)

Decisão: Após a leitura do relatório e a realização das

sustentações orais, o julgamento foi suspenso. Falaram: pela requerente, o Dr. Luiz Felipe Buainain Andrade; pelo *amicus curiae* Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - CFOAB, a Dra. Bruna Santos Costa; pelo *amicus curiae* Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná - FETROPAR, o Dr. Alexandre Simões Lindoso; e, pelo *amicus curiae* Confederação Nacional do Transporte, o Dr. Sérgio Antônio Ferreira Victor. Ausentes, justificadamente, os Ministros Luiz Fux (Presidente) e Roberto Barroso. Presidiu o julgamento a Ministra Rosa Weber, Vice-Presidente. Plenário, 15.9.2021 (Sessão realizada por videoconferência - Resolução 672/2020/STF).

Presidência da Senhora Ministra Rosa Weber, Vice-Presidente. Presentes à sessão os Senhores Ministros Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski, Cármen Lúcia, Dias Toffoli, Edson Fachin, Alexandre de Moraes e Nunes Marques.

Ausentes, justificadamente, os Senhores Ministros Luiz Fux (Presidente) e Roberto Barroso.

Procurador-Geral da República, Dr. Antônio Augusto Brandão de Aras.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário

22/08/2022

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT**
ADV.(A/S) : **ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS**
ADV.(A/S) : **FERNANDO PESSOA DA NOBREGA**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE**
ADV.(A/S) : **SEM REPRESENTAÇÃO**
AM. CURIAE. : **SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS**
ADV.(A/S) : **MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU**
AM. CURIAE. : **FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS**
ADV.(A/S) : **JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR**
ADV.(A/S) : **ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO**
AM. CURIAE. : **CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS**

ADI 5322 / DF

ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S) :MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO
AM. CURIAE. :ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE
TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S) :MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS E
OUTRO(A/S)
AM. CURIAE. :ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE
TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S) :PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE. :ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE
SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE
DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S) :ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE. :CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S) :PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

RELATÓRIO

O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES (RELATOR): Trata-se de Ação Direta de Inconstitucionalidade proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes – CNTT, com pedido de medida cautelar, em face da Lei Ordinária Federal 13.103/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão e altera a Lei 5.452/1943 (Consolidação das Leis do Trabalho – CLT), a Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB) e a Lei 11.442/2007.

Eis o teor da norma impugnada:

“Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

ADI 5322 / DF

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

ADI 5322 / DF

Art. 3o Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 4o O § 5o do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1 o de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 71.

.....

§ 5o O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1o poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.” (NR)

Art. 5o O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 168

.....

§ 6o Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7o Para os fins do disposto no § 6o, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a

ADI 5322 / DF

capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

Art. 6º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO III

.....
CAPÍTULO I

.....
Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

‘Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)

‘Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

.....
III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

.....
VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de

ADI 5322 / DF

bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.' (NR)

'Art. 235-C. 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.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação.

§ 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.

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou

ADI 5322 / DF

compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

.....
§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados

ADI 5322 / DF

nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.' (NR)

'Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem

ADI 5322 / DF

espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§ 5o Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

§ 6o Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 7o Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3o do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§ 8o Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.' (NR)

'Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois)

ADI 5322 / DF

períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5o do art. 71 desta Consolidação;

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

§ 1o (Revogado).

.....
§ 3o (Revogado).

§ 4o (Revogado).

§ 5o (Revogado).

§ 6o (Revogado).

§ 7o (Revogado).

.....
§ 9o (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado).

§ 12. (Revogado).’ (NR)

‘Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.’ (NR)

‘Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.’ (NR)

‘Art. 235-H. (Revogado).’ (NR)”

Art. 7o O Capítulo III-A da Lei no 9.503, de 23 de

ADI 5322 / DF

setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“CAPÍTULO III-A

.....
'Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§ 1o (Revogado).

§ 2o (Revogado).

§ 3o (Revogado).

§ 4o (Revogado).

§ 5o (Revogado).

§ 6o (Revogado).

§ 7o (Revogado).

.....' (NR)

.....
'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.

§ 1o-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§ 2o Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

ADI 5322 / DF

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º. (NR)

.....

‘Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

ADI 5322 / DF

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.”

Art. 8º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 132.

§ 1º

§ 2º Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino.” (NR)

“Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a

ADI 5322 / DF

aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6o do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

“Art. 230.

.....
XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.

.....
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave.

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa.” (NR)

“Art. 259.

.....
§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas

ADI 5322 / DF

praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.” (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente. (Regulamento)

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

- I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;
- II - operador de terminais de cargas;
- III - aduanas;
- IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;
- V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

- I - estações rodoviárias;
- II - pontos de parada e de apoio;
- III - alojamentos, hotéis ou pousadas;
- IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;
- V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os

ADI 5322 / DF

obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente: (Regulamento)

I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei. (Regulamento)

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.

§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão

ADI 5322 / DF

requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos: (Regulamento)

I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas.

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III - em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IV - em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer

ADI 5322 / DF

adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (três) anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.

Art. 15. A Lei no 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4o

.....
§ 3o Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4o O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5o As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.” (NR)

“Art. 5o-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

.....
§ 7o As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.” (NR)

“Art. 11.

ADI 5322 / DF

.....
§ 5o O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§ 6o A importância de que trata o § 5o será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 7o Para o cálculo do valor de que trata o § 5o, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8o Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 9o O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga." (NR)

"Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas."

Art. 16. O art. 1o da Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1o Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

ADI 5322 / DF

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Parágrafo único. Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.” (NR)

Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (Regulamento)

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.

Parágrafo único. O Procargas tem como finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Art. 20. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET - para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

Art. 21. Ficam revogados os arts. 1º, 2º e 9º da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012.

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência: (Regulamento)

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452,

ADI 5322 / DF

de 1o de maio de 1943, e a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e (Vide Decreto nº 8.433, de 2015)

II - as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei. (Vide Decreto nº 8.433, de 2015)''

Alega a Requerente a inconstitucionalidade do art. 4º da Lei contestada, que alterou o art. 71 da CLT, por ter violado o art. 7º, XXII (redução dos riscos inerentes ao trabalho pela garantia da saúde do trabalhador), ao prever a possibilidade de redução dos intervalos intrajornadas.

Também o art. 5º estaria eivado de inconstitucionalidade ao prever a necessidade de exames toxicológicos – para habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, assim como quando da admissão, demissão e periodicamente na constância do vínculo jurídico de trabalho – apenas para motoristas profissionais, violando os arts. 1º, III e IV (dignidade da pessoa humana e valores sociais do trabalho), e 5º, *caput* (princípio da impessoalidade, da isonomia e da finalidade da lei).

Aduz, ainda, inconstitucionalidade do art. 6º nas mudanças promovidas: (i) ao art. 235-A da CLT, visto que, ao acrescentar o termo “coletivo” ao inciso I, teria imposto “*desarrazoada limitação ao espectro de abrangência da lei*” (p. 24), em desconformidade com a sistemática de proteção e valoração do trabalho e violando os arts. 1º, IV; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV, 170 e 193 da CF; (ii) ao art. 235-C, ao autorizar a prorrogação da jornada de trabalho por até 12 horas (viola o art. 7º, XIII); ao fracionar e reduzir o período de descanso, potencializando riscos de acidente de trabalho; ao separar o “tempo de espera” da jornada de trabalho, contabilizando-o como hora trabalhada, encarregando o trabalhador dos riscos da atividade econômica (viola o princípio da alteridade e os arts. 1º, IV; art. 7º, XXII e XXXIV; 170 e 193); ao reduzir a remuneração do “tempo de espera” (viola os arts. 1º, IV; 5º, XIII, e 7º, VI e XXII); ao permitir a movimentação do veículo dentro do “tempo de espera”, como método de

ADI 5322 / DF

fracionamento do descanso (viola o art. 7º, XIII e XXII); ao prever que a jornada de trabalho do motorista “não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos” (viola os arts. 1º, VI; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV, 170 e 193); (iii) ao art. 235-D, por supressão a direitos relacionados à higiene, saúde e segurança do ambiente de trabalho pelo impacto nos intervalos destinados à recuperação física e psíquica, gerando larga flexibilização da jornada e violando o art. 7º, XV e XXII, da CF; (iv) ao art. 235-E, em razão de alargada flexibilização da jornada de trabalho e redução do descanso ou condições de descanso, o que violaria o art. 7º, XXII, da CF; (v) ao art. 235-F, por retirar o critério de especificidade para que possa haver a jornada de 12/36 horas, violaria o art. 7º, XXII; (vi) ao art. 235-G, pois, afirma, teria criado limitação quanto ao conceito de segurança viária, favorecendo o excesso de jornada e comprometendo a segurança do motorista e usuários das vias, violando o art. 7º, XXII, e o art. 144, § 10.

Sustenta a inconstitucionalidade do art. 7º quanto à alteração promovida ao art. 67-A do CTB, por suscitar “*desarrazoada limitação que não guarda conformidade com o disposto no art. 7º, inciso XXII da Constituição Federal*” (p. 41), ao acrescentar o termo “coletivo”, que excluiria diversas categorias de motoristas. Seria igualmente inconstitucional a alteração proporcionada ao art. 67-C do CTB, que gerou redução do tempo de descanso em desacordo com o pressuposto da redução dos riscos inerentes ao trabalho inscrito no art. 7º, XXII, da Carta Magna.

Argui a inconstitucionalidade do art. 9º, que “*retira a responsabilidade direta do empregador ou tomador de serviço na disponibilização de locais adequados para descanso e higiene, como também, os desobriga em atender as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego*”, em desacordo com o art. 7º, XXII, do Texto Constituinte.

Haveria, ainda, inconstitucionalidade das alterações propiciadas pelo art. 15 da legislação impugnada à Lei 11.442 ao acrescentar ao art. 4º desta os §§ 3º, 4º e 5º, que, ao desnaturar relação trabalhista dando aspecto autônomo a trabalhador com relação empregatícia de dependência, teria violado “*a função do Trabalho como primado da Ordem Social e do Estado Democrático de Direito, na forma disposta no inc. IV do art.*”

ADI 5322 / DF

1º, inciso I do art. 7º e 193 da Constituição da República” (p. 45).

Afirma, ainda, a inconstitucionalidade do art. 22, que despenderia tratamento diferenciado aos contribuintes e violaria os princípios da impessoalidade, da igualdade e da autonomia, expostos no art. 5º, *caput*, e art. 150, II. Alega, por fim, violação aos termos da Convenção 155 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), no que concerne à política de proteção à saúde e segurança do trabalhador, e, por conseguinte, ao art. 5º, § 2º, da Carta Constitucional.

Foi formulado pedido cautelar para suspensão da eficácia da norma. Adotou-se o rito do art. 12 da Lei 9.868/1999.

A Presidência da República (peça 46) sustenta a constitucionalidade da lei e afirma que o dispositivo impugnado teve origem em debate com grande participação de representantes das classes envolvidas, sendo vários artigos originados de reivindicações dos trabalhadores e empregadores em consonância com o princípio do *contrato realidade*. O tratamento diferenciado das diversas classes de motoristas, defende, seria opção legislativa diante das peculiaridades da classe. Alega que a exigência de exames toxicológicos estaria relacionada à segurança das rodovias e ao poder de polícia estatal. Afirma que a lei prestigiou a atividade dos sindicatos/confederações/federações ao privilegiar as convenções e acordos coletivos de trabalho. Postula que a flexibilidade do art. 235-C, § 13, da CLT, que definiu que os trabalhadores não teriam horário fixo de início ou fim de expediente, se coaduna com diversas outras profissões e o desenvolvimento do trabalho específico dos motoristas profissionais. Argumenta que o previsto no art. 22 da lei impugnada adveio de uma reivindicação da categoria, e não se trataria de incidência tributária, mas multa administrativa. Não estaria, portanto, a lei em descompasso com a Convenção da OIT no que concerne a parâmetros de saúde e segurança do trabalhador. Por fim, argumenta que a lei impugnada regulou situações que dificultavam o desenvolvimento do setor, adequando-se às situações específicas do trabalho.

O Congresso Nacional (peça 54) afirma ter a lei seguido todos os padrões formais para sua aprovação. Defende que a Constituinte prevê

ADI 5322 / DF

apenas número máximo da jornada de trabalho normal de oito horas diárias, o que se teria cumprido com a nova legislação, mas não um número máximo de horas extraordinárias. Postula não ter a lei ferido qualquer direito dos motoristas, ao invés, geraria um “*aprofundamento do regime de proteção que a República Federativa do Brasil lhes confere*” (p. 10). Alega que a previsão de exame toxicológico não seria tratamento arbitrário, ao submeter apenas motoristas profissionais, pois teria como fim a prevenção de acidentes e o controle do abuso de substâncias entorpecentes, sempre perante a anuência do empregado e garantido o sigilo dos procedimentos e do resultado. Argumenta que, visto ser a multa administrativa por infração à legislação do trabalho e a multa de trânsito, ambas de natureza creditícia, não tributária, não lhes seriam aplicáveis as vedações ao poder de tributar, não violando, também, o princípio da isonomia, pois partiriam do juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público para implementar os objetivos estatais. Subsidiariamente, pede-se, caso seja julgada a ação procedente, que haja a modulação de efeitos para resguardar as relações jurídicas já produzidas.

A Advocacia-Geral da União (peça 56) manifestou-se pelo não conhecimento da ação direta e, no mérito, pela improcedência do pedido:

Trabalhista. Lei nº 13.103/15, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Alegada violação aos artigos 1º, incisos III e IV; 5º, *caput*, inciso XIII e § 2º; 7º, incisos VI, XIII, XV, XXII e XXXIV; 144, § 10, inciso I; 150, *caput* e inciso II; 170, *caput* e 193, todos da Constituição da República. Preliminares. Falta de procuração com poderes específicos. Ausência parcial de fundamentação do pedido. Mérito. Inocorrência de violação às disposições constitucionais mencionadas. O ato normativo impugnado visou a atender às reivindicações da categoria e contribuir para a concretude dos preceitos constitucionais tidos por violados. Manifestação pelo não conhecimento da presente ação direta e, no mérito, pela improcedência do pedido formulado pela requerente.

Por sua vez, a Procuradora-Geral da República (peça 136)

ADI 5322 / DF

apresentou parecer assim ementado:

CONSTITUCIONAL E TRABALHO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 13.103/2015. CONDIÇÕES DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL RODOVIÁRIO. JORNADAS DE TRABALHO EXTENUANTES. PRORROGAÇÃO HABITUAL DA JORNADA EM ATÉ 4 HORAS EXTRAORDINÁRIAS. AUSÊNCIA DE HORÁRIOS DE TRABALHO. DESCONSIDERAÇÃO DE ATIVIDADES DE ESPERA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE COMO TRABALHO. REDUÇÃO DE INTERVALOS PARA REPOUSO. REMUNERAÇÃO POR PRODUÇÃO NO TRANSPORTE DE CARGAS EXCESSO DE JORNADA, DE VELOCIDADE E DE PESO. AUMENTO DO REPOUSO COM VEÍCULO EM MOVIMENTO, NO REGIME DE DUPLA. FIXAÇÃO DE JORNADA EXCLUSIVAMENTE POR NORMA COLETIVA NO TRANSPORTE DE CARGAS VIVAS E PERECÍVEIS. FATORES DE RISCO DE ACIDENTES E DE DOENÇAS PROFISSIONAIS. VIOLAÇÃO, ENTRE OUTROS, DO DIREITO À SAÚDE E À SEGURANÇA DO TRABALHADOR (ART. 7º , XXII), DA SEGURANÇA VIÁRIA (ART. 144, § 10), DO VALOR SOCIAL DO TRABALHO (ART. 1º , IV, DA CONVENÇÃO 155 DA OIT). PACTO DE SÃO JOSÉ DA COSTA RICA. VEDAÇÃO DE RETROCESSO SOCIAL. PROIBIÇÃO DE EXCESSO. DESVIO DE FINALIDADE LEGISLATIVA. INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL E INTERPRETAÇÃO CONFORME A CONSTITUIÇÃO.

1. Têm causa de pedir aberta os processos de controle concentrado de constitucionalidade, de modo que a validade de dispositivos não impugnados especificamente pode ser apreciada pelo tribunal, desde que tenham relação de complementaridade normativa com aqueles atacados de forma fundamentada. Não se deve conhecer, porém, ação direta de inconstitucionalidade (ADI) contra outros dispositivos sem essa relação, se quanto a eles a petição inicial é desprovida de fundamentação.

ADI 5322 / DF

2. Não comporta conhecimento ADI que tenha como objeto omissão constitucional e violação a norma infraconstitucional.

3. O frete rodoviário brasileiro é um dos menores do mundo (pesquisa CNT/COPPEAD), compromete a saúde do setor e dificulta o crescimento de outros modelos de transporte. Jornadas de trabalho excessivas são uma das causas do baixo valor do frete. O transporte rodoviário de cargas no País tornou-se dependente de jornadas excessivas de trabalho dos motoristas, as quais resultam de: (a) baixa remuneração, (b) pagamento de salário por produção (com comissionamento) e (c) ausência de controle da jornada de trabalho. Motoristas profissionais submetem-se a extensas jornadas em busca de melhor remuneração, o que gera consequências danosas para si e demais usuários de rodovias, na forma de risco elevado e evitável de acidentes. Excesso sistemático de jornada de trabalho no transporte de cargas tem sido determinante de alto índice de consumo de drogas ilícitas por motoristas profissionais.

4. Segundo diversas pesquisas (USP, UFSC etc.), alimentação incorreta e inadequada, locais inseguros para dormir, ausência de sanitários higienizados, trabalho isolado, sedentarismo e problemas da organização do trabalho caracterizam motoristas de caminhão como trabalhadores com alto risco de sofrer acidentes. Indivíduos que trabalham sob muita tensão são os mais propensos a alcoolismo, como é o caso dos motoristas de caminhão e de ônibus. A extensa jornada de trabalho a que se submetem conduz a privação crônica de sono e a baixo nível de alerta e eleva o risco de acidentes de trânsito, especialmente de motoristas que dirigem em ambos os turnos. A maioria desses trabalhadores apresenta alta prevalência de vida sedentária, hábitos alimentares inadequados e tabagismo, conhecidos fatores de risco para patologias cardiovasculares, como hipertensão arterial sistêmica, hipercolesterolemia e coronariopatias. Evidências crescentes demonstram que “motoristas apresentam risco aumentado de desenvolver

ADI 5322 / DF

distúrbios cardiovasculares, gastrintestinais, de sono e psíquicos”. Há conexão entre superjornadas praticadas por motoristas rodoviários brasileiros, pouca disponibilidade de tempo para sono e alto índice de consumo de anfetaminas e outras drogas estimulantes (Univ. Est. Londrina, Univ. Est. Ponta Grossa, Unicamp etc.).

5. São inconstitucionais a prorrogação habitual de jornada de trabalho e a prorrogação de jornada diária por negociação coletiva, autorizadas pelo art. 235-C, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), na redação do art. 6º da Lei 13.103/2015. Ao “normalizar” por habitualidade o serviço prestado além da jornada padrão de 8 horas e ao permitir extensão da jornada por negociação, o dispositivo viola a Constituição da República (CR), pois institui jornada “normal” de 10 ou até 12 horas diárias (68 horas semanais), em burla ao limite constitucional. Afronta normas constitucionais (arts. 1º, III, 6º, 7º, XIII e XXII, 144, § 10, 196, 217, § 3º, 227) e internacionais de proteção à dignidade humana, à segurança viária e ao trabalho (Declaração Universal dos Direitos do Homem, Convenção Americana sobre Direitos Humanos [CADH, ou Pacto de São José da Costa Rica], Protocolo Adicional à CADH em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (Protocolo de San Salvador), Convenções 153 e 155 da Organização Internacional do Trabalho [OIT]), nas dimensões dos direitos a saúde, repouso, lazer e convivência social e familiar.

6. Afrontam a segurança rodoviária, que é valor constitucional, normas como o art. 235-C, caput, da CLT, por ignorar os limites de condução biologicamente toleráveis ao trabalhador, fomentar exigência de trabalho além de suas capacidades físicas e mentais, favorecer condições que ensejam uso de drogas estimulantes e elevar riscos de acidentes de trânsito causados por fadiga e deterioração das condições físicas e psíquicas desses profissionais, “com aumento da mortalidade por causas violentas, produção de sequelas, absenteísmo por motivo de doença e recuperação de traumas,

ADI 5322 / DF

exaustão e dependência química dos motoristas” (Ministério da Saúde).

7. Viola as mesmas normas constitucionais e internacionais a permissão de jornada negociada para transporte de cargas vivas e perecíveis, sem limite temporal, do art. 235-D, § 8º, da CLT, inserido pela Lei 13.103/2015. A norma legal flexibiliza direitos de indisponibilidade absoluta (dignidade, saúde e segurança de motoristas e usuários de rodovias) e submete-os unicamente a imperativos da atividade econômica. Esvazia o conteúdo de direitos fundamentais e viola a proporcionalidade.

8. Fere a Constituição o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que alterou o art. 235-C, §§ 1º, 8º e 9º, da CLT e nele inseriu o § 12, para tratar do tempo de espera, por a) desconsiderá-lo como jornada de trabalho e não o admitir como jornada extraordinária, mesmo quando houver movimentação de veículo; b) permitir que motoristas sejam obrigados a permanecer indefinidamente à disposição do empregador, mesmo após longa jornada de condução, sem que esse tempo seja considerado trabalho efetivo, podendo afetar o direito a descanso semanal remunerado; c) reduzir o valor da indenização do tempo de espera de 130% para 30% do salário-hora, sem reflexo nos demais direitos trabalhistas; d) permitir trabalho em tempo integral, inclusive noturno, e, ao negar ao tempo de espera o caráter de “trabalho efetivo”, atribuindo-lhe indenização ou remuneração em valor fixo diário, afastar a incidência do adicional noturno previsto na Constituição e nas leis; e) não estarem sujeitas à redução de cômputo da hora noturna. Tempo de espera é instituto do transporte de cargas, inaugurado pela Lei 12.619/2012, e corresponde ao período em que motoristas permanecem em filas aguardando embarque ou desembarque de cargas, no embarcador ou destinatário ou em postos de fiscalização. A disciplina da Lei 13.103/2015 agride os arts. 1º, III e IV; 5º, XIII; 7º, caput e I, III, IV, VI, VII, VIII, IX, XIII, XVI, XVII, XXII e XXXIV; 170 e 193 da CR e o art. 3, itens 1 e 8, da Convenção 171 da OIT.

ADI 5322 / DF

9. É inconstitucional o art. 6o da Lei 13.103/2015, no ponto em que alterou o art. 235-C, § 13, da CLT, para prever inexistência de horário de início e término da jornada de trabalho dos motoristas rodoviários. A norma enseja a possibilidade de que: a) motoristas sejam convocados a qualquer momento para iniciar jornada de trabalho, em período diurno ou noturno, em turnos regulares ou alternados, de dia ou à noite; b) se exija do profissional que usufrua do intervalo interjornada para sono em qualquer período do dia ou da noite, de forma fixa ou alternada. Pesquisas demonstram que trabalhar em turnos alternados causa diversas consequências nocivas ao indivíduo. A norma viola o art. 7o , XXII, da CR, por sujeitar o profissional a riscos incompatíveis com a condição humana, e o art. 144, § 10, da CR, que define a segurança viária como direito coletivo, por associar a ausência de horários fixos de trabalho – e a possibilidade de alternância de turnos – às extensas jornadas permitidas a motoristas rodoviários, acentuando riscos de acidentes de trânsito.

10. Afronta o art. 7o , XIII e XXII, e art. 144, § 10, da CR o art. 6o da Lei 13.103/2015, no ponto em que insere o § 6o no 235-D da CLT, ao permitir inobservância “justificada” não excepcional do limite de jornada, quando a) o motorista trafegue por local inseguro, inviabilizando parada imediata para o intervalo interjornada do art. 235-C, § 3o , da CLT, e b) terminada a jornada normal, o motorista deva dirigir pelo tempo necessário até chegar ao destino. Não há nessas situações traço de excepcionalidade que justifique afastar a regra constitucional, pois são plenamente previsíveis no transporte rodoviário.

11. Inconstitucionalidade semelhante atinge, por arrastamento, o art. 235-D, § 6o , da CLT e o art. 67-C, § 2o , do CTB, inserido pela Lei 13.103/2015 e destinado ao motorista rodoviário autônomo de transporte de cargas. Consoante as normas, inobservância justificada do tempo de direção somente caberá quando “não haja comprometimento da segurança rodoviária”. Isso constitui contradição em termos, pois

ADI 5322 / DF

condução por tempo indefinido constitui, por si, fator de risco à segurança rodoviária.

12. É inconstitucional o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que altera o art. 235-G da CLT, ao permitir remuneração de motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem (remuneração por comissionamento ou por produção, conhecida como salário por unidade de obra). Ao abolir o caráter restritivo da remuneração por comissionamento da legislação precedente, a norma viola o art. 7º, XXII, e 144, § 10, da CR, por fomentar excesso temerário de jornada e de tempo de direção e comprometer a segurança de motoristas e usuários de vias públicas.

13. Viola a CR a redução negociada do intervalo intrajornada no transporte coletivo urbano de passageiros. O art. 4º da Lei 13.103/2015, que alterou o art. 71, § 5º, da CLT, franqueia redução do intervalo intrajornada de empregados motoristas, cobradores, fiscais de campo e afins, por negociação coletiva, sem garantia de limite mínimo, enseja estipulação negociada de intervalos irrisórios, incompatíveis com sua finalidade profilática de doenças e acidentes de trabalho. A CR tutela o direito a intervalos de repouso, como desdobramento do direito a limitação do tempo de trabalho (art. 7º, XIII), combinado com o direito a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, XXII). A permissão da norma de redução negociada do intervalo intrajornada possibilita sua estipulação em patamar irrisório e inútil para promover recuperação das energias físicas e mentais do trabalhador e para sua alimentação adequada, com esvaziamento de eficácia das normas constitucionais de proteção e de normas internacionais que o Brasil se obrigou a cumprir. A proteção ao intervalo intrajornada é dotada de indisponibilidade, por sua relevância para a saúde dos trabalhadores (súmula 437 do TST). A norma afronta também o

ADI 5322 / DF

art. 7, d, do Pacto de São José da Costa Rica, e o art. 5, b, da Convenção 155 da OIT.

14. Ferem a CR as normas da Lei 13.103/2015 que autorizam redução de intervalos para descanso e elevação do período de sono com veículo em movimento, em dupla de motoristas, por gerar insegurança rodoviária, agravo à saúde e retrocesso social. Além de agravo patrimonial, pela redução do valor relativo da força de trabalho, a lei afetou a proteção à saúde e segurança, com aumento de jornada acima do limite diário de 9 horas internacionalmente considerado razoável para o setor (Convenção 156 da OIT e Regulamento 561/2006), acumulação de trabalho em semanas consecutivas sem descanso semanal (CLT, art. 235-D, caput) e trabalho extrajornada em regime de tempo de espera. Essas circunstâncias favorecem permanente estado de debilitação física e psíquica, que aumenta riscos de adoecimento e de acidentes por erro humano. A redução de intervalos e a elevação de períodos de repouso com veículo em movimento acirram esses riscos e regridem nas condições de saúde e segurança dos trabalhadores, alcançadas com a Lei 12.619/2012. Promovem retrocesso social também da segurança pública rodoviária, em violação do direito fundamental do art. 144, § 10, da CR.

15. A Lei 13.103/2015 incorre em ofensa à proporcionalidade e em desvio de finalidade legislativa, pois, a pretexto de “disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional”, direitos sociais inscritos no art. 7º, XIII, XV, XVI e XII, da CR e não obstante o dever estatal de proteção desses direitos pela cláusula de progressividade do caput do dispositivo, promoveu intensa elevação de jornada e redução de intervalos, de forma desarrazoada, impondo à sociedade o alto custo social e econômico de adoecimentos profissionais e acidentes de trânsito, com vítimas entre profissionais e usuários do sistema rodoviário nacional.

16. Afronta o art. 7º, XV e XXII, da CR e o art. 2, I, da Convenção 14 da OIT o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em

ADI 5322 / DF

que altera o art. 235-D, caput, da CLT, e nele insere os §§ 2º e 4º, para permitir acumulação e fracionamento de repouso semanais remunerados e sua concessão no interior de veículo ou em outro local inadequado. Além da acumulação de descansos, vedada pela natureza semanal do repouso, a norma submete essa possibilidade de acumulação à exclusiva potestade empresarial, independentemente de critério objetivo ou razão de força maior.

17. Empregadores do setor de transporte rodoviário, como quaisquer outros, são obrigados a conceder a seus empregados os repouso previstos na legislação, em horários e locais adequados ao disposto na Norma Regulamentadora 24 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que prevê medidas de conforto e higiene em sanitários (24.1), vestiários (24.2), refeitórios (24.3), cozinhas (24.4) e alojamentos (24.5). Cabe interpretação conforme a Constituição para o art. 9º, § 4º, da Lei 13.103/2015, a fim de reconhecer que esse dever decorre de interpretação sistemática do direito fundamental à saúde e segurança dos trabalhadores (CR, art. 7º, XXII), com o direito social à saúde, a todos destinado (arts. 6º e 194 da CR), e com o direito à segurança viária (art. 144, § 10, da CR).

18. Não anula a possibilidade de se detectarem as condições fáticas caracterizadoras de relação de emprego, previstas nos arts. 2º e 3º da CLT, o art. 15 da Lei 13.103/2015, no ponto em que inseriu os §§ 3º a 5º no art. 4º da Lei 11.442/2007, para instituir vedação de vínculo de emprego entre transportador autônomo de cargas e transportador autônomo auxiliar. Ao afastar peremptoriamente a possibilidade de caracterizar vínculo de emprego, o art. 4º, §§ 1º, 3º e 5º, e o art. 5º, caput e parágrafo único, da Lei 11.442/2007 afrontam o art. 7º, I, da CR, e violam o valor social do trabalho como fundamento da República (art. 1º, IV), a valorização do trabalho humano como fundamento da ordem econômica (art. 170) e o primado do trabalho como base da ordem social (art. 193). Cabe interpretação conforme a Constituição, para compatibilizar com ela os dispositivos.

ADI 5322 / DF

19. Parecer por: a) concessão de medida cautelar; b) realização de audiência pública; c) intimação da requerente para regularizar a representação; d) conhecimento parcial da ação e, nessa parte, procedência parcial do pedido, com declaração de inconstitucionalidade, fixação de interpretação conforme a Constituição e efeito repristinatório, nos termos especificados no parecer.

Foram admitidos como *amici curiae*: (i) Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados de Goiás e do Tocantins; (ii) Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados da Região Norte – FETRONORTE; (iii) Sindicato Nacional dos Transportadores Rodoviários Autônomos, Pequenas e MicroEmpresas de Transporte Rodoviário de Veículos - Sindicato dos Cegonheiros; (iv) FETTROMINAS - Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, Urbanos, Próprios, Vias Rurais e Públicas, e Áreas Internas no Estado de Minas Gerais; (v) Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná – FETROPAR; (vi) Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil – CFOAB; (vii) Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU; (viii) Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET; e (ix) Associação Brasileira de Provedores de Serviços Toxicológicos de Larga Janela de Detecção – ABRATOX; e (x) Confederação Nacional do Transporte – CNT.

É o relatório.

22/08/2022

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

VOTO

O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES (RELATOR): Trata-se, como relatado, de Ação Direta de Inconstitucionalidade, com pedido de medida cautelar, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT contra a Lei Federal 13.103/2015, que dispôs sobre o exercício da profissão de motorista.

Em razão da amplitude do objeto da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, que envolve inúmeros artigos da Lei 13.103/2015, proponho que os dispositivos impugnados sejam examinados em capítulos, de forma a permitir uma melhor, e mais didática, compreensão da controvérsia.

Nesses termos, o exame da inconstitucionalidade dos artigos impugnados, de acordo com os limites definidos na petição inicial, será realizado dentro dos seguintes capítulos:

- 1 – Preliminares;
- 2 – Improcedência do pedido com a declaração de constitucionalidade dos artigos;
- 3 – Procedência do pedido com a declaração de inconstitucionalidade dos artigos.

1 – Preliminares

1.1 Inconstitucionalidade indireta/reflexa

Sustenta o Senado Federal (peça 54), preliminarmente, o não conhecimento da ação direta sob a alegação de que a Autora não deduziu, em juízo, *pretensão de natureza constitucional*. Nesse sentido, alega que a controvérsia se resolveria em nível infraconstitucional.

Sem razão.

No caso, a eventual ofensa à Constituição Federal ocorreria de

ADI 5322 / DF

maneira direta, uma vez que a alegação de que a lei impugnada, que alterou dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), representaria um retrocesso social para a categoria profissional dos motoristas, gerando danos à saúde dos profissionais e comprometendo a segurança viária, é razão suficiente para, por si só, fundamentar o pedido de declaração de inconstitucionalidade de lei com base nos incisos do art. 7º da Constituição Federal. Assim, rejeito a preliminar.

1.2 – Ausência de impugnação fundamentada

Ainda em análise de questões preliminares, pontuo que parte dos pedidos de declaração de inconstitucionalidade formulados na petição inicial não merece ser conhecida. É que, consoante observado pelo Advogado-Geral da União (peça 56) e pelo Procurador-Geral da República (peça 136), a Autora não se desincumbiu de seu ônus argumentativo para contestar a constitucionalidade dos arts. 2º, 3º, 6º (em relação ao texto que altera o § 4º do art. 235-D da CLT), 8º, 10, 14, 15 (em relação ao texto que insere os arts. 4º, § 4º, 5º-A e 13-A na Lei 11.442/2007), e 16 a 20 da Lei 13.103/2015, deixando de deduzir, quanto a eles, fundamentação jurídica apta a demonstrar as lesões constitucionais invocadas.

À míngua da apresentação de razões específicas, não pode a ação ser conhecida quanto a esses dispositivos, pois, segundo jurisprudência desta SUPREMA CORTE, o déficit de impugnação inviabiliza os pedidos processuais veiculados em ação direta de inconstitucionalidade, como se vê nos seguintes precedentes: ADI 5.287, Rel. Min. LUIZ FUX, DJe de 12/9/2016; ADI 4.079, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 5/5/2015; e ADI 3.789 AgR, Rel. Min. TEORI ZAVASCKI, DJe de 25/2/2015.

Nesse sentido, em relação aos arts. 2º, 3º, 6º (em relação ao texto que altera o § 4º do art. 235-D da CLT), 8º (em relação ao texto que altera os arts. 132, 230 e 259), 10, 14, 15 (em relação ao texto que insere os arts. 4º, § 4º; 5º-A e 13-A na Lei 11.442/2007) e 16 a 20 da Lei 13.103/2015, a ação não

ADI 5322 / DF

merece ser conhecida, devendo, por consequência, ser extinta sem julgamento de mérito, por inépcia da petição inicial.

1.3 – Omissão e matéria infraconstitucional

Sustenta o Procurador-Geral da República (peça 136), em preliminar, que a impugnação ao art. 7º da Lei 13.103/2015 não merece conhecimento. Aduz, por um lado, que *“ainda que se considere deliberada a vontade do legislador ordinário em excluir do raio de incidência daquelas normas parcela da categoria de motoristas de transporte rodoviário de passageiros, possível violação ao art. 7º, XXII, da CR, somente se configuraria por omissão legislativa”*. Nesse sentido, alega não haver fungibilidade entre a presente ação e a de inconstitucionalidade por omissão. Por outro lado, sustenta também que *“a aparente antinomia entre a norma impugnada e os arts. 103 e 105, II, do CTB, argumentada pela requerente, demonstra que a solução da matéria se encontra no plano da interpretação sistemática das normas infraconstitucionais de trânsito”*.

No tocante à questão da fungibilidade entre as ações diretas, esta CORTE já firmou orientação no sentido de ser possível tal provimento, principalmente quando em jogo alegação de inconstitucionalidade parcial de determinada norma, como no caso dos autos. Nesse sentido, confirmam-se trechos do voto do Ministro GILMAR MENDES, por ocasião do julgamento da ADI 875, sobre o tema:

“Dado que, no caso de uma omissão parcial, existe uma conduta positiva, não há como deixar de se reconhecer a admissibilidade, em princípio, da aferição da legitimidade do ato defeituoso ou incompleto no processo de controle de normas, ainda que abstrato.

Tem-se, pois, aqui, uma relativa, mas inequívoca, fungibilidade entre a ação direta de inconstitucionalidade (da lei ou ato normativo) e o processo de controle abstrato da omissão, uma vez que os dois processos – o de controle de normas e o de controle da omissão – acabam por ter o mesmo objeto, formal e substancialmente, isto é, a

ADI 5322 / DF

inconstitucionalidade da norma em razão de sua incompletude.

(...) não obstante o brilhantismo da tese e daqueles que a defenderam nesta Corte, parece que a distinção rígida entre as ações diretas de inconstitucionalidade por ação e por omissão, como pressuposto de sua infungibilidade, não se coaduna mais com a própria jurisprudência do Tribunal no tocante ao controle abstrato de normas e às novas técnicas de decisão” (ADI 875, Rel. Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, DJe de 30/4/2010).

Assim, considerando a possibilidade de haver a fungibilidade entre a ação direta de inconstitucionalidade e a ação direta de inconstitucionalidade por omissão, não merece prosperar a alegação do PGR sob essa ótica.

Entretanto, observo que, no âmbito do controle de constitucionalidade, já se tem por consolidado nesta CORTE o entendimento de que as ações diretas de inconstitucionalidade que apresentam impugnação de forma genérica e abstrata não serão conhecidas (ADI 1.708, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, Plenário, DJ de 13/3/1998).

Cabe ressaltar que, mesmo não estando esta CORTE, no controle de constitucionalidade, adstrita à análise argumentativa trazida na petição inicial, é ônus da parte requerente, de indeclinável observância, argumentar consistentemente, cotejando de modo específico as disposições constitucionais malferidas e as que contra essas atentariam (ADI 561, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Pleno, DJ de 23/3/2001), devendo indicar as normas de referência - que são aquelas inerentes ao ordenamento constitucional e que se revestem, por isso mesmo, de parametricidade - em ordem a viabilizar, com apoio em argumentação consistente, a aferição da conformidade vertical dos atos normativos de menor hierarquia (ADI 514, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Decisão monocrática, DJe de 31/3/2008). Na mesma linha: ADI 5.287, Rel. Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, DJe de 12/9/2016; ADI 2.213 MC, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, DJ de 23/4/2004; ADI 708, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, DJ de 13/3/1998; ADI 259, Rel. Min. MOREIRA

ADI 5322 / DF

ALVES, Tribunal Pleno, DJ de 19/2/1993; e ADI 1.775, Rel. Min. MAURÍCIO CORRÊA, Tribunal Pleno, DJ de 18/5/2001), esta última assim ementada:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. IMPUGNAÇÃO ABSTRATA E GENÉRICA DE LEI COMPLEMENTAR. IMPOSSIBILIDADE DE COMPREENSÃO EXATA DO PEDIDO. NÃO CONHECIMENTO. 1. Argüição de inconstitucionalidade de lei complementar estadual. Impugnação genérica e abstrata de suas normas. Conhecimento. Impossibilidade. 2. Ausência de indicação dos fatos e fundamentos jurídicos do pedido com suas especificações. Não observância à norma processual. Consequência: inépcia da inicial. Ação direta não conhecida. Prejudicado o pedido de concessão de liminar”.

No caso, o exame da inicial demonstra a presença de argumentos genéricos quanto às inconstitucionalidades suscitadas em relação ao **art. 7º da Lei 13.103/2015, no ponto em que altera o art. 67-A do Código de Trânsito Brasileiro.**

Assim, em relação ao referido dispositivo impugnado, a presente ação deverá ser extinta, sem julgamento de mérito, por inépcia da petição inicial.

2 – Improcedência do pedido com a declaração de constitucionalidade dos dispositivos

2.1 - § 5º do art. 71 da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015

“Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em

ADI 5322 / DF

contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

(...)

§ 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem”.

Na inicial, a Autora insurge-se contra a alteração da redação do § 5º do art. 71 da CLT, promovida pela Lei 13.103/2015, sob o fundamento de que a inclusão do termo “reduzido”, no texto legal, impacta negativamente na saúde física e mental do trabalhador. Nesse sentido, alega que a possibilidade de redução do tempo de descanso e alimentação do trabalhador afronta o disposto no art. 7º, XXII, da Constituição Federal, que busca uma redução dos riscos do trabalho, principalmente quando em jogo a profissão de motorista.

A controvérsia, portanto, consiste em saber se o instrumento de negociação coletiva poderia reduzir o tempo de intervalo para repouso e alimentação dos motoristas profissionais, conforme previsto na norma impugnada.

Conforme o disposto no art. 2º da Convenção 154 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, a negociação coletiva pode ser entendida como:

“todas as negociações que tenham lugar entre, de uma parte, um empregador, um grupo de empregadores ou uma organização ou várias organizações de empregadores, e, de outra parte, uma ou várias organizações de trabalhadores”.

ADI 5322 / DF

Ainda de acordo com a referida convenção, a negociação coletiva pode ter como objetivos: a) a fixação das condições de trabalho e emprego; b) a regulação das relações entre empregadores e trabalhadores; ou, c) regular as relações entre os empregadores ou suas organizações e uma ou várias organizações de trabalhadores, ou alcançar todos esses objetivos de uma só vez.

O ilustre Ministro do Tribunal Superior do Trabalho MAURÍCIO GODINHO DELGADO destaca a importância da negociação coletiva para o Direito do Trabalho, assentando que:

“A importância da negociação coletiva trabalhista transcende o próprio Direito do Trabalho. A experiência histórica dos principais países ocidentais demonstrou, desde o século XIX, que uma diversificada e atuante dinâmica de negociação coletiva no cenário das relações laborativas sempre influenciou, positivamente, a estruturação mais democrática do conjunto social. Ao revés, as experiências autoritárias mais proeminentes detectadas caracterizavam-se por um Direito do Trabalho pouco permeável à atuação dos sindicatos obreiros e à negociação coletiva trabalhista, fixando-se na matriz exclusiva ou essencialmente heterônoma de regulação das relações de trabalho”. (*Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores*. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1642)

Nesse contexto, e como não poderia deixar de ser, o legislador constituinte erigiu ao texto constitucional o reconhecimento da negociação coletiva no Direito do Trabalho como importante instrumento social dos trabalhadores urbanos e rurais, conforme consta do inciso XXVI do art. 7º da Carta Magna. No ponto, é necessário destacar que o termo “negociação coletiva” é o gênero, do qual são espécies as convenções coletivas e acordos coletivos de trabalho.

A Consolidação das Leis do Trabalho - CLT traz a definição de convenção coletiva como sendo um “*acordo de caráter normativo, pelo qual*

ADI 5322 / DF

dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho” (art. 611, *caput*). Da mesma forma, o código trabalhista define acordo coletivo de trabalho: “*É facultado aos Sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das acordantes respectivas relações de trabalho”* (art. 611, § 1º). Assim, na essência, convenções e acordos coletivos de trabalho possuem a mesma função: fixar as condições de determinado trabalho, estabelecendo deveres e direitos para empregados e empregadores.

As principais características das negociações coletivas foram sintetizadas pelo professor SERGIO PINTO MARTINS da seguinte forma:

“*Funda-se a negociação na teoria da autonomia privada coletiva, visando suprir a insuficiência do contrato individual do trabalho. Tem um procedimento mais simplificado, mais rápido, flexível, com trâmites mínimos se comparados com os da elaboração da lei. É descentralizada, atendendo a peculiaridades das partes envolvidas, passando a ser específica. Há uma periodicidade menor nas modificações”*. (*Manual de Direito do Trabalho*. 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 344)

Na mesma linha, a jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL ressaltou, em regime de repercussão geral, a autonomia e relevância das negociações coletivas firmadas entre trabalhadores e empregadores:

“*DIREITO DO TRABALHO. ACORDO COLETIVO. PLANO DE DISPENSA INCENTIVADA. VALIDADE E EFEITOS. (...) 4. A Constituição de 1988, em seu artigo 7º, XXVI, prestigiou a autonomia coletiva da vontade e a autocomposição dos conflitos trabalhistas, acompanhando a tendência mundial ao crescente reconhecimento dos mecanismos de negociação*

ADI 5322 / DF

coletiva, retratada na Convenção n. 98/1949 e na Convenção n. 154/1981 da Organização Internacional do Trabalho. O reconhecimento dos acordos e convenções coletivas permite que os trabalhadores contribuam para a formulação das normas que regerão a sua própria vida. (...)” (RE 590.415, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, REPERCUSSÃO GERAL, DJe de 29/5/2015)

De modo geral, os acordos e convenções coletivas de trabalho não devem sofrer interferências externas no seu conteúdo, em respeito à autonomia de vontade que os fundamenta.

Muito embora seja prestigiada essa formação de vontade entre empregadores e empregados para reger as condições da relação de trabalho, a autonomia de vontade coletiva não é um direito absoluto, devendo o seu conteúdo ser avaliado pelo Poder Judiciário sempre que estiver em jogo violação aos direitos e garantias individuais e sociais dos trabalhadores. É nesse sentido o voto do Ministro SEPÚLVEDA PERTENCE, durante o julgamento do AI 617.006 AgR, Primeira Turma, DJ de 23/3/2007:

“O preceito do art. 7º, XXVI, não confere presunção absoluta de validade aos acordos e convenções coletivos, podendo a Justiça Trabalhista revê-los caso se verifique afronta à lei”.

A discussão em análise visa a examinar se a autonomia de vontade coletiva, representada por meio de acordos ou convenções coletivas de trabalho, pode reduzir o tempo de descanso e alimentação dos motoristas profissionais durante a jornada de trabalho diária.

De forma geral, o tempo de descanso durante o labor diário, também chamado de “intervalo intrajornada”, é disciplinado pelo *caput* do art.71 da CLT, o qual estabelece que:

“em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis)

ADI 5322 / DF

horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas”.

No caso dos autos, alega-se que a possibilidade de redução do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, na conformidade do disposto no § 5º do art. 71 da CLT, representa violação à finalidade da lei, que está consubstanciada na proteção da saúde do trabalhador.

A Constituição Federal, em diversos dispositivos, dedicou o devido cuidado com a proteção e defesa da saúde de todos, por exemplo, o disposto no art. 196 do texto constitucional, o qual estabelece que:

“a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”.

Especial proteção também foi dedicada pelo texto constitucional ao trabalhador urbano e rural, ao prever, nos arts. 6º e 7º, XXII, a saúde como um direito social reconhecido, bem como a busca pela redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

Esse dever assumido pela Constituição Federal ficou bem acentuado no julgamento das ADIs 3.356 e 3.357, no qual o SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL julgou, incidentalmente, inconstitucional o art. 2º da Lei 9.055/1995, que permitia a extração, industrialização, utilização e comercialização de asbesto/amianto da variedade crisotila (asbesto branco).

Um dos principais argumentos utilizados pela CORTE para reputar inconstitucional a utilização desses minerais foi justamente o dever de proteção do Estado no tocante à saúde do trabalhador. Destaca-se o seguinte trecho do acórdão que reflete esse pensamento:

“Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 12.589/2004

ADI 5322 / DF

do Estado de Pernambuco. Proibição da fabricação, do comércio e do uso de materiais, elementos construtivos e equipamentos constituídos por amianto ou asbesto. Produção e consumo, proteção do meio ambiente e proteção e defesa da saúde. Competência legislativa concorrente. Impossibilidade de a legislação estadual disciplinar matéria de forma contrária à lei geral federal. Lei Federal nº 9.055/1995. Autorização de extração, industrialização, utilização e comercialização do amianto da variedade crisotila. Processo de inconstitucionalização. Alteração nas relações fáticas subjacentes à norma jurídica. Natureza cancerígena do amianto crisotila e inviabilidade de seu uso de forma efetivamente segura. Existência de matérias-primas alternativas. Ausência de revisão da legislação federal, como determina a Convenção nº 162 da OIT. Inconstitucionalidade superveniente da Lei Federal nº 9.055/1995. Competência legislativa plena dos estados. Constitucionalidade da Lei estadual nº 12.589/2004. Improcedência da ação. (...) **7. (i) O consenso dos órgãos oficiais de saúde geral e de saúde do trabalhador em torno da natureza altamente cancerígena do amianto crisotila, (ii) a existência de materiais alternativos à fibra de amianto e (iii) a ausência de revisão da legislação federal revelam a inconstitucionalidade superveniente (sob a óptica material) da Lei Federal nº 9.055/1995, por ofensa ao direito à saúde (art. 6º e 196, CF/88), ao dever estatal de redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, inciso XXII, CF/88), e à proteção do meio ambiente (art. 225, CF/88) (...)**". (ADI 3.356, Rel. Min. EROS GRAU, Relator(a) p/ Acórdão: Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, DJe de 1º/2/2019)

Na presente hipótese, entretanto, entendo que não procede a alegação da inconstitucionalidade da norma que possibilita, por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho, a redução do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais sob a justificativa de impactar negativamente na saúde física e mental desses trabalhadores.

ADI 5322 / DF

A norma impugnada remeteu ao domínio da negociação coletiva a possibilidade de redução do intervalo intrajornada previsto no *caput* do art. 71 da CLT. Como visto, a Constituição Federal reconheceu expressamente as convenções e acordos coletivos de trabalho como instrumentos sociais aptos a reger as condições de trabalho de determinada categoria profissional. E ninguém melhor do que os próprios envolvidos na atividade econômica para adequar direitos e deveres conforme a necessidade do labor, desde que respeitados os limites impostos pela lei.

Parece-me excesso de paternalismo julgar inconstitucional uma norma legal que remete ao campo da autonomia privada coletiva a fixação das condições de trabalho e emprego de determinada categoria profissional, como no caso do dispositivo impugnado.

Oportuno transcrever os ensinamentos do Ministro MAURICIO GODINHO DELGADO (TST) sobre o tema:

“Naturalmente que se houver autorização *legal* para que a negociação coletiva altere o padrão de intervalos fixado pela própria lei, essa autorização legal há de prevalecer. É o que ocorreu, por exemplo, com os intervalos intrajornadas dos motoristas, cobradores, fiscais de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, por força do novo § 5º do art. 71 da CLT, inserido pela Lei dos Motoristas Profissionais de 2012 (n. 12.619/2012) e, menos de três anos após, alterado pela nova Lei dos Motoristas Profissionais (n. 13.103/2015)”. (DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores* – 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1126)

Nesse sentido, entendo que a possibilidade de redução do intervalo intrajornada, da forma como prevista no § 5º do art. 71 da CLT, não afronta o art. 7º, XXII, da CF, que trata da redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança dos

ADI 5322 / DF

trabalhadores em geral, uma vez que não há dados científicos e empíricos que atestem a necessidade da observância do intervalo mínimo de 1 hora na jornada diária, como sendo imprescindível para a saúde física e mental do trabalhador; bem como a possibilidade da redução do intervalo intrajornada não faz parte de parcela de indisponibilidade absoluta do direito do trabalhador.

A Constituição Federal não elencou o descanso intrajornada como um direito indisponível absoluto do trabalhador, fazendo-o apenas quanto ao repouso semanal (art. 7º, XV) e férias anuais (art. 7º, XVII). Assim, embora reconhecidamente importante, o intervalo intrajornada não pertence ao núcleo indissolúvel de direitos trabalhistas, podendo haver redução e/ou fracionamento de seu tempo, desde que autorizado por meio de negociação coletiva e previsto em lei. Nesse sentido, confira-se o seguinte precedente desta CORTE:

“TRABALHISTA. AGRAVOS REGIMENTAIS NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. ACORDO COLETIVO DE TRABALHO. TRANSAÇÃO DO CÔMPUTO DAS HORAS IN ITINERE NA JORNADA DIÁRIA DE TRABALHO. CONCESSÃO DE VANTAGENS DE NATUREZA PECUNIÁRIA E DE OUTRAS UTILIDADES. VALIDADE. 1. Conforme assentado pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE 590.415 (Rel. Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 29/5/2015, Tema 152), a Constituição Federal “reconheceu as convenções e os acordos coletivos como instrumentos legítimos de prevenção e de autocomposição de conflitos trabalhistas”, tornando explícita inclusive “a possibilidade desses instrumentos para a redução de direitos trabalhistas”. Ainda segundo esse precedente, **as normas coletivas de trabalho podem prevalecer sobre “o padrão geral heterônimo, mesmo que sejam restritivas dos direitos dos trabalhadores, desde que não transacionem setorialmente parcelas justralhistas de indisponibilidade absoluta”**. 2. É válida norma coletiva por meio da qual categoria de trabalhadores transaciona o direito ao cômputo das horas in

ADI 5322 / DF

itinere na jornada diária de trabalho em troca da concessão de vantagens de natureza pecuniária e de outras utilidades. 3. Agravos regimentais desprovidos. Inaplicável o art. 85, § 11, do CPC/2015, pois não houve prévia fixação de honorários advocatícios na causa. (RE 895.759 AgR-segundo, Relator(a): Min. TEORI ZAVASCKI, Segunda Turma, DJe de 23/5/2017) (grifamos)

Importante ressaltar que a própria CLT, desde a publicação do seu texto original, no ano de 1943, admite expressamente a possibilidade de redução do intervalo intrajornada dos trabalhadores. É o que ocorre na hipótese estabelecida pelo § 3º do art. 71 da CLT, na conformidade abaixo:

“Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

(...)

§ 3º O limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quando ouvido o Serviço de Alimentação de Previdência Social, se verificar que o estabelecimento atende integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares”.

Portanto, a possibilidade de redução do tempo de intervalo intrajornada na CLT, por si só, não é incompatível com a norma constitucional que prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII, CF), devendo ser avaliado, no caso concreto, se determinada redução do intervalo para descanso e alimentação não atingiu “níveis temporais incompatíveis com o cumprimento de seus objetivos centrais (saúde, higiene e segurança laborativas)” (DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista*

ADI 5322 / DF

e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores– 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1126).

Por fim, não há de prevalecer o argumento, *ad terrorem*, de que a norma estaria possibilitando a redução de intervalo intrajornada a limites irrisórios, sem um limite mínimo. Como se sabe, o direito deve ser compreendido como um sistema completo e, embora o § 5º do art. 71 da CLT não seja expresso sobre o limite da redução do intervalo, o art. 611-A do mesmo código dispõe o seguinte:

“Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm prevalência sobre a lei quando, entre outros, dispuserem sobre:

(...)

III - intervalo intrajornada, respeitado o limite mínimo de trinta minutos para jornadas superiores a seis horas”

Vê-se que a própria CLT traz um limite mínimo de intervalo intrajornada, fixado em 30 minutos, para jornadas que superem as seis horas diárias. Assim sendo, ainda que eventual negociação coletiva estabeleça a redução do intervalo intrajornada para a categoria dos motoristas profissionais, nos termos do § 5º do art. 71 da CLT, o acordo firmado teria que respeitar o limite mínimo de 30 minutos destinados para tal finalidade. Eventual contrariedade encontrada em cláusula de negociação coletiva sobre o tema, no caso concreto, poderia ser revista pela Justiça do Trabalho.

Dessa forma, a previsão normativa da possibilidade da redução do intervalo intrajornada não viola o disposto no art. 7º, XXII, da Constituição Federal. O texto impugnado apenas permitiu que negociações coletivas entre sindicatos de motoristas profissionais e empregadores ajustem os intervalos de descanso conforme a dinâmica da atividade exercida.

Portanto, entendo constitucional o dispositivo.

2.2 - §§ 6º e 7º do art. 168 da CLT, com redação dada pelo art. 5º da

ADI 5322 / DF

Lei 13.103/2015, e art. 8º da Lei 13.103/2015, que alterou o art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

“CLT

Art. 168 - Será obrigatório exame médico, por conta do empregador, nas condições estabelecidas neste artigo e nas instruções complementares a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho:

(...)

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

CTB

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

ADI 5322 / DF

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput , nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 .

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

- I - fixar preços para os exames;
- II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
- III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

Inicialmente, observo que a Lei 14.071/2020, que, entre outras providências, ampliou o prazo de validade das habilitações, modificou o art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que hoje vige com a seguinte redação:

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão **comprovar resultado negativo em exame toxicológico** para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 1º—O exame de que trata este artigo buscará aferir o

ADI 5322 / DF

consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

§ 2º Além da realização do exame previsto no *caput* deste artigo, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a 70 (setenta) anos serão submetidos a novo exame a cada período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do *caput* do art. 147 deste Código. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 3º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, no caso de resultado positivo para os exames de que trata este artigo, nos termos das normas do Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos: (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

ADI 5322 / DF

I - fixar preços para os exames;(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

A alteração verificada, todavia, não possui o condão de prejudicar as alegações veiculadas pelo Partido Requerente, razão pela qual, dada a inoportunidade de mudança substancial nas normas impugnadas, e observados os princípios da economia e da celeridade processual, impõe-se reconhecer a inexistência de qualquer prejuízo ao conhecimento da ação, como alias, já assentado por este SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (ADI 2581 AgR segundo, Rel. Min. JOAQUIM BARBOSA, Tribunal Pleno, DJe de 16/12/2005; ADI 4140 MC, Rel. Min. ELLEN GRACIE, Tribunal Pleno, DJe de 17/04/2009; ADI 2501, Rel. Min. JOAQUIM BARBOSA, Tribunal Pleno, DJe de 19/12/2008; ADI 230, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA, Tribunal Pleno, DJe de 30/10/2014; ADI 3921, Rel. Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, DJe de 10/11/2020; ADI 6435, Rel. Min. ALEXANDRE DE MORAES, Tribunal Pleno, DJe de 19/03/2021).

Pois bem. Alega-se que o legislador ordinário foi mais rigoroso com os motoristas profissionais no que diz respeito à realização do exame toxicológico. Sustenta que somente aos motoristas profissionais a lei exige os exames toxicológicos por ocasião da habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Além disso, afirma que a mesma exigência ocorre para a admissão e demissão desses profissionais, que, inclusive, devem manter os exames em dia durante todo o vínculo empregatício, afrontando o princípio da impessoalidade, da isonomia e da igualdade. Nesse sentido, aduz que as normas impugnadas afrontam o princípio da dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho, os princípios da impessoalidade e da finalidade da lei, previstos nos incisos III e IV do art. 1º e do art. 5º da Constituição da República.

Não há razão para as alegações do requerente.

ADI 5322 / DF

A alteração legislativa tem por principal finalidade melhorar a segurança no trânsito.

O tema em questão – segurança no trânsito – é muito sensível e demanda especial atenção por parte de diversos países, apesar de nem sempre recebê-la.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS – https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid), aproximadamente 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano em decorrência de acidentes no trânsito pelo mundo, ao passo que entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem acidentes que não resultam em morte, mas em muitos casos geram lesões incapacitantes.

Ainda de acordo com a OMS, entre os principais fatores de risco para a ocorrência de um acidente de trânsito, destaca-se a condução sob influência de álcool e outras substâncias psicoativas. Como exemplo, a chance de ocorrer um acidente fatal com um condutor que consumiu anfetamina (substância que estimula a atividade do sistema nervoso) é cinco vezes maior em relação ao condutor que não utilizou essa substância.

Nesse contexto, a Organização das Nações Unidas (ONU) lançou, em maio de 2011, o programa “Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)”, um plano de ação global tendente a aumentar a segurança no trânsito, incentivando governos a tomarem medidas de prevenção de acidentes de trânsito e conscientização sobre a importância da segurança na condução de veículos automóveis. Durante a execução do programa, a OMS vem elaborando relatórios a cada dois, três anos para acompanhamento da situação da segurança no trânsito pelo mundo e, no relatório do ano de 2018, constatou que o número total de mortes no trânsito continua aumentando, apesar de, nos últimos anos, ter havido uma estabilização no tocante às taxas de mortalidade proporcionais ao tamanho da população mundial ([https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5818:relatorio-da-oms-destaca-progressos-insuficientes-para-enfrentar-falta-de-seguranca-nas-vias-do-](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5818:relatorio-da-oms-destaca-progressos-insuficientes-para-enfrentar-falta-de-seguranca-nas-vias-do)

ADI 5322 / DF

munido&Itemid=839).

O relatório da OMS indicou, ainda, que uma das principais medidas para o alcance desse resultado foi a melhoria na legislação de trânsito, no sentido da diminuição dos principais fatores de risco apontados.

No caso do Brasil, que ocupa o 5º lugar no ranking dos países recordistas em mortes no trânsito, dados coletados pelo Conselho Federal de Medicina (CFM) sugerem que, a cada sessenta minutos, cinco pessoas morrem em decorrência de acidentes de trânsito. Ainda, indica o CFM que, nos últimos dez anos, acidentes nas ruas e estradas do país deixaram mais de 1,6 milhão de feridos, gerando um custo de cerca de R\$ 3 bilhões para o Sistema Único de Saúde (SUS). Além dos custos, constata-se que vítimas de acidentes de trânsito ocupam mais de 60% dos leitos de hospitais do SUS.

Além de outros fatores que contribuem para esses números alarmantes, uma das principais causas para a ocorrência de muitos acidentes de trânsito no Brasil está associada ao tamanho da malha rodoviária e utilização das estradas no país. Dados levantados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) revelam que o transporte rodoviário representa o percentual de 61,1% da movimentação anual de cargas e passageiros do Brasil, conforme boletim estatístico de Fevereiro de 2019 (<https://www.cnt.org.br/boletins>).

Inegável, portanto, reconhecer a importância que o setor rodoviário brasileiro representa para a vida do brasileiro e economia do país, uma vez que responsável por mais da metade da movimentação anual de cargas e passageiros no Brasil. Sobre essa questão, cumpre destacar o seguinte trecho da manifestação do Procurador-Geral da República, que assim se pronunciou na ocasião (peça 136):

“O transporte rodoviário de cargas detém caráter estratégico para a economia nacional, pela dependência desse modal de transporte, que gera forte e contínua pressão pelo barateamento de seu custo. O significativo desenvolvimento econômico do país, sobretudo na década de 1970, associado à falta de infraestrutura de transportes, ensejou necessidade de

ADI 5322 / DF

rápida e ampla expansão das vias de transporte rodoviário para escoamento da produção. Nos anos seguintes, a economia tornou-se profundamente dependente desse modelo, pois a pressão pela redução do custo do frete rodoviário reduziu seu preço a um dos menores do mundo e desestimulou investimento em ferrovias e hidrovias, que perderam competitividade em face do alto custo de construção. É o que concluiu a Confederação Nacional do Transporte (CNT), com base em estudo desenvolvido pelo Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração (COPPEAD), da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2009, sobre o transporte rodoviário de cargas brasileiro”.

Atento a tudo isso, o legislador constituinte promulgou a Emenda Constitucional 82/2014, que, destinada a disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, incluiu o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, dispondo que a *“segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: a) compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e b) compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei”*.

Com base em todo esse contexto, visando a aumentar a segurança nas vias públicas, o legislador ordinário editou a Lei 13.103/2015 prevendo a exigência de exames toxicológicos no momento da admissão e do desligamento do emprego de motorista profissional. Sabe-se que o uso de substâncias psicoativas que causam dependência, por parte de condutores de veículos, gera uma questão social importante no que diz respeito à segurança no trânsito, pois coloca-se em risco a vida do próprio motorista e dos demais usuários da via. Estudos sugerem que cerca de 50% dos caminhoneiros usam, ou usaram, alguma substância causadora de dependência química, conforme relatado pelo PGR em sua

ADI 5322 / DF

manifestação (peça 136):

“Pesquisas de campo, por meio de exames clínicos realizados em motoristas profissionais que se dispuseram a dela participar, indicam que praticamente 50% dos caminhoneiros usam ou usaram, em algum momento, anfetaminas e outras espécies de drogas para suportar as longas jornadas e que, ultimamente, as anfetaminas conhecidas como “rebite” estão sendo substituídas por drogas mais fortes, em particular a cocaína”.

Os dispositivos impugnados são fruto, portanto, de políticas públicas tendentes a minorar os perigos das estradas brasileiras no que diz respeito ao uso de substâncias psicoativas por parte de motoristas profissionais, que, em sua grande maioria, trafegam nas vias públicas todos os dias, exercendo uma atividade extremamente importante para a vida do brasileiro e da economia do país.

Com efeito, pesquisas apontam que, após a edição da Lei 13.103/2015, o número de acidentes de trânsito nas estradas diminuiu 38%, segundo matéria jornalística veiculada na internet pela Agência Brasil de notícias. E mais, boletim estatístico publicado pela CNT, no período de 2007 a 2017, indica haver uma crescente redução de acidentes ocorridos em rodovias federais, embora, infelizmente, ainda sejam números consideráveis.

Não há como negar, dessa forma, que a exigência do exame toxicológico para motoristas profissionais vem se mostrando como um relevante instrumento de política pública na questão envolvendo segurança de trânsito. A propósito, relatório emitido em 2016 pela Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) reforça a importância da edição de normas sobre segurança no trânsito para a redução do número de lesões e mortes em acidentes (https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839).

ADI 5322 / DF

No caso dos autos, a Autora sustenta a inconstitucionalidade do exame toxicológico para os motoristas profissionais com base em um principal fundamento: violação ao princípio da igualdade (art. 5º, *caput*, CF).

A Constituição Federal de 1988 adotou o princípio da igualdade de direitos, prevendo *a igualdade de aptidão, uma igualdade de possibilidades virtuais*, ou seja, todos os cidadãos têm o direito de tratamento idêntico pela lei, em consonância com os critérios albergados pelo ordenamento jurídico.

A consagração constitucional do *princípio da igualdade* veda as diferenciações arbitrárias, as discriminações absurdas, pois o tratamento desigual dos casos desiguais, na medida em que se desigualam, além de ser constante afirmação no mundo jurídico, é exigência tradicional do próprio conceito de Justiça, pois o que realmente protege são certas finalidades, somente se tendo por lesado o princípio constitucional quando o elemento discriminador não se encontra a serviço de uma finalidade acolhida pelo direito, pois a atuação do Poder Público tem por objetivo a igualdade de condições sociais, meta a ser alcançada, não só por meio de leis, mas também pela aplicação de políticas ou programas de ação estatal (IVES GANDRA MARTINS. *Direito constitucional interpretado*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1992. p. 154-172; FÁBIO KONDER COMPARATO. *Direito Público: estudos e pareceres*. São Paulo: Saraiva, 1996. p. 59).

O princípio da igualdade consagrado pela constituição opera em dois planos distintos. De uma parte, frente ao legislador ou ao próprio Executivo, na edição, respectivamente, de leis e atos normativos, impedindo que possam criar tratamentos abusivamente diferenciados a pessoas que se encontram em situações idênticas. Em outro plano, na obrigatoriedade ao intérprete, basicamente, a autoridade pública, de aplicar a lei e atos normativos de maneira igualitária, sem estabelecimento de diferenciações em razão de sexo, religião, convicções filosóficas ou políticas, raça, classe social.

A desigualdade inconstitucional na lei se produz quando a norma

ADI 5322 / DF

distingue de forma não razoável ou arbitrária um tratamento específico a pessoas diversas. Para que as diferenciações normativas possam ser consideradas não discriminatórias, torna-se indispensável que exista uma justificativa objetiva e razoável, de acordo com critérios e juízos valorativos genericamente aceitos, cuja exigência deve aplicar-se em relação à finalidade e efeitos da medida considerada, devendo estar presente por isso uma razoável relação de proporcionalidade entre os meios empregados e a finalidade perseguida, sempre em conformidade com os direitos e garantias constitucionalmente protegidos.

Assim, os tratamentos normativos diferenciados são compatíveis com a Constituição Federal quando verificada a existência de uma finalidade razoavelmente proporcional ao fim visado (CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO. Princípio da isonomia: desequiparações proibidas e permitidas. *Revista Trimestral de Direito Público*, nº 1, p. 79), como na presente hipótese.

A exigência do exame toxicológico para os motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, veiculada pela Lei 13.103/2015, está adequadamente ponderada por diversos fatores, a saber:

(a) o transporte rodoviário, no Brasil, representa mais de 61% da movimentação anual de cargas e passageiros, demonstrando a relevância do setor;

(b) o número de acidentes de trânsito, no país, apesar de estar diminuindo, ainda atinge patamares alarmantes;

(c) dados científicos comprovam que a condução de veículo motor sob a influência de álcool ou substâncias psicoativas, que causem dependência, potencializam o risco de acidentes no trânsito;

(d) a utilização dessas substâncias psicoativas é uma triste realidade na vida dos motoristas profissionais, o que justifica um maior rigor e controle por parte do Poder Público no tocante à fiscalização da segurança nas vias públicas;

(e) a exigência do exame toxicológico faz parte de um conjunto de medidas tendentes a melhorar a segurança no trânsito, na conformidade de ação global proposta pela ONU

ADI 5322 / DF

nesse sentido.

Segundo a Constituição Federal, é dever do Estado garantir melhores condições de segurança no trânsito, além de ser direito e responsabilidade de todos, de forma que a exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais, para condutores das categorias C, D e E, se revela como importante instrumento para o cumprimento do dever estatal. Em outras palavras, a medida atende ao interesse público consubstanciado na proteção de todos os usuários das vias públicas, incluído o próprio motorista.

Assim, não se afigura desarrazoado nem desproporcional que o Estado edite legislação visando a melhorar a segurança nas ruas e rodovias do país, seguindo um movimento mundial, ainda que tenha que impor alguma restrição para o exercício da profissão.

Com efeito, a cláusula da liberdade de profissão (art. 5º, XIII, da CF) assegura a brasileiros e a estrangeiros residentes no país o direito constitucional a exercer *“qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”*. A jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL tem afirmado que essa norma socorre tanto a liberdade de escolha como a liberdade de exercício de uma atividade a título de trabalho, ofício ou profissão.

Quanto ao exercício de trabalho, ofício ou profissão, a garantia de liberdade comporta alguma limitação pelo legislador infraconstitucional, conforme dispõe o art. 5º, XIII, da CF. Embora admissível, essa intervenção está materialmente submetida aos demais preceitos constitucionais, como o valor social do trabalho (arts. 1º, IV; 6º, *caput*, XXXII; 170, *caput*, e VIII; 186, III, 191 e 193, entre outros).

A legitimidade da atuação legislativa no campo do exercício do trabalho deve ser restrita apenas ao indispensável para viabilizar a proteção de outros bens jurídicos de interesse público igualmente resguardados pela própria Constituição, como a segurança, a saúde, a ordem pública, a incolumidade das pessoas e do patrimônio, a proteção especial da infância e outros. Somente quando a execução individual de determinada atividade puder implicar risco a algum desses valores,

ADI 5322 / DF

imprescindíveis para o bem-estar da coletividade, é que o legislador estará autorizado a restringir a liberdade de trabalho.

Disso decorrem algumas diretrizes para a atividade legislativa tendente a condicionar o exercício de alguma profissão: (a) a lei não pode estabelecer limitações injustificadas, arbitrárias ou excessivas; (b) as limitações instituídas pela lei devem fundamentar-se em critérios técnicos capazes de atenuar os riscos sociais inerentes ao exercício de determinados ofícios; e (c) as limitações instituídas pela lei não podem dificultar o acesso a determinada categoria profissional apenas sob o pretexto de favorecer os seus atuais integrantes, mediante restrição exclusivamente corporativista do mercado de trabalho.

Essas conclusões constam, desde longa data, da Jurisprudência desta SUPREMA CORTE, como no julgamento da Rp 930 (Rel. Min. RODRIGUES ALCKMIN, DJ de 2/9/1977), conhecido *leading case* a respeito da interpretação do art. 5º, XIII, da CF, quando foram invalidadas restrições legais à atividade de corretagem de imóveis.

Na ocasião, o Min. Redator do acórdão pontuou o seguinte:

“Assegura a Constituição, portanto, a liberdade do exercício de profissão. Essa liberdade, dentro do regime constitucional vigente, não é absoluta, excludente de qualquer limitação por via de lei ordinária. Tanto assim é que a cláusula final ('observadas as condições de capacidade que a lei estabelecer') já revela, de maneira insofismável, a possibilidade de restrições ao exercício de certas atividades.

Mas também não ficou ao livre critério do legislador ordinário estabelecer as restrições que entenda ao exercício de qualquer gênero de atividade lícita. Se assim fosse, a garantia constitucional seria ilusória e despida de qualquer sentido. Que adiantaria afirmar 'livre' o exercício de qualquer profissão, se a lei ordinária tivesse o poder de restringir tal exercício, a seu critério e alvitre, por meio de requisitos e condições que estipulasse, aos casos e pessoas que entendesse

(...)

E ainda que, por força do poder de polícia, se possa

ADI 5322 / DF

cuidar, sem ofensa aos direitos e garantias individuais, da regulamentação de certas atividades ou profissões, vale frisar, ainda, que essa regulamentação não pode ser arbitrária ou desarrazoada, cabendo ao Judiciário a apreciação de sua legitimidade. (...)

Quais os limites que se justificam, nas restrições ao exercício de profissão? Primeiro, os limites decorrentes da exigência de capacidade técnica. (...). São legítimas, conseqüentemente, as restrições que imponham demonstração de capacidade técnica, para o exercício de determinadas profissões. De profissões que, realmente, exijam conhecimentos técnicos para o seu exercício. (...). Tais condições (de capacidade técnica, moral, física, ou outras) não de ser sempre exigidas pelo interesse público, jamais pelos interesses de grupos profissionais ou de determinados indivíduos. (...).

No Brasil, a Constituição do Império, depois de assegurar a liberdade de trabalho 'que não se oponha aos costumes públicos, à segurança e saúde dos cidadãos', declarou abolidas 'as corporações de ofícios, seus juizes, escrivães e mestres'. E o princípio constitucional assegurador da liberdade do exercício de profissão foi mantido nas Constituições de 1891, de 1934, de 1946. (...).

O direito constitucional brasileiro, portanto, assegura a liberdade do exercício profissional, com o que exclui a existência de corporações monopolísticas ou de outorga de privilégios a sociedades ou grupos. Permite que se condicione o exercício profissional ao preenchimento de requisitos de capacidade (...), requisitos ditados pelo interesse público, unicamente. (...).

Do exposto se pode concluir:

a) A Constituição Federal assegura a liberdade de exercício de profissão. O legislador ordinário não pode nulificar ou desconhecer esse direito ao livre exercício profissional (...). Pode somente limitar ou disciplinar esse exercício pela exigência de condições de capacidade, pressupostos subjetivos referentes a conhecimentos técnicos ou a requisitos especiais,

ADI 5322 / DF

morais ou físicos.

b) Ainda no tocante a essas condições de capacidade, não as pode estabelecer o legislador ordinário, em seu poder de polícia das profissões, sem atender ao critério da razoabilidade, cabendo ao Poder Judiciário apreciar se as restrições são adequadas e justificadas pelo interesse público, para julgá-las legítimas ou não.

c) A liberdade do exercício de profissão se opõe à restauração de corporações de ofício, que se reservem privilégios e tenham o monopólio de determinadas atividades. Se não se impede a associação para defesa dos interesses dos grupos profissionais, a ninguém se pode exigir que ingresse em associação ou que se faça registrar em sindicato para poder exercer a profissão. (...).”

Desde muito, portanto, exige-se, como requisito de validade das limitações normativas ao exercício profissional, que sejam elas obedientes a critérios de adequação e de razoabilidade que possam ser aferidos lógica e objetivamente.

Como visto, atende aos critérios de adequação e de razoabilidade a necessidade de exame toxicológico para motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, uma vez que o ofício por eles exercido possui relação direta com a segurança no trânsito, afora os já mencionados problemas relacionados com o uso de substâncias que potencializam os riscos de acidente nas estradas.

Portanto, ao exigir o referido exame por ocasião da: a) admissão; b) desligamento; c) habilitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH); d) renovação da CNH; e e) periodicamente a cada dois anos e seis meses, a lei acaba por impor razoável e legítima restrição ao exercício da profissão de motorista, pois, além de reduzir os riscos sociais inerentes à categoria, atende a um bem maior, que é a incolumidade de todos os usuários de vias públicas.

Por fim, observo que a lei ainda tomou o cuidado de preservar a intimidade dos motoristas ao assegurar a confidencialidade do resultado dos exames.

ADI 5322 / DF

Com base nessas razões, concluo pela constitucionalidade dos dispositivos impugnados.

2.3 – Art. 235-A da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015

“Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

- I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;
- II - de transporte rodoviário de cargas”.

Afirma a Autora que a previsão do termo “coletivo” no dispositivo impugnado impõe *“uma desarrazoada limitação no espectro de abrangência da lei”*, uma vez que exclui do âmbito da incidência da CLT os demais motoristas profissionais que laboram, por exemplo, com serviços de táxi, locação de automóveis com motorista ou condutor e transporte especializado na locomoção de estudantes da rede pública ou privada. Segundo a inicial, *“a lei coloca sob sua égide qualquer motorista profissional, independentemente de sua relação de trabalho, sendo que no transporte de passageiros, em tese, salvo lei específica, abrange o coletivo ou o individual”*, de forma que a norma combatida viola o art. 1º, IV; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV; 170; e 193 da Constituição Federal. Assim, requer seja realizada a interpretação conforme para considerar que a Lei 13.103/2015 refere-se à regulamentação do exercício da profissão de motorista profissional, *“não se atendo a estabelecer maneira uniforme a tipologia do vínculo de trabalho”*.

Improcedente a alegação.

A Constituição Federal, no inciso XIII do art. 5º, garante a todos o *“livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”*, além de consagrar, como princípio geral da atividade econômica, a valorização do trabalho humano, assegurando *“a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”* (art. 170, parágrafo único, da CF).

A Lei 13.103/2015, objeto de impugnação nesta presente ação direta,

ADI 5322 / DF

é oriunda do Projeto de Lei 4.246/2012, que dispôs sobre o exercício da profissão de motorista. Na justificativa legislativa, entendeu-se que a edição da lei seria necessária para corrigir distorções geradas pela legislação anterior, sob os seguintes argumentos:

“A Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Transito Brasileiro, trouxe transtorno à toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção, cujos os reflexos ainda estão sendo devidamente dimensionados.

Todavia, o que se tem de concreto até agora é a total inviabilidade, tanto do trabalhador que exerce a profissão de motorista quanto das empresas que prestam serviço de transporte de carga, de trabalharem em conformidade com a atual legislação”.

Nos termos do art. 1º da lei ora impugnada, as normas ali previstas seriam aplicadas para a categoria profissional dos motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão na atividade: a) de transporte rodoviário de passageiros; e b) de transporte rodoviário de cargas. Com efeito, a atividade regulamentada pela Lei 13.103/2015 diz respeito apenas às categorias profissionais relacionadas com o transporte rodoviário de passageiros e de cargas, de modo que não há contrariedade ao texto constitucional quando o legislador ordinário, no exercício de seu mister, optando por atender aos anseios de um setor econômico, sob a justificativa de interesse público envolvido na regulação de uma profissão, edita uma lei para estruturar determinado exercício profissional.

Assim, não procede a alegação de que o art. 235-A da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, seria inconstitucional simplesmente por ter excluído do seu âmbito de incidência motoristas profissionais que atuam em outras áreas, como motoristas de serviços de

ADI 5322 / DF

táxi, locação de automóveis com motorista ou condutor, transporte especializado na locomoção de estudantes, etc.

Cabe ao Poder Legislativo elencar, com base nas suas atribuições outorgadas pela Constituição Federal, qual ou quais profissões mereçam receber tratamento por meio de lei, a exemplo da Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista.

Portanto, constitucional o dispositivo.

2.4 – Art. 235-C da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015

2.4.1 – Caput do art. 235-C da CLT

“Art. 235-C. 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”.

Alega-se que a expressão “ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias” afronta o disposto no inciso XIII do art. 7º da Constituição Federal, sob o fundamento de que uma jornada diária de trabalho não poderia ultrapassar o limite de 10 horas trabalhadas, sob pena de agressão à saúde do trabalhador, “*reduzindo, por conseguinte, a capacitação do profissional nos centros cerebrais de atenção e raciocínio, o que em si traz a lume hipótese de majoração vertical nas probabilidades de acidentes na respectiva profissão*”.

A hora extraordinária, como o próprio nome sugere, é aquela que foge à regra da duração da jornada normal diária, isto é, o trabalhador permanece exercendo seu labor para além do horário estipulado por contrato individual, por negociação coletiva de trabalho ou mesmo pela legislação. A CLT, prevendo um regramento geral para a realização de horas extras pelos trabalhadores, estipula que “*a duração diária do trabalho*

ADI 5322 / DF

poderá ser acrescida de horas extras, em número não excedente de duas, por acordo individual, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho” (art. 59).

Considerando a natureza extraordinária do trabalho para além da jornada diária, a Constituição Federal determina que a remuneração pelo serviço extraordinário seja superior, no mínimo, em cinquenta por cento à hora normal, nos termos do inciso XVI do art. 7º do texto constitucional.

No entanto, embora preveja o pagamento mínimo superior à hora normal trabalhada, o texto constitucional não impõe um limite máximo de horas extras que podem ser realizadas pelo trabalhador. O padrão normativo estabelecido no inciso XIII do art. 7º da Carta Magna diz respeito à duração do trabalho normal, ou seja, o dispositivo constitucional, nesse ponto, refere-se à jornada ordinária de trabalho.

Como visto acima, a profissão de motorista possui regramento especial em razão da própria dinâmica que envolve o transporte rodoviário de pessoas e de cargas, de modo que a novel legislação permitiu que, por intermédio de negociação coletiva, seja autorizada a prestação de trabalho extraordinário por até quatro horas.

Com efeito, não se pode interpretar a norma legal partindo do pressuposto de que a jornada de trabalho do motorista profissional seja de doze horas trabalhadas diariamente, o que, de certo, seria inconstitucional. Como o próprio dispositivo impugnado estabeleceu, a jornada ordinária de trabalho do motorista profissional é de oito horas, podendo se estender por duas horas em regime de trabalho excepcional, ou, até quatro, se houver sido acordado por convenção ou acordo coletivo de trabalho. No último caso, a norma privilegiou a autonomia da vontade coletiva.

A propósito, vejam o que ensina o professor JOSÉ AFONSO DA SILVA sobre as negociações coletivas:

“A Constituição de 1988 prestigia as relações coletivas de trabalho. Reconhece as convenções e acordos coletivos de trabalho como um direito dos trabalhadores. Ao firmar a autonomia sindical (art. 8º) e assegurar o direito de greve, em termos amplos (art. 9º), cria as bases para o desenvolvimento das convenções e

ADI 5322 / DF

acordos coletivos de trabalho. (...) Muitos dos direitos reconhecidos aos trabalhadores podem ser alterados por via de convenções ou acordos coletivos (...)" (*Comentário contextual à constituição*. 9. ed. Malheiros: São Paulo, 2014. págs. 194 e 195)

Assim, não há afronta ao texto constitucional. Isso porque a expressão impugnada não diz respeito ao trabalho ordinário prestado pelo profissional, como sugerido pela leitura da petição inicial, uma vez que tratou de trabalho prestado em caráter excepcional. Além disso, a Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, remetendo a norma impugnada ao campo da negociação coletiva a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI.

Desse modo, improcedente a alegação quanto ao referido dispositivo normativo.

2.4.2 - § 13 do art. 235-C da CLT

“§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos”.

Alega-se na inicial que a ausência de qualquer tipo de critério temporal e solar, no que se refere ao horário de início e final da jornada do motorista profissional, gera condições gravosas ao trabalhador. Assim, sustenta que o dispositivo impugnado viola o art. 1º, IV; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV; 170; e 193 da Constituição Federal.

Em que pese o esforço em sustentar a inconstitucionalidade da norma, a argumentação nesse sentido não merece prosperar.

Inicialmente, é importante separar os conceitos de jornada de trabalho e horário de trabalho.

Jornada de trabalho, para ALICE MONTEIRO DE BARROS, “é o período, durante um dia, em que o empregado permanece à disposição do

ADI 5322 / DF

empregador, trabalhando ou aguardando ordens (art. 4º da CLT)”. Por outro lado, a doutrinadora esclarece que o horário de trabalho “abrange o período que vai do início ao término da jornada, como também os intervalos que existem durante o seu cumprimento” (Curso de direito do trabalho. 5. ed. São Paulo: LTr, 2009, p. 662).

A norma em questão, ao contrário do que alegado na inicial, apenas tratou de estabelecer que o início, término e os intervalos de trabalho do motorista empregado, via de regra, não possuem horários predeterminados, salvo se fixados no contrato individual de trabalho.

A Constituição Federal, por sua vez, não definiu parâmetros quanto ao início ou término do horário de trabalho, estabelecendo apenas o padrão da jornada de trabalho, compreendido entre oito horas diárias e quarenta e quatro semanais (art. 7º, XIII).

Sabe-se que o motorista rodoviário, seja ele empregado no transporte de passageiros ou de cargas, exerce uma atividade tipicamente dinâmica, demandando, na maioria das vezes, uma maior flexibilidade no que diz respeito ao início e término de sua jornada diária de trabalho. Fatores como o clima, condições das estradas, engarrafamentos no trânsito, etc., são circunstâncias vetoriais que podem impactar diretamente no início ou término do horário de trabalho da categoria profissional.

Por essa razão é que o legislador ordinário deixou a cargo do empregador, conforme a necessidade da atividade exercida, a definição do melhor horário para o início e término da jornada de trabalho dos motoristas empregados. Mostra-se, portanto, que a medida visa a trazer uma melhor condição de trabalho, pois permite a flexibilização conforme o exercício da atividade. É certo que, iniciado o labor, independentemente do horário de início, devem o empregador e empregado respeitar os limites legais no que diz respeito ao cumprimento da jornada diária de trabalho.

Cumprido ressaltar, nesse ponto, o seguinte trecho das informações prestadas pela então Presidente da República (peça 46):

“Pois bem, e só para argumentar, há diversas profissões

ADI 5322 / DF

que não têm horário fixo de início e fim de expediente. E isso não por um capricho do legislador, mas por causas inerentes ao desenvolvimento da atividade daquele tipo de profissão. A exemplo dos médicos, dos advogados, dos demais profissionais da área de saúde, dos que trabalham em regime de plantão, dos músicos, dos autônomos, dos artistas, dos circenses, entre tantos outros. O exercício dessas atividades, de forma que não tenham esses profissionais horário de início nem de fim de expediente, não fere nenhum dos direitos ou princípios elencados na inicial. Basta ver que essas diversas atividades dependem de circunstâncias específicas para o seu desenvolvimento. Não é outro o raciocínio para o motorista de caminhão ou do ônibus de viagem”.

Nesses termos, entendo constitucional o dispositivo impugnado.

2.5 – Art. 235-D da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015

2.5.1 - § 3º do art. 235-D da CLT

“§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera”.

A inicial aponta a inconstitucionalidade do dispositivo impugnado ao fundamento de que sua:

“nova redação limita com a severa sanção de dispensa do serviço aquele motorista que após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias, em viagem de longa distância, ficar com o veículo parado, exceto se for expressamente autorizada a sua

ADI 5322 / DF

permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera”.

Nesse cenário, aduz que a norma acima viola o art. 7º, XV e XXII, da Constituição Federal.

Não procede a alegação.

Embora a fundamentação da petição inicial caminhe no sentido de entender pela inconstitucionalidade da norma por prever uma espécie de “severa sanção” pela dispensa do serviço após o cumprimento da jornada normal de trabalho ou de jornada extraordinária, entendo que o dispositivo impugnado trata de tema diverso.

Em rigor, as hipóteses de rescisão direta do contrato de trabalho encontram-se listadas no art. 482 da CLT, não obstante a existência de outras hipóteses de rescisão previstas em dispositivos espalhados pelo código trabalhista para determinadas categorias profissionais, como no caso do parágrafo único do art. 240. Não é o caso dos autos.

O dispositivo impugnado prevê que, após cumprir sua jornada normal, em viagem de longa distância, o motorista profissional pode dar início ao período de descanso, salvo se for autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, caso em que esse tempo será considerado como de espera. Trata-se, portanto, de norma que versa sobre a organização da atividade econômica direcionada ao empregador, que possui a prerrogativa de estabelecer os meios para a melhor prestação de serviços.

Com bases nessas razões, não há inconstitucionalidade na norma.

2.5.2 - § 6º do art. 235-D da CLT

“§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao

ADI 5322 / DF

seu destino”.

A Autora afirma que a norma estabelecida pelo § 6º do art. 235-D da CLT prevê uma “*flexibilização da jornada com sua extensão SEM LIMITES em bases subjetivas que por sua indefinição, não coadunam com a manutenção da segurança e saúde do motorista*”. Dessa forma, sustenta a violação do art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República.

Sem razão a Autora.

A norma em questão apenas prevê uma possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino. Diferentemente do alegado na inicial, a extensão da jornada não ficaria “sem limite”, pois o próprio texto legal impõe algumas condicionantes.

Em primeiro lugar, a prorrogação da jornada para alcançar um local seguro ou mesmo até o destino depende da ocorrência de uma situação excepcional devidamente registrada. Sabe-se que diversos fatores extraordinários podem afetar as condições normais de transporte de passageiros e de cargas, tais como eventos da natureza, condições de tráfego na via, assaltos, etc. Se não fosse possível tal permissão legal, poder-se-ia imaginar uma situação na qual o motorista profissional, após cumprir o horário de trabalho, se ver obrigado a parar e estacionar o veículo em local ermo ou perigoso para usufruir do tempo de descanso interjornada. Cumpre ressaltar que eventual prorrogação do tempo de jornada de trabalho, naturalmente, permitiria ao motorista profissional perceber salário correspondente à jornada extraordinária.

Além disso, o texto legal condiciona a excepcional prorrogação da jornada normal ao respeito das normas de segurança rodoviária, isto é, havendo o risco de comprometimento da segurança, não seria legítima a autorização para a prorrogação da duração do trabalho.

Assim, entendo não ser inconstitucional a hipótese excepcionalíssima prevista na norma impugnada.

2.5.3 - § 7º do art. 235-D da CLT

ADI 5322 / DF

“§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso”.

Aduz a Autora que a previsão disposta no § 7º do art. 235-D da CLT é inconstitucional por considerar como descanso o tempo em que o motorista estiver acompanhando “o veículo transportado por qualquer meio, onde ele siga embarcado”. Afirma que a norma também afronta o art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República.

De igual forma, não assiste razão à Autora.

O dispositivo impugnado apenas dispõe a respeito do tempo de descanso do motorista profissional que tiver que acompanhar o veículo transportado, e não sobre tempo à disposição do empregador, como fez presumir a inicial quando aduz que “o mínimo razoável seria a aplicação do comando emanado no art. 244, § 3º da CLT, onde ressoa a figura do ‘tempo de prontidão’, que criado inicialmente para o trabalhador ferroviário, mas que pela via jurisprudencial foi disseminado as demais categorias, inclusive a do motorista”. Com efeito, tempo de prontidão pode ser entendido como aquele no qual fica compreendido “o período tido como integrante do contrato e do tempo de serviço obreiro em que o ferroviário fica nas dependências da empresa ou via férrea respectiva (a CLT fala ‘dependências da Estrada’), aguardando ordens (§ 3º, art. 244, CLT)” (DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores* – 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1037).

No caso dos autos, a norma impugnada não tratou de hipótese de tempo de prontidão do motorista profissional, mas sim de tempo de descanso, institutos que não se confundem. Ao prever que o motorista profissional desfrute do repouso diário para acompanhamento do veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, o empregado,

ADI 5322 / DF

durante o período de descanso, não fica aguardando ordens do empregador, pois tal período não se enquadra na jornada de trabalho. Situação diversa, como visto, acontece no tempo de prontidão, em que o empregado fica aguardando ordens do empregador.

Além disso, não vislumbro inconstitucionalidade da norma ao dispor que o motorista profissional desfrute do tempo de descanso em local onde o veículo siga embarcado, pois o legislador ordinário condicionou tal fruição à existência de veículo que disponha de cabine-leito ou que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário. Cuidou-se, portanto, de assegurar ao motorista um local adequado para usufruir do tempo de descanso interjornada.

Desse modo, entendo pela constitucionalidade da norma.

2.5.4 - § 8º do art. 235-D da CLT

“§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final”.

A Autora sustenta, nesse ponto, que a norma impugnada viola o art. 7º, XV e XXII, da CF, sob a alegação de que haveria uma subordinação das condições de trabalho do motorista às condições do negócio, cuja responsabilidade deveria ser do empregador. Aduz que a Convenção Coletiva de Trabalho serve para preservar direitos, e não reduzi-los.

Não procede a alegação.

A norma impugnada, ao contrário do que faz crer a petição inicial, permite que, dada a especificidade da atividade no *transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro*, as condições de trabalho sejam ajustadas por negociação coletiva (convenção ou acordo coletivo de trabalho), sem que haja exclusão das normas gerais

ADI 5322 / DF

estabelecidas pela CLT, isto é, o dispositivo impugnado possui apenas um caráter complementar que possibilita aos sindicatos envolvidos adequarem as melhores condições de trabalho conforme a necessidade da atividade.

Verifica-se, nesse sentido, que não há uma total subordinação dos motoristas profissionais apenas “às condições do negócio”, uma vez que os trabalhadores que exercem atividade de transporte de cargas vivas ou perecíveis permanecem sob o manto protetor da CLT. Há, no entanto, a possibilidade de eventuais ajustes serem acordados por convenção ou acordo coletivo, ficando tais ajustes, claro, submetidos aos limites da lei trabalhista. A norma, portanto, encontra-se em conformidade com o art. 7º, XXVI, da Constituição da República.

Dessa maneira, constitucional a norma impugnada.

2.6 - Art. 235-F da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015

“Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação”.

Alega-se que a norma em evidência, por admitir a jornada especial de 12 x 36 horas em qualquer situação, afronta o art. 7º, XXII, da CF. Nesse sentido, sustenta que a redação anterior do dispositivo previa jornada especial apenas em caráter excepcional “*em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique*”. Aduz a Autora, que a supressão dessa expressão torna a jornada mais extenuante, em confronto ao texto constitucional.

Segundo a Constituição Federal, a jornada normal de trabalho tem duração não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, conforme estabelecido pelo inciso XIII do art. 7º. No entanto, o mesmo preceito constitucional faculta a compensação de horários, dando margem ao legislador ordinário para prever jornada de trabalho

ADI 5322 / DF

diferenciada, como no caso do regime de 12 horas trabalhadas seguidas por 36 horas de descanso.

Com efeito, a jurisprudência desta SUPREMA CORTE admite a constitucionalidade de jornada de trabalho fixada no chamado regime 12 x 36, conforme se pode observar no julgamento da ADI 4.842, de relatoria do Min. EDSON FACHIN, em que se julgou improcedente demanda proposta pela Procuradoria-Geral da República em face do art. 5º da Lei 11.901/2009, o qual previu a jornada de trabalho do bombeiro civil no regime de “12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso, num total de 36 (trinta e seis) horas semanais”.

Na ocasião, entendeu-se que a jornada 12 x 36 encontrou fundamento de validade na “faculdade conferida pelo legislador constituinte a serem estabelecidas hipóteses de compensação de jornada”, além de não representar diretamente riscos efetivos para os profissionais. A ementa do julgado foi a seguinte:

“DIREITO DO TRABALHO. JORNADA DO BOMBEIRO CIVIL. JORNADA DE 12 (DOZE) HORAS DE TRABALHO POR 36 (TRINTA E SEIS HORAS) DE DESCANSO. DIREITO À SAÚDE (ART. 196 DA CRFB). DIREITO À JORNADA DE TRABALHO (ART. 7º, XIII, DA CRFB). DIREITO À PROTEÇÃO CONTRA RISCO À SAÚDE DO TRABALHADOR (ART. 7º, XXII, DA CRFB). 1. A jornada de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso não afronta o art. 7º, XIII, da Constituição da República, pois encontra-se respaldada na faculdade, conferida pela norma constitucional, de compensação de horários. 2. A proteção à saúde do trabalhador (art. 196 da CRFB) e à redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII, da CRFB) não são “ipso facto” desrespeitadas pela jornada de trabalho dos bombeiros civis, tendo em vista que para cada 12 (doze) horas trabalhadas há 36 (trinta e seis) horas de descanso e também prevalece o limite de 36 (trinta e seis) horas de jornada semanal. 3. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente”. (ADI 4.842, Rel. Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, DJe de 8/8/2017)

ADI 5322 / DF

Assim, além de remeter a matéria para decisão por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho (art. 7º, XXVI, da CF), esta CORTE já fixou orientação no sentido da constitucionalidade da adoção da jornada de 12 x 36, em regime de compensação de horários (art. 7º, XIII, da CF).

No caso dos autos, não se imagina uma jornada de 12 horas seguidas de direção do motorista profissional, isso porque a própria lei vedou que o profissional dirija por mais de cinco horas e meia ininterruptas, além de prever períodos de descanso durante a jornada de trabalho (art. 7º da Lei 13.103/2015, na parte em que alterou o art. 67-C do CTB).

Por esses fundamentos, entendo ser constitucional o dispositivo combatido.

2.7 - Art. 235-G da CLT com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015

“Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei”.

A Autora sustenta, na inicial, que a redação do dispositivo adotado pela Lei 12.619/2012 teria um caráter restritivo em relação ao trabalho comissionado do motorista profissional, ao passo que a norma ora impugnada, por conter um caráter liberatório, favorece o excesso de jornada e tempo de direção, comprometendo a segurança do próprio motorista e dos demais usuários nas estradas. Além disso, sustenta que a alteração do termo “segurança rodoviária”, prevista na lei anterior, para “segurança da rodovia”, teria criado uma desarrazoada exclusão do conceito de segurança viária, adotada pelo § 10 do art. 144 da

ADI 5322 / DF

Constituição Federal. Em razão disso, alega que o dispositivo impugnado viola os arts. 7º, XXII, e 144, § 10, da Constituição Federal.

Não merecem acolhimento as alegações acima.

De forma contrária ao que faz parecer a petição inicial, observo que não houve alteração no sentido adotado pela Lei 13.103/2015 em relação ao mesmo dispositivo revogado da Lei 12.619/2012.

Com efeito, o art. 235-G da Lei 12.619/2012 possuía a seguinte redação:

“Art. 235-G. **É proibida a remuneração do motorista** em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, **se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária** ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação”.

Confira-se agora a redação do mesmo artigo dada pela Lei 13.103/2015:

“Art. 235-G. **É permitida a remuneração do motorista** em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, **desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia** e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei”.

Vê-se, pois, que a nova redação legal apenas fez a troca de palavras do texto da lei, alterando sua redação sem modificar o sentido proposto pela norma. Melhor dizendo, o art. 235-G, com redação dada pela Lei 12.61/2012, possuía o seguinte sentido: é proibida a remuneração variável do motorista profissional se houver comprometimento da segurança rodoviária; ao passo que a redação trazida pela Lei 13.103/2015 pode ser assim entendida: é permitida a remuneração variável do motorista

ADI 5322 / DF

profissional se não houver comprometimento da segurança rodoviária.

Logo, não procede a alegação de que *“a redação adotada pela Lei Federal nº 12.619/2012 tinha um caráter restritivo no comissionamento, enquanto o novel vergastado tem caráter liberativo”*, uma vez que ambas as normas transmitem a mesma ideia: o pagamento do motorista profissional, por meio de remuneração variável, fica condicionado ao atendimento das normas de segurança da rodovia e demais normas relacionadas com a profissão.

Da mesma forma, não há inconstitucionalidade da norma por possibilitar o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal, que prevê a *“garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável”*.

Por fim, entendo incorreta a ilação de que a percepção de remuneração variável irá favorecer o excesso de jornada e tempo de direção, além de comprometer a segurança do motorista e demais usuários das vias. Em rigor, não há nenhuma relação direta entre a percepção da remuneração *em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados*, com o excesso de jornada ou comprometimento da segurança nas rodovias. Isso porque, conforme asseverado, a lei condiciona o pagamento da remuneração variável ao cumprimento das normas de segurança na rodovia e da coletividade, que se traduzem em respeito ao limite máximo de velocidade na via, respeito ao tempo de direção máxima permitido na lei, respeito ao tempo de descanso na direção, etc.

Por esses motivos, entendo pela constitucionalidade da norma.

2.8 – Art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015

2.8.1 – Art. 67-C, caput, e §§ 1º e 1º-A, do CTB

“Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por

ADI 5322 / DF

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.

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção”.

Sustenta a Autora, em síntese, que o art. 71 da CLT regula, de forma geral, o tempo de descanso do trabalhador, estatuinto que *“após 04 (quatro) horas de trabalho, o empregador é obrigado a conceder um intervalo intrajornada de no mínimo 15 minutos e de no mínimo 1 (uma) hora, quando a jornada ultrapassar 6 (seis) horas diárias”*.

Aduz a Autora, com base em uma visão teleológica, que a profissão de motorista está submetida a diversas intempéries, e as normas que disciplinam a categoria não poderiam ser desfavoráveis aos motoristas, sob pena de ofender o princípio da finalidade da lei. Por essas razões, alega que o dispositivo impugnado viola o art. 7º, XXII, da Constituição da República.

Entendo que não merece proceder a impugnação quanto ao ponto.

A partir da leitura da norma impugnada, observa-se que o legislador ordinário estabeleceu um limite máximo de direção e tempo de descanso para os motoristas profissionais.

Regra geral, é vedado ao motorista dirigir por mais de cinco horas e meia consecutivas. No caso do transporte de cargas, a lei estabeleceu um período de descanso de trinta minutos a cada seis horas na condução do veículo (§ 1º). Já no caso do transporte de passageiros, a norma fixou o descanso de trinta minutos a cada quatro horas de direção do veículo. Em ambas as hipóteses, o legislador facultou o fracionamento do tempo de

ADI 5322 / DF

descanso e de direção.

Diferentemente do alegado na inicial, na qual pareceu transparecer o sentido de que apenas o período de descanso poderia ser fracionado, entendo que a norma é constitucional por estar de acordo com o disposto no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal, que dispõe sobre a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

Com efeito, a compreensão do real alcance do artigo impugnado deve ser feita em sua totalidade, de modo que a intenção do legislador foi a de manter uma proporcionalidade entre o tempo de direção e de descanso, isto é, o tempo mínimo de descanso previsto na lei poderá ser fracionado se também o for o tempo de direção. Assim, por exemplo, tomando por base o estabelecido no § 1º-A do art. 67-C do CTB, com a redação dada pela Lei 13.103/2015, se um motorista profissional conduz o veículo por duas horas ininterruptas, fica garantido a ele um descanso de quinze minutos, ficando mantida a proporcionalidade pretendida na legislação.

Por oportuno, a possibilidade de divisão do tempo de descanso do motorista profissional não é uma realidade somente na legislação brasileira. No direito comparado, por exemplo, é possível verificar que a União Europeia possui regramento similar ao adotado no Brasil, conforme se observa no Regulamento (CE) 561/2006 do Parlamento Europeu, o qual versa sobre a “harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários”. A propósito, o art. 7º do referido regulamento prevê o seguinte:

“Artigo 7º

Após um período de condução de quatro horas e meia, o condutor gozará uma pausa ininterrupta de pelo menos 45 minutos, a não ser que goze um período de repouso.

Esta pausa pode ser substituída por uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos repartidos pelo período de modo a dar cumprimento ao disposto no primeiro parágrafo”.

ADI 5322 / DF

Assim, a possibilidade de fracionamento do descanso durante a condução do veículo, juntamente com o fracionamento do próprio tempo de direção, é medida adotada pelo legislador como forma de reduzir os riscos inerentes ao trabalho do motorista profissional, encontrando substrato de validade diretamente no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

O dispositivo, portanto, é constitucional.

2.9 – Art. 9º da Lei 13.103/2015

“Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

- I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;
- II - operador de terminais de cargas;
- III - aduanas;
- IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;
- V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

- I - estações rodoviárias;
- II - pontos de parada e de apoio;
- III - alojamentos, hotéis ou pousadas;
- IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;
- V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou

ADI 5322 / DF

do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais”.

Alega-se que a redação do *caput* do art. 9º da lei impugnada exclui a responsabilidade do empregador ou tomador de serviço, que era prevista na Lei 12.619/2012, no que diz respeito às condições sanitárias nos locais de espera e de descanso dos trabalhadores.

Segundo a inicial, *“o texto do art. 9º da Lei Federal 13.103/15 suprimiu os locais elencados na lei revogada, considerados como obrigatórios para disponibilização da higiene, segurança e descanso dos motoristas, reduzindo a obrigatoriedade dessas melhorias aos motoristas”*.

Da mesma forma, alega-se que a redação trazida pela Lei 13.103/2015, ao modificar a disposição normativa adotada pela Lei 12.619/2012, retirou a responsabilidade direta do empregador, ou do tomador de serviços, no que toca à disponibilização de locais adequados para o descanso e higiene do trabalhador, além de desobrigá-los em atender as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

Sustenta, ainda, que o art. 9º da Lei 13.103/2015 *“suprimiu os locais elencados na lei revogada, considerados como obrigatórios para disponibilização da higiene, segurança e descanso dos motoristas, reduzindo a obrigatoriedade dessas melhorias aos motoristas”*.

Sustenta, portanto, a inconstitucionalidade da norma por afronta ao inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

Não merecem prosperar as alegações da inicial nesse ponto.

O legislador constituinte elencou como um direito do trabalhador urbano e rural a atuação positiva do Estado e de empregadores no tocante à tomada de medidas que visem à redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, XXII, CF).

E com base nesse mandamento constitucional foi editado o Decreto 8.433/2015, que atribuiu ao Ministério do Trabalho e Emprego a

ADI 5322 / DF

competência para “*regulamentar as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas*”, de que trata o art. 9º da Lei 13.103.2015 (art. 4º do Decreto 8.433/2015).

O aludido decreto atribuiu, ainda, competência ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN para regulamentar “*os modelos de sinalização, de orientação e de identificação dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, observadas as disposições do § 3º do art. 11 da Lei n.º 13.103, de 2015*” (art. 5º, I, do Decreto 8.433/2015).

Nesse sentido, o Ministério da Economia/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho editou a Portaria 1.343/2019, na qual estabeleceu as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Destaca-se, entre outros, o art. 12 da referida portaria:

“Art. 12. Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais, aplicam-se as Normas Regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho”.

Portanto, improcedentes as alegações no sentido de que o dispositivo impugnado retirou do empregador ou do tomador do serviço a responsabilidade direta na disponibilização de locais adequados para descanso e higiene, uma vez que houve atuação do Poder Público na edição de normas tendentes a reduzir os riscos inerentes ao trabalho, em que foi expressamente prevista a aplicação das normas regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho para o transportador, embarcador ou consignatário de cargas que possuam estabelecimentos destinados à espera, repouso e descanso aos motoristas profissionais. A norma,

ADI 5322 / DF

portanto, encontra guarida no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

Assim, improcedente o pedido nesse ponto.

2.10 – Art. 15 da Lei 13.103/2015, que alterou dispositivo da Lei 11.442/2007

“Art. 4º (...).

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

(...)

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego”.

Sustenta a Autora que a inclusão dos §§ 3º, 4º e 5º no art. 4º da Lei 11.442/2007 representou uma tentativa de precarização das relações de trabalho. Afirma que o art. 3º da CLT estabelece os conceitos de empregado e empregador e, nesse cenário, alega que *“a figura do TAC AUXILIAR, até em função da PRIMAZIA DA REALIDADE, não deveria de plano ser considerado expressamente como uma atividade própria de profissional autônomo”*. E acrescenta ainda que: *“o TAC - AUXILIAR é reconhecidamente um trabalhador que vive em condição de dependência, pois não é proprietário do veículo e tão pouco sócio nos lucros, sendo em todos os seus termos, um trabalhador em com subordinação jurídica e, portanto, vínculo de emprego”*.

Com base nessas premissas, sustenta a inconstitucionalidade das normas impugnadas ao fundamento de que a Lei 13.103/2015 não poderia descaracterizar um vínculo de emprego, sob pena de afronta aos arts. 1º, IV; 7º, I; e 193 da Constituição Federal.

A insurgência da Autora não merece prosperar.

ADI 5322 / DF

De início, é importante lembrar que, para ficar caracterizada uma relação de emprego, é preciso o preenchimento de alguns requisitos, e a doutrina trabalhista costuma apontar os que se seguem: a) pessoalidade na prestação de serviços; b) não eventualidade; c) subordinação; d) pagamento de salário; e e) ser pessoa física.

É o que dispõe o art. 3º da CLT. Assim, ficando ausente algum dos requisitos citados acima, não há se falar em relação empregatícia, mas sim em outra relação jurídica, como trabalho autônomo, trabalho avulso, trabalho eventual, relação empresarial, etc.

Com base nessas premissas, observa-se que o legislador ordinário possui certa margem de conformação para definir se essa ou aquela relação jurídica, em abstrato, representará ou não uma relação de emprego. É o caso da lei impugnada.

Segundo o texto da Lei 13.103/2015, na parte em que incluiu dispositivos na Lei 11.442/2007, previu-se a figura do Transportador Autônomo de Cargas – Auxiliar (TAC-Auxiliar). A lei impugnada define, ainda, que o Transportador Autônomo de Cargas – TAC pode ceder seu veículo em regime de colaboração com o TAC-Auxiliar, sem que essa cessão implique vínculo de emprego, bem como que *“as relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego”*.

Entendo, nesse sentido, que as normas impugnadas apenas previram a figura de um trabalho autônomo, realizado por *“pessoa física que presta serviços habitualmente por conta própria a uma ou mais de uma pessoa, assumindo os riscos da sua atividade econômica”* (MARTINS, Sergio Pinto. *Manual de Direito do Trabalho*. 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 95). Assim, havendo a figura do trabalhador autônomo prevista em lei, a atividade por ele exercida, em tese, não permite a caracterização da relação de emprego.

Pode-se dizer, por exemplo, que o mesmo ocorre com o contrato de franquia empresarial existente entre franqueador e franqueado, na qual a lei afasta abstratamente a relação empregatícia entre as partes (art. 2º da

ADI 5322 / DF

Lei 8.955/1994), ou, ainda, com a atividade exercida pelo representante comercial autônomo, abaixo transcrita:

“Lei 4.886/965

Art. 1º Exerce a representação comercial autônoma a pessoa jurídica ou a pessoa física, sem relação de emprego, que desempenha, em caráter não eventual por conta de uma ou mais pessoas, a mediação para a realização de negócios mercantis, agenciando propostas ou pedidos, para, transmiti-los aos representados, praticando ou não atos relacionados com a execução dos negócios”.

Portanto, não há inconstitucionalidade na norma que prevê, de modo geral e abstrato, a ausência da relação de emprego de determinada atividade econômica. O princípio da primazia da realidade, usado como argumento para fundamentar o pedido da inicial, poderia ser utilizado em hipótese no caso concreto, para caracterizar uma situação diversa da prevista em lei.

Logo, não há inconstitucionalidade da norma em análise.

2.11 – Art. 22 da Lei 13.103/2015

“Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência:

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 , que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 , e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e

II - as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro , aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei”.

A Autora sustenta a inconstitucionalidade da norma sob o fundamento segundo o qual a Constituição Federal veda a União de

ADI 5322 / DF

conceder qualquer tratamento desigual aos contribuintes, nos termos do art. 150, II, da CF, sob pena de violação aos princípios da impessoalidade e da isonomia.

Aduz que “ao adotar a conversão benéfica aos infratores aqui beneficiados, em prejudicialidade as empresas e profissionais autônomos que cumpriram a legislação ou até mesmo os que a contento recolheram as multas aplicadas é desconsiderar o princípio da IGUALDADE encartado no caput do art. 5º da Carta Magna”.

No caso dos autos, observo que o preceito constitucional invocado como parâmetro para exame de constitucionalidade diz respeito à situação diversa da tratada na norma impugnada.

Nesse contexto, verifica-se que o disposto no art. 22 da Lei 13.103.2015 versa sobre conversão de sanções administrativas existentes na Lei 12.619/2012, quais sejam: multa por infração aos dispositivos da CLT e multa por infração de trânsito (CTB).

O parâmetro invocado, por sua vez, dispõe sobre limitação do poder de tributar, particularmente à vedação de instituição de tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente. Assim, tendo em vista que a norma impugnada tratou de conversão de sanção por infração administrativa, cuja natureza é de crédito não tributário, e que o Código Tributário Nacional conceitua tributo como uma prestação pecuniária que não constitui ato ilícito, verifico a ausência de referibilidade entre a norma impugnada e o parâmetro constitucional tido por violado.

Como bem lembrado pela Advocacia-Geral da União, em sua manifestação (peça 56):

“A par disso, observe-se que as penalidades tratadas pelo artigo 22 da Lei nº 13.103/15 não constituem espécie tributária, mas sim multas administrativas aplicadas em decorrência do poder de polícia. De fato, o artigo 3º do Código Tributário Nacional exclui da definição de tributo a prestação pecuniária que constitua sanção de ato ilícito”.

ADI 5322 / DF

Por essas razões, não merecem prosperar as alegações da inicial, sendo, portanto, constitucional o dispositivo combatido.

3 – Procedência do pedido com a declaração de inconstitucionalidade dos artigos

3.1 - Arts. 235-C e 235-D da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, e Art. 67-C, § 3º, do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015

3.1.1 - § 3º do art. 235-C, Art. 235-D, *caput*, e §§ 1º e 2º, todos da CLT, e art. 67-C, § 3º, do CTB

“CLT

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”.

“Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em

ADI 5322 / DF

continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

“CTB

Art. 67-C (...)

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”.

A Autora alega que os dispositivos impugnados (§ 3º do art. 235-C da CLT, e § 3º do art. 67-C do CTB) são contrários ao texto constitucional, pois, além de reduzir o período mínimo de descanso, permite tanto o seu fracionamento quanto sua coincidência temporal com os períodos de parada obrigatória do veículo estabelecidos pelo CTB.

Assim, sustenta que a lei reduziu o efetivo tempo de descanso, contrariando as normas sobre segurança e saúde do profissional, promovendo, ainda, aumento da fadiga do motorista e a insegurança nas estradas do país.

Aduz, ainda, que a CLT prevê um intervalo mínimo de descanso de 11 horas entre as jornadas de trabalho, reconhecido pela OJ 355 da SDI-I do TST, bem como que tal previsão é norma de ordem pública, por ser de interesse coletivo.

Nesse sentido, assevera a Autora que a lei impugnada viola o art. 7º, XIII e XXII, da Constituição Federal, pois *“comprovadamente por estudos científicos o intervalo intrajornada tem essa irrefutável função da recuperação fisiológica do trabalhador”*.

Quanto ao art. 235-D, *caput*, e §§ 1º e 2º, da CLT, a Autora alega que a revogação dos incisos I, II e III, que constavam na redação do art. 235-D da Lei 12.619/2012, suprimiu direitos referentes às normas de higiene, saúde e segurança dos trabalhadores em seu ambiente de trabalho, uma

ADI 5322 / DF

vez que os intervalos seriam para o descanso do motorista, violando o art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República. Além disso, defende que o acúmulo de descanso semanal viola o disposto no art. 7º, XV, da Carta Magna.

Com razão a autora.

As alegações de inconstitucionalidades referentes aos dispositivos acima mencionados, por guardarem pertinência com assuntos relacionados aos períodos de descanso entre jornadas diárias de trabalho e entre descansos semanais, serão examinadas conjuntamente em razão de suas afinidades de fundamentação.

Primeiramente, no que toca ao fracionamento do período de descanso entre jornadas diárias de trabalho, é importante ressaltar que a CLT dispõe, no seu art. 66, que *“entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso”*. Como se sabe, as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores possuem natureza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado.

No caso dos motoristas profissionais, que trafegam pelas estradas do país levando cargas e /ou passageiros, o devido descanso entre uma jornada diária e outra se mostra como questão de extrema relevância. Isso porque, além de possibilitar a devida recuperação do corpo e da mente, diminuindo os níveis de *stress* e cansaço, o respeito ao intervalo interjornada reflete diretamente na segurança rodoviária, uma vez que o descanso reparador permite ao motorista manter pleno seu nível de concentração e cognição durante a condução do veículo.

Na hipótese tratada nos autos, o disposto no § 3º do art. 235-C da CLT e no § 3º do art. 67-C do CTB, ambos com redação dada pela Lei 13.103/2015, possibilita o fracionamento do descanso interjornada, desde que seja observado o período mínimo de 8 horas consecutivas, isto é, as normas em análise retiram parte do período de descanso do trabalhador para ser usufruído em outro momento do dia.

No entanto, é preciso se ter em mente que o descanso interjornada não serve apenas para possibilitar a recuperação física e mental, mas

ADI 5322 / DF

também para permitir ao empregado usufruir de momentos de lazer e de convívio social e familiar.

Fracionar esse período contraria frontalmente o estabelecido no texto constitucional ao garantir direitos sociais ao trabalhador, uma vez que a autorização para gozar o período restante de descanso interjornada, durante os intervalos intrajornadas da jornada diária de labor, ou até mesmo para usufruir no interior do veículo, retira do empregado a possibilidade de desfrutar do devido descanso e de momentos de lazer com a família e de convívio social, desnaturando a finalidade do descanso entre jornadas de trabalho.

Assim, em razão do próprio objetivo do intervalo entre jornadas, que é a completa recuperação física e mental do trabalhador, além de possuir contornos importantes de repercussão social e familiar, a possibilidade de fracionamento do período interjornada não encontra fundamento de validade na Constituição. Ressalta-se, ainda, que o referido descanso guarda relação direta com a saúde do trabalhador, constituindo parte de direito social indisponível.

Analisando o outro aspecto, a Constituição Federal, no seu art. 7º, XV, garantiu aos trabalhadores urbanos e rurais o descanso semanal remunerado, usufruído preferencialmente aos domingos. Veja-se, nesse sentido, o que ensina JOSÉ AFONSO DA SILVA a respeito do dispositivo constitucional citado:

“O repouso do trabalhador é outro elemento que se inclui entre as condições dignas de trabalho. Fora desumano o sistema de submeter os trabalhadores a trabalho contínuo em todos os dias da semana e do ano, sem previsão de repouso semanal remunerado, sem férias e outras formas de descanso (*Comentário contextual à constituição*. 9. ed. Malheiros: São Paulo, 2014, p. 196).

Cumprе ressaltar, também, a lição de MAURÍCIO GODINHO DELGADO sobre o descanso semanal remunerado:

ADI 5322 / DF

“No que tange à figura do *descanso semanal*, essa caracterização conduz à identificação dos seguintes aspectos: a) lapso temporal de 24 horas de duração; b) ocorrência regular ao longo das semanas em que se cumpre o contrato; c) coincidência preferencial com o domingo; d) imperatividade do instituto; e) remuneração do correspondente período de descanso (interrupção contratual).

(...)

a) *Lapso Temporal* – O lapso temporal componente do descanso semanal é de *24 horas consecutivas* (Lei n. 605/49, art. 1º; art. 67, CLT). Este lapso, conforme se percebe, corresponde a uma *totalidade* (horas consecutivas, enfatiza a norma jurídica). Isso significa que não pode tal repouso ser fracionado em um somatório de unidades temporais menores do que o modelo padrão tipificado em lei.

(...)

b) *Ocorrência Semanal do Descanso* – Prevê a ordem jurídica uma periodicidade *máxima* semanal para o descanso. Nessa linha, o tipo legal do d.s.r [descanso semanal] supõe que, a cada módulo semanal de labor cumprido (seja a duração padrão de 44 horas, sejam as durações semanais especialmente reduzidas, como as de 40, 36 ou até mesmo 30 horas ou menos), terá direito o trabalhador a uma porção integral de 24 horas consecutivas de descanso.

(...) Porém, em vista dos objetivos enfocados pela figura do d.s.r (objetivos vinculados não somente a preocupações de saúde e segurança laborais, como também a metas assecuratórias da inserção familiar, social e política do trabalhador – metas de cidadania, portanto), e em vista também do silêncio (eloquente, sem dúvida) das regras jurídicas aplicáveis à matéria, deve-se interpretar que a ordem jurídica fica afrontada caso o d.s.r não seja assegurado em um lapso temporal máximo de uma semana” (*Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores*– 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, págs. 1144-1146).

ADI 5322 / DF

As normas veiculadas no art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que alteram o art. 235-D da CLT, permitem:

- a) o motorista profissional, nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, usufruir do descanso semanal por ocasião do retorno à matriz ou filial, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso (*caput*);
- b) o fracionamento do descanso semanal em dois períodos, sendo um deles por, no mínimo, trinta horas ininterruptas (§ 1º); e
- c) o acúmulo de descanso semanal por, no máximo, três descansos consecutivos.

A possibilidade de fracionamento e acúmulo do descanso semanal remunerado parece não ter sido a intenção do legislador constituinte, uma vez que essa flexibilização representa uma diminuição na tutela de direito social indisponível.

O preceito constitucional disposto no inciso XV do art. 7º versa sobre matéria diretamente relacionada à dignidade e saúde do trabalhador, não admitindo a edição de normas tendentes a impedir o empregado de usufruir de um período maior de descanso, longe de sua atividade habitual. É com o descanso semanal – que é uma importante conquista social – que o trabalhador consegue recuperar sua força física e mental para poder iniciar uma nova jornada de trabalho na semana que se seguir. Além disso, o período de descanso semanal cumpre outro importante papel social, pois possibilita ao trabalhador desfrutar de momentos no seio de sua família e de lazer.

O descanso semanal existe por imperativos biológicos, não podendo o legislador prever a possibilidade de fracionamento e acúmulo desse direito.

Dessa forma, são inconstitucionais:

ADI 5322 / DF

a) a expressão “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”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C da CLT;

b) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015; e

c) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, estabelecida na parte final do *caput* do art. 235-D da CLT, bem como dos seus §§ 1º e 2º, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015.

3.1.2 - §§ 8º, 9º e 12 do art. 235-C da CLT

“§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 12 Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludidas no § 3º”.

ADI 5322 / DF

A Autora aduz que a norma do § 8º do art. 235-C da CLT viola os arts. 1º, IV; 5º, XII; 7º, XXII e XXXIV; 170 e 193 da Constituição Federal. Alega que a Lei 13.103/2015 alterou, no tocante ao tempo de espera, a sistemática adotada pela Lei 12.619/2012.

Nesse sentido, sustenta a inconstitucionalidade do dispositivo em razão de a nova redação ter decotado o tempo de espera da jornada de trabalho, permitindo que *“mesmo após horas de espera, que não necessariamente significam o descanso, um trabalhador seja submetido a jornadas que podem chegar a 12 horas consecutivas, frontalmente dissociado do ‘PRINCÍPIO DA ALTERIDADE’, que veda a transferência dos riscos da atividade econômica para o empregado”*.

Por outro lado, alega-se que a redação do § 9º do art. 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 12.616/2012, previa o pagamento da hora de espera com um acréscimo de 30%, totalizando 130% da hora normal. A partir da Lei 13.103/2015, que alterou o disposto no § 9º do art. 235-C da CLT, a Autora sustenta que a lei impugnada, ao reduzir o valor da indenização do tempo de espera a 30% do valor da hora normal, teria violado o inciso VI do art. 7º da Constituição da República. Para tanto, afirma que *“deve ser aplicada a norma mais favorável ao trabalhador, que, por analogia, deve o motorista receber o valor como tempo de prontidão, pois a essência conceitual entre as duas terminologias (tempo de espera e prontidão) são iguais, vez que o empregado motorista fica no veículo aguardando ordem para iniciar ou terminar a jornada de trabalho”*.

Por fim, no tocante ao § 12º do art. 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 13.103/2015, sustenta a Autora que a norma combatida trata de uma modalidade de “fracionamento do descanso” não previsto no § 3º do art. 235-C da CLT. Nesse sentido, alega que, não obstante a previsão de 8 horas mínimas de descanso, o excesso de fracionamento seria prejudicial à saúde do trabalhador, pois *“o dispositivo ignora o fato de que ao efetuar essas movimentações, em período que deveria ser de descanso, estará novamente o motorista ativando os centros mentais de atenção e coordenação, prejudicando todo o processo de imersão de descanso, que como é notório,*

ADI 5322 / DF

mormente quanto ao sono, passa por vários estágios, todos submetidos a uma diferente gama de faixas de ondas cerebrais”.

As impugnações merecem prosperar.

O “tempo de espera” foi incluído no texto da CLT pela Lei 12.619/2012, sendo conceituado como:

“as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias”.

No caso da Lei 13.103/2015, a norma deu nova redação ao § 8º do art. 235-C da CLT, considerando o tempo de espera como:

“as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”. A alteração do texto promovida pela nova legislação, apesar de singela, representou uma mudança significativa no instituto do tempo de espera.

À época em que vigorava o § 8º do art. 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 12.619/20012, o tempo de espera somente era contado após o motorista profissional cumprir toda a sua jornada diária de trabalho e ainda assim permanecer esperando o carregamento ou descarregamento do veículo, por exemplo. Por outro lado, a nova redação do § 8º do art. 235-C da CLT, de maneira diversa, prevê que o período despendido pelo motorista profissional, quando estiver aguardando a carga ou descarga do veículo, ou ainda a fiscalização da mercadoria, sequer será computado na jornada diária de trabalho, sendo considerado como tempo de espera.

Essa inversão de tratamento do instituto do tempo de espera, ao meu ver, não se coaduna com o texto constitucional. Isso porque representa

ADI 5322 / DF

uma descaracterização da relação de trabalho, além de causar prejuízo direto ao trabalhador (arts. 1º, I, e 7º, da CF).

Segundo as disposições da CLT, a figura do empregador é assim caracterizada:

“Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

§ 1º - Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

§ 2º Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada uma sua autonomia, integrem grupo econômico, serão responsáveis solidariamente pelas obrigações decorrentes da relação de emprego.

§ 3º Não caracteriza grupo econômico a mera identidade de sócios, sendo necessárias, para a configuração do grupo, a demonstração do interesse integrado, a efetiva comunhão de interesses e a atuação conjunta das empresas dele integrantes”.

Por sua vez, o código trabalhista define empregado como a pessoa física que “prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (art. 3º).

No caso dos autos, o tempo de espera previsto no § 8º do art. 235-C da CLT acaba por infringir norma de proteção destinada ao trabalhador porque prevê uma forma de prestação de serviço que não é computada na jornada diária normal de trabalho e nem como jornada extraordinária.

De acordo com o Código Brasileiro de Ocupações (CBO), as atividades exercidas por motoristas de carga em geral são assim descritas:

“7825 : Motoristas de veículos de cargas em geral

ADI 5322 / DF

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança”.

Assim, não há como dissociar o tempo despendido pelo motorista de transporte de cargas enquanto *“ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias”* das demais atividades profissionais por ele desenvolvidas, sem que fique caracterizado o prejuízo ao trabalhador e a diminuição do valor social do trabalho.

Cumpram-se destacar a manifestação da PGR sobre o tema (peça 136):

“Essa alteração impactou profundamente a disciplina de trabalho do motorista rodoviário de cargas, pois, no cotidiano da profissão, o tempo gasto em filas de embarque e desembarque pode durar horas, dias ou semanas. Na colheita das safras agrícolas, por exemplo, devido à falta de capacidade de armazenamento de grãos e à insuficiência da estrutura portuária, é comum que motoristas permaneçam por dias ou semanas em filas de embarque, em regime de espera

O tempo que o motorista rodoviário dedica à atividade profissional foi dividido pela norma impugnada em duas esferas normalmente incomunicáveis: a) o tempo destinado à condução de veículo, legalmente considerado como ‘trabalho efetivo’, inserido na jornada normal e suplementar de trabalho, intercalado por paradas e intervalos; e b) o tempo dedicado à espera e a embarque e desembarque, não considerado como de trabalho efetivo, por isso excluído da jornada de trabalho e destituído de intervalos específicos, salvo o período de 8 horas

ADI 5322 / DF

para sono, conforme o art. 235-C, § 11, da CLT

O novo regime permite que motoristas rodoviários sejam obrigados a permanecer em filas de embarque e desembarque por 24 horas, das quais poderá estar por até 16 horas consecutivas à disposição da atividade de manobra de veículo, sem intervalo específico garantido. Restam-lhes 8 horas para sono, que poderá ser 'gozado' no interior do veículo. Ainda assim, essa atividade não será considerada como trabalho efetivo e esse tempo não será computado como jornada de trabalho".

Dessa maneira, por desconsiderar como trabalho efetivo uma atividade na qual o motorista profissional está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, o tempo em que o motorista aguarda em fila, no chamado "tempo de espera", não pode ser decotado de sua jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de causar efetivo prejuízo ao trabalhador, tanto físico quanto mental, além de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista existente, uma vez que a norma prevê uma hipótese de divisão dos riscos da atividade econômica entre empregador e empregado (art. 2º, CLT).

No tocante ao disposto no § 9º do art. 235-C da CLT, a norma prevê que o tempo de espera será indenizado na "*proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal*".

O tempo de espera não pode ser excluído da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária. Isso porque o trabalhador não deixa de estar à disposição do empregador quando aguarda a carga/descarga do veículo, ou ainda a realização da fiscalização em barreiras fiscais, na conformidade do que estabelece o art. 4º da CLT:

"Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada".

ADI 5322 / DF

E por estar à disposição do empregador durante o tempo de espera, a retribuição devida por força do contrato de trabalho não poderia se dar em forma de “indenização”, uma vez que o efetivo serviço de trabalho tem natureza salarial. A professora ALICE MONTEIRO DE BARROS registra as principais diferenças entre salário e indenização:

“(…) ao analisar as correntes sobre a natureza jurídica do salário, este é uma retribuição devida e paga diretamente pelo empregador ao empregado, de forma habitual, pelos serviços prestados e pelo fato de encontrar-se à sua disposição.

Já a indenização é uma importância devida na relação de emprego quando há perda ou lesão de um direito provocada de forma dolosa ou culposa pelo empregador ou seus prepostos ou, ainda, pelo fato de desenvolver ele atividade de risco, à luz do art. 927, parágrafo único, do Código Civil de 2002”. (*Curso de direito do trabalho*. 5. ed. – São Paulo: LTr, 2009, p. 751)

Nesse contexto, ao negar o caráter salarial do período no qual o motorista de transporte de cargas está à disposição do empregador aguardando a realização do carregamento/d Descarregamento de cargas, ou ainda a devida fiscalização de mercadorias, conferindo apenas uma indenização na “proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal”, a norma viola o disposto no art. 7º, IV, da Constituição Federal, além de representar afronta ao art. 1º, IV, do texto constitucional, por desconsiderar a valorização social do trabalho.

Da mesma forma, o § 12 do art. 235-C da CLT prevê igual inconstitucionalidade em razão da exclusão da jornada de trabalho das movimentações necessárias do veículo durante o tempo de espera, de modo que deve ser retirada do mundo jurídico a expressão “as quais não serão consideradas com parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

Nesse sentido, são inconstitucionais:

ADI 5322 / DF

a) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C;

b) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento;

c) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; e

d) a expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C, todos da CLT, com redação dada pela Lei 13.103/2015.

3.2 – Arts. 235-D, § 5º, e 235-E, III, da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015

“Art. 235-D (...)

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas”.

“Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

(...)

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado”.

Aduz a Autora que o dispositivo impugnado, ao prever que o tempo de repouso do motorista poderá ser feito com o veículo em movimento,

ADI 5322 / DF

incorre em inconstitucionalidade por não permitir que o trabalhador tenha a devida recuperação fisiológica de seu organismo. Afirma que os movimentos ocasionados durante o deslocamento do veículo não permitem o repouso adequado, o que maximizaria os riscos de acidente por ocasião do retorno às atividades laborais após o descanso. Nesse sentido, sustenta que estudos científicos comprovam a importância do respeito ao intervalo interjornada, que tem como função recuperar fisicamente o trabalhador, e que o fracionamento do intervalo impede o devido descanso, gerando danos à saúde do motorista profissional, além de aumentar os riscos de acidente de trabalho. Assim, alega que § 5º do art. 235-D da CLT viola o disposto no art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República.

Ainda segundo a inicial, os intervalos de descanso dos trabalhadores *“são destinados a recuperação física e psíquica do trabalhador, especialmente neste caso, onde o motorista deve manter a atenção usando todos os sentidos humanos para evitar acidentes”*. Sustenta, nessa linha, que o dispositivo acima viola normas de higiene, saúde e segurança no ambiente de trabalho, uma vez que o trabalhador, em uma jornada de 72 horas com o veículo em movimento, ainda que ele não esteja na direção, não possibilita a devida recuperação *“para manter os reflexos necessários para evitar acidentes, especialmente quando no transporte de passageiros”*. Afirma a Autora que a norma impugnada, no Art. 235-E, III, da CLT, viola o inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

Assiste razão à impugnação da Autora.

Há um consenso geral no sentido de reconhecer a precariedade de boa parte das vias públicas no país, o que, infelizmente, contribui para o aumento da ocorrência de acidentes nas estradas. Sabe-se que o fornecimento de boas condições de direção está diretamente relacionada à questão da segurança viária, consagrada constitucionalmente no § 10 do art. 144 da Carta Magna.

Nesse sentido, não causa surpresa o resultado de pesquisa realizada pela CNT a respeito das condições gerais das rodovias brasileiras.

Matéria jornalística veiculada na internet

ADI 5322 / DF

(<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/22/condicao-das-rodovias-brasileiras-piora-e-quantidade-de-pontos-criticos-aumenta-diz-pesquisa-da-cnt.ghtml>) aponta que 59% das estradas no Brasil são classificadas como regulares, ruins ou péssimas. Nesse mesmo levantamento, constatou-se que houve um aumento no número de pontos críticos nas rodovias, elevando os riscos da ocorrência de acidentes.

Na hipótese em análise, a norma combatida prevê a possibilidade de o motorista profissional, nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, desfrutar do tempo de repouso com o veículo em movimento. O dispositivo assegura ao motorista, a cada setenta e duas horas, o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

Partindo dessas premissas, observo que a norma veiculada pelo § 5º do art. 235-D, e pela norma prevista no art. 235-E, III, ambos da CLT, com redação dada pela Lei 13.103/2015, contraria o estabelecido pela Constituição Federal no tocante à segurança e saúde do trabalhador. Com efeito, não há como se imaginar o devido descanso do trabalhador em um veículo em movimento, que muitas das vezes sequer possui acomodação adequada para o corpo repousar após a jornada diária ou semanal de trabalho.

A finalidade do descanso diário entre as jornadas de trabalho é justamente permitir um repouso reparador, tanto físico quanto mental, devendo ser usufruído em condições necessárias para tanto. A possibilidade do devido repouso fica ainda mais comprometida se se levar em consideração que 59% das estradas brasileiras são classificadas como regulares, ruins ou péssimas. Problemas de trepidação do veículo em movimento, buracos nas estradas, ausência de pavimentação nas rodovias, barulho do motor, etc., são algumas das situações que agravariam a tranquilidade que o trabalhador necessitaria para um repouso completo, prejudicando a recuperação do corpo para encarar a próxima jornada laboral.

Por sua exatidão, transcrevo trechos da manifestação do PGR sobre o

ADI 5322 / DF

tema (peça 136):

“O terceiro aspecto da impugnação atinge o art. 6º da Lei 13.103/2015, ao inserir o § 5º no art. 235-D da CLT, para motoristas do transporte de cargas empregados, e ao alterar o art. 235-E, III, da CLT, para motoristas do transporte de passageiros empregados, ambos reduzindo o período mínimo de repouso interjornada com veículo estacionado, para motoristas que trabalhem em dupla, em regime de revezamento.

A norma revogada previa mínimo de 6 horas diárias de descanso com veículo estacionado. A nova legislação reduziu-o para 6 horas a cada 72 horas, o que ensejou elevação em 12 horas do período de dormida com veículo em movimento, a cada 3 dias, isto é, incremento de 24 horas por semana.

(...)

Em princípio, motoristas de transporte rodoviário dispõem de, pelo menos, 8 horas ininterruptas para sono, diariamente, conforme o art. 235-C, § 3º, da CLT. Em se tratando de motorista que trabalhe em dupla, em revezamento, a norma admite que seu repouso seja usufruído no interior de veículo em movimento, se o ônibus dispuser de poltrona correspondente ao serviço de leito (para repouso do motorista de veículo de passageiros – CLT, art. 235-E, III) e se o caminhão dispuser de cabine-leito (para repouso do motorista de veículo de cargas – CLT, art. 235-D, § 5º).

Nessas hipóteses, a Lei 13.103/2015 reduziu o período mínimo exigido de repouso com veículo estacionado e aumentou em até 24 horas por semana o repouso com veículo em movimento. Isso eleva os riscos de acidentes com profissionais do transporte de cargas, pois cabines-leito de caminhões de carga não dispõem de cinto de segurança ou equipamento equivalente, para permitir segurança do motorista no repouso, com o veículo em deslocamento.

A permissão legal excepciona a regra de segurança do art. 65 do CTB, que prevê obrigatoriedade de cinto de segurança em

ADI 5322 / DF

todas as vias do território nacional:

“Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”.

Não há norma do Conselho Nacional de Trânsito acerca da segurança para dormida em cabine-leito, com veículo em movimento. A organização SOS Estradas noticia que, consultado a respeito da insegurança causada pelo permissivo, o Departamento Nacional de Trânsito não ofereceu resposta.

Além do risco a que submete os motoristas de transporte de cargas, a norma ainda expõe todos os motoristas profissionais a condições de repouso incompatíveis com a plena recomposição das energias físicas e mentais gastas na condução de veículo. Trepidação de veículo em movimento e más condições ergonômicas de assentos e camas em cabines-leito inviabilizam repouso reparador e promovem acumulação de cansaço, em prejuízo da saúde do motorista e da segurança das estradas”.

Assim, por não permitir o devido descanso do motorista profissional, entendo pela inconstitucionalidade dos dispositivos impugnados.

4 – Conclusão

Diante do exposto, **CONHEÇO PARCIALMENTE DA AÇÃO DIRETA**, e, na parte conhecida, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE a ação, declarando como INCONSTITUCIONAIS:**

(a) a expressão “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

ADI 5322 / DF

o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C;

(b) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C;

(c) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento;

(d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório;

(e) a expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º” do § 12 do art. 235-C;

(f) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, constante do caput do art. 235-D;

(g) o § 1º do art. 235-D;

(h) o § 2º do art. 235-D;

(i) o § 5º do art. 235-D;

(j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e

(k) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.

É o voto.

22/08/2022

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT**
ADV.(A/S) : **ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS**
ADV.(A/S) : **FERNANDO PESSOA DA NOBREGA**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE**
ADV.(A/S) : **SEM REPRESENTAÇÃO**
AM. CURIAE. : **SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS**
ADV.(A/S) : **MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU**
AM. CURIAE. : **FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS**
ADV.(A/S) : **JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR**
ADV.(A/S) : **ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO**
AM. CURIAE. : **CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS**

ADI 5322 / DF

	ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	:MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	:MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	:PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	:ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	:CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	:PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

VOTO

O Senhor Ministro **Ricardo Lewandowski** (Vogal): Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade com pedido de cautelar proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT em desfavor da Lei 13.103/2015, que “dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências”.

Ao final, foram formulados os seguintes requerimentos:

“d) A procedência dos pedidos de mérito, para que seja reconhecida a desconformidade do texto da Lei Federal nº

ADI 5322 / DF

13.103/15 em relação a Ordem Constitucional, em especial de seus artigos 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 15, 22, por violarem expressamente os comandos emanados do art. 1º (incisos III e IV), art. 5º (*caput*, inciso XIII, § 2º) art. 7º (incisos VI, XIII, XV, XXII e XXXIV), art. 144(§ 10º e inciso I), art. 150 (*caput* e inciso II), art. 170 (*caput*), art. 193 (*caput*) todos da Carta da República, bem como os artigos 3º, 14, 16, 17 e 19 da Convenção nº 155º da Organização Internacional do Trabalho – OIT, que traduzem os Princípios da DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, VALORES SOCIAIS DO TRABALHO, IRREDUTIBILIDADE SALARIAL, LEGALIDADE, FINALIDADE SOCIAL DA LEI, IMPESSOALIDADE, IGUALDADE, DA ORDEM ECONÔMICA e da ORDEM SOCIAL;

e) Havendo a procedência do pedido seja determinada a REPRISTINAÇÃO dos termos da Lei Federal nº 12.619/12; [...]” (págs. 50-51 da inicial)

O eminente relator iniciou o julgamento votando pelo parcial conhecimento da ação, com a procedência de parte dos pedidos, em proposta de ementa transcrita abaixo:

“CONSTITUCIONAL E TRABALHISTA. CLT LEI 13.103/2015. POSSIBILIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. NECESSIDADE DE ABSOLUTO RESPEITO AOS DIREITOS SOCIAIS E ÀS NORMAS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR PREVISTAS NO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. RAZOABILIDADE NA PREVISÃO DE NORMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA. PARCIAL PROCEDÊNCIA DA AÇÃO.

1. Compete ao Congresso Nacional regulamentar, especificamente, a profissão de motorista profissional de cargas e de passageiros, respeitando os direitos sociais e as normas de proteção ao trabalhador previstos na Constituição Federal.

2. São legítimas e razoáveis as restrições ao exercício da

ADI 5322 / DF

profissão de motorista em previsões de normas visando à segurança viária em defesa da vida e da sociedade, não violando o texto constitucional a previsão em lei da exigência de exame toxicológico.

3. **Reconhecimento da autonomia das negociações coletivas** (art. 7º, XXVI, da CF). Constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

4. A Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, de modo que **compete à negociação coletiva de trabalho examinar a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas**, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI, da CF.

5. **Constitucionalidade da norma que prevê a possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino.**

6. O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL fixou orientação no sentido da **constitucionalidade da adoção da jornada especial de 12 x 36, em regime de compensação de horários** (art. 7º, XIII, da CF).

7. Não há inconstitucionalidade da norma que prevê o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal.

8. Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego a regulamentação das condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de cargas e passageiros.

9. **É inconstitucional o dispositivo legal que permite a redução e/ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado.** Normas constitucionais de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF).

ADI 5322 / DF

10. Inconstitucionalidade na exclusão do tempo de trabalho efetivo do motorista profissional, quando está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, conhecido como tempo de espera. Impossibilidade de decote da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista reconhecida.

11. Inconstitucionalidade de normas da Lei 13.103/2015 ao prever hipótese de descanso de motorista com o veículo em movimento. Prejuízo ao efetivo descanso do trabalhador.

12. PARCIAL CONHECIMENTO DA AÇÃO DIRETA COM PARCIAL PROCEDÊNCIA, DECLARANDO INCONSTITUCIONAIS: (a) a expressão 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, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão e o tempo de espera, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C; (f) a expressão usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso, constante do *caput* do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei

ADI 5322 / DF

13.103/2015; e (k) a expressão que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.” (grifei)

Pois bem.

De saída, acompanho o relator para acolher as preliminares suscitadas a fim de conhecer apenas parte dos pedidos formulados. Isto porque, nos termos do art. 3º, I, da Lei 9.868/1999, a petição inicial indicará “o dispositivo da lei ou do ato normativo impugnado e os fundamentos jurídicos do pedido em relação a cada uma das impugnações”.

Por isso, ao inquinarem como maculado os arts. 2º, 3º, 6º (alteração do § 4º do art. 235-D da CLT), 8º, 10, 14, 15 (inserção dos arts. 4º, § 4º, 5º-A e 13-A na Lei 11.442/2007), e 16 a 20 da Lei 13.103/2015, o requerente não se desincumbiu do ônus de fundamentar, como lhe competia, a ocorrência dos supostos vícios.

Também entendo que foram apresentados argumentos genéricos para questionar a constitucionalidade do art. 7º da Lei 13.103/2015, na parte que altera o art. 67-A do CTB.

Ocorre que não se admite a apresentação de simples alegações genéricas como ocorreu na espécie, pois estas não têm o condão de afastar a presunção de constitucionalidade de que gozam as leis e os atos normativos em geral. É entendimento assente nesta Suprema Corte que

“[n]ão se conhece da ação direta, sempre que a impugnação nela veiculada revelar-se destituída de fundamentação jurídica ou desprovida de motivação idônea e

ADI 5322 / DF

adequada. Em sede de fiscalização normativa abstrata, não se admite impugnação meramente genérica de inconstitucionalidade, tanto quanto não se permite que a alegação de contrariedade ao texto constitucional se apóie em argumentos superficiais ou em fundamentação insuficiente. Lei nº 9.868/99, art. 4º, *caput*.” (Decisão monocrática proferida na ADI 514/PI, Rel. Min. Celso de Mello)

No mérito, diverjo, em parte, do relator, já que, além das inconstitucionalidades por ele apontadas, julgo a ação procedente quanto a outros pedidos.

O art. 7º, XIII e XVI, da CF, dispõem que:

“XIII – 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;

[...]

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinqüenta por cento à do normal;[...].”

Conforme asseverado no parecer ministerial, ao normalizar o serviço extraordinário, instituindo jornada de 10 horas diárias, “o regime de jornada de trabalho da Lei 13.103/2015 é extremamente gravoso aos direitos fundamentais dos trabalhadores, a começar pela norma inserida no art. 235-C, *caput*, da CLT, que disciplina a prorrogação de sua jornada de trabalho”.

Nesse sentido, o então Procurador-Geral da República assevera que:

“É fato consabido, demonstrado por inúmeras pesquisas científicas e rotineiramente relatado pela mídia, que o excesso sistemático de jornada de trabalho e o consumo de drogas são fatores determinantes do alto índice de acidentes de trânsito nas

ADI 5322 / DF

rodovias brasileiras, envolvendo veículos de carga e passageiros, com ferimentos e mortes que acarretam altíssimo custo social.” (pág. 72 do documento eletrônico 136)

O Professor Celso Antônio Bandeira de Mello leciona que, “por força do art. 170 da Carta Constitucional, toda a ordenação jurídica do país assim como todos os atos concretos do Poder Público interferentes com a ordem econômica e social, para serem legítimos, deverão estar comprometidos com a realização da Justiça Social” (*in Eficácia das Normas Constitucionais e Direitos Sociais*. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 55), de modo que

“[h]á violação das normas constitucionais pertinentes à Justiça Social – e, portanto, inconstitucionalidade – quer quando o Estado age em descompasso com tais preceitos, quer quando, devendo agir para cumprir-lhes as finalidades, omite-se em fazê-lo.” (*Idem*)

Por isso, as disposições constitucionais e legais devem ser interpretadas restritivamente, levando-se em conta a proteção do trabalhador, bem como a das demais pessoas que trafegam no trânsito ou nas estradas, observando-se o princípio da dignidade humana e os valores sociais do trabalho. Não se deve perder de vista que a habitualidade do cumprimento de horas extras pelo motoristas profissionais coloca em risco a segurança do trabalho, bem como a saúde destes e de todos aqueles que trafegam. Trata-se, portanto, de direito fundamental que não pode ser objeto de livre disposição por negociação coletiva, sobretudo pela irrazoabilidade da jornada de até 12 horas diárias.

Assim, entendo que viola frontalmente os dispositivos constantes dos incisos XIII e XVI do art. 7º, por atentar contra a saúde e os direitos sociais do trabalhador, a disposição legal, a exemplo do art. 235-C da CLT, que permita a prorrogação frequente da jornada dos motoristas

ADI 5322 / DF

profissionais rodoviários por até 2 horas extraordinárias além da oitava, ou por até 4 horas mediante convenção ou acordo coletivo.

Na linha da manifestação ministerial, a inconstitucionalidade é intensificada

“[...] quando tomada a norma no contexto das demais disposições da Lei 13.103/2015, que submetem motoristas rodoviários a outras condições gravosas à saúde e segurança, como a permissão de que, após a jornada de 12 horas, o motorista permaneça em fila de embarque e desembarque, em regime de tempo de espera; a permissão de dormida no interior de veículo, após jornada de condução e tempo de espera, antes do início de nova jornada, e a permissão de o motorista permanecer nesse regime de 12 horas de condução por até 3 semanas consecutivas, sem descanso semanal, cujo gozo pode ser adiado para o retorno à base da empresa ou ao domicílio do motorista, etc.

Conjugados, esses preceitos caracterizam regime desumano e indigno de trabalho e aprofundam a violação aos arts. 7º, XXII, e 144, § 10, da Constituição. Exacerbam o vício legislativo, na mesma medida em que acentuam desproporcionalmente riscos de doença e acidentes de trânsito decorrentes de fadiga e debilitamento, associados à elevação do consumo de drogas, tudo em prejuízo da vida e da segurança de trabalhadores e usuários do sistema rodoviário nacional.” (págs. 99-100 do documento eletrônico 136)

Outrossim, observo que o § 8º do art. 235-D da CLT, inserido pela Lei 13.103/2015, ao permitir a fixação negociada de jornada de trabalho sem limite temporal, também viola o art. 7º, XXXII, da CF, por submeter a força de trabalho unicamente aos imperativos da atividade econômica. Observe-se que da redação do dispositivo legal atacado, permite-se, até mesmo, irrazoavelmente, a extrapolação das 4 horas extras diárias constantes do *caput* do art. 235-C da CLT, como pode ser visto do

ADI 5322 / DF

texto abaixo:

“§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.”

Ainda, observo que os §§ 8º, 9º e 12 da CLT, alterados e inseridos pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, ao desconsiderarem o tempo de espera como jornada de trabalho e não o admitirem como jornada extraordinária, mesmo quando houver movimentação de veículo, também violam o art. 7º, XIII e XXII da CF, por autorizarem a disponibilidade sem limites do motorista, à disposição do empregador, após jornada de condução extenuante. Não se pode desconsiderar como jornada de trabalho o período gasto em filas de embarque e desembarque de cargas sob a responsabilidade dos condutores, por exemplo.

Entendo também que a redução do valor da indenização do tempo de espera de 130 para 30% do salário-hora prejudica sobremaneira a condição do trabalhador, representado retrocesso social e econômico para eles, em flagrante violação ao art. 7º, VI e XVI, da Constituição.

Ora, não há que se tolerar a negação do tempo de espera do motorista profissional como trabalho efetivo. Por essa razão, além dos mencionados §§ 8º, 9º e 12, os §§ 1º e 10 do art. 235-C da CLT também ostentam a pecha da inconstitucionalidade, de modo que, assim como sugerido pelo Procurador-Geral da República, deve ser declarada a inconstitucionalidade da expressão (i) “e o tempo de espera”, na parte final do § 1º; (ii) da expressão “não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias” do § 8º; dos §§ 9º e 10; e (iii) da expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de

ADI 5322 / DF

trabalho” do § 12, todos transcritos abaixo:

“§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

[...]

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, **não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.**

§ 9º **As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.**

§ 10. **Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.**

[...]

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, **as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho**, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.” (grifei)

A respeito da alegada inconstitucionalidade da redução de intervalos para descanso, entendo que merece prosperar em relação ao art. 67-C, *caput* e § 1º, do CTB, alterado pelo art. 7º da Lei 13.103/2015, que ampliou o período de condução contínua entre paradas obrigatórias, de 4 para 5 horas e meia, apenas para motoristas de veículos de carga, nos seguintes termos:

“Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de

ADI 5322 / DF

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.”

Com efeito, a ampliação do período de condução entre as paradas, já que a disciplina anterior previa o período máximo de 4 horas consecutivas (art. 235-D, I, do CTB foi revogado), incrementa o risco de acidentes para o condutor profissional, em violação ao art. 7º, XXII, da CF.

Na mesma linha de entendimento, o art. 67-A, § 3º, do CTB, ao tratar dos motoristas autônomos, reduziu os períodos de descanso, uma vez que a norma revogada, ao autorizar o fracionamento do intervalo interjonada, garantia intervalo mínimo de 9 horas consecutivas para descanso, enquanto que a nova norma, além de permitir seu fracionamento também para o motorista empregado, reduziu para 8 horas o período mínimo ininterrupto de repouso para empregados e autônomos, com a anuência de que o restante seja fruído no curso do dia.

Mas não só. Assentiu para os empregados e autônomos que esse intervalo coincida com as paradas obrigatórias previstas no art. 67-C do CTB. Ou seja, houve a redução do tempo de descanso e o incremento dos períodos de repouso com o veículo em movimento, em flagrante violação do art. 7º, XXII, da CF.

Não é demais mencionar que o princípio da proibição do retrocesso social que protege o núcleo essencial dos direitos sociais já realizado e efetivado por meio de medidas legislativas (CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional*. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003. p. 339) impõe a preservação e proteção do núcleo essencial dos direitos sociais

ADI 5322 / DF

fundamentais de trabalhadores, sobretudo quando não são previstas medidas compensatórias.

Entendo, ainda, que afrontam os incisos XV e XXII, do art. 7º da Constituição, a acumulação e o fracionamento de repouso semanais remunerados constantes do *caput* do art. 235-D, da CLT, alterado pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, transcrito abaixo:

“Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

[...]

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.”

Como se vê, foi autorizado o usufruto do repouso semanal remunerado no retorno à base da empresa, sempre que não for oferecido pela empresa local adequado para gozo no curso de viagem com duração

ADI 5322 / DF

superior a uma semana, com a acumulação por três semanas seguidas, em flagrante violação do art. 7º, XV, da Constituição, que garante o repouso semanal remunerado, caracterizado pela periodicidade semanal e pela duração mínima de 24 horas ininterruptas. Pela mesma razão, é inconstitucional a norma do § 1º supratranscrito que permite o fracionamento do repouso semanal em 2 períodos, no retorno do condutor.

Compreendo, ainda, que cabe a declaração de inconstitucionalidade do art. 15 da Lei 13.103/2015, na parte que inseriu os §§ 3º ao 5º no art. 4º da Lei 11.442/2007, ao afastar genericamente a caracterização de vínculo de emprego entre o transportado autônomo de cargas e seu auxiliar, nos seguintes termos:

“Art. 15. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 4º.....

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC – Auxiliar, **não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.**

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador **não caracterizarão vínculo de emprego.**” (grifei)

Não desconheço que o Plenário do STF julgou procedente o pedido formulado na ADC 48/DF, de relatoria do Ministro Roberto Barroso, para julgar a constitucionalidade da Lei 11.442/2007, conforme ementa transcrita abaixo:

ADI 5322 / DF

“Direito do Trabalho. Ação Declaratória da Constitucionalidade e Ação Direta de Inconstitucionalidade. Transporte rodoviário de cargas. Lei 11.442/2007, que previu a terceirização da atividade-fim. Vínculo meramente comercial. Não configuração de relação de emprego.

1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii) autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese.

2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. Como já foi decidido pelo Supremo Tribunal Federal, a Constituição não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170). A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º). Precedente: ADPF 524, Rel. Min. Luís Roberto Barroso.

3. Não há inconstitucionalidade no prazo prescricional de 1 (um) ano, a contar da ciência do dano, para a propositura de ação de reparação de danos, prevista no art. 18 da Lei 11.442/2007, à luz do art. 7º, XXIX, CF, uma vez que não se trata de relação de trabalho, mas de relação comercial.

4. Procedência da ação declaratória da constitucionalidade e improcedência da ação direta de inconstitucionalidade. Tese: ‘1 - A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim. 2 - O prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF. 3 - Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a

ADI 5322 / DF

relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista’.”

Ocorre que a Lei 13.103/2015, indo além da versão inicial da Lei 11.442/2007 reputada constitucional, inovou ao inserir a figura do transportador autônomo auxiliar, o TAC – Auxiliar, com a previsão de que a cessão do veículo não caracterizará vínculo de emprego.

No ponto, entendo que as disposições supramencionadas, ao prescreverem que as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas são sempre de natureza comercial, **não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego**, tentando dar maior segurança jurídica às relações travadas no ambiente de transporte de cargas, trouxe ao nosso ordenamento jurídico uma presunção absoluta, a qual, entendo, não encontra amparo no texto da Constituição da República. Sobre a referida disposição legal, consta da manifestação ministerial que:

“Ao afastar *a priori* a caracterização de vínculo de emprego entre o transportador autônomo de cargas e o transportador agregado e entre o TAC e seu transportador auxiliar, o art. 4º, nos §§ 1º e 3º, da Lei 11.442/2007, inseridos pela Lei 13.103/2015, embora manifeste propósito de configurar nexos de natureza comercial, não anula a possibilidade de se detectarem as condições fáticas caracterizadoras de relação de emprego, previstas nos arts. 2º e 3º da CLT. Por não suprimir essa possibilidade, não lhe cabe impedir a configuração do vínculo jurídico protegido pelo art. 7º, I, da Constituição. Afastamento apriorístico de vínculo de emprego, nesse caso, não se encontra no campo de ação discricionária do legislador ordinário, pois não lhe é dado, sem violação ao art. 7º, I, da CR, esvaziar o conceito protetivo dessa norma de conteúdo econômico e social.

O mesmo ocorre com o § 5º do art. 4º da Lei 11.442/2007, ao dispor que ‘as relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou

ADI 5322 / DF

entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego'. Não difere do que prevê o art. 5º da mesma lei, quando preceitua que as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º 'são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego'.

Afastamento pressuposto de relação de emprego veda acesso de trabalhadores a direitos sociais constitucionais, mesmo quando presentes as condições legais que caracterizam essa relação. Isso constitui desvio de finalidade legislativa, porquanto o dispositivo, com propósito flexibilizador dos direitos sociais dos trabalhadores, submete a eficácia desses direitos do art. 7º da CR à potestade do legislador ordinário, ferindo a unidade e imperatividade da Constituição." (págs. 193-194 do documento eletrônico 136)

Ora, não se poderia impedir que o Poder Judiciário, à luz dos fatos da causa, reconheça a relação de emprego entre o transportador autônomo de cargas e o transportador agregado e entre o TAC e seu transportador auxiliar, caso estejam presentes os requisitos constantes dos arts. 2º ou 3º da CLT, a exemplo da subordinação, pessoalidade e da ausência de eventualidade da prestação dos serviços.

Finalmente, reputo relevante explicitar que a alegada inconstitucionalidade do art. 5º da Lei 13.103/2015 não merece prosperar. Transcrevo abaixo o dispositivo questionado:

"Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'Art. 168

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a

ADI 5322 / DF

confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

Com efeito, o art. 144, § 10, I, da CF indica que “a **segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas** e do seu patrimônio nas vias públicas: I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente;”.

Não há dúvidas de que a obrigatoriedade da realização do exame toxicológico de larga escala de detecção para os condutores das categorias C, D e E, é medida tomada em relevante política pública que visa proteger a segurança e, sobretudo, a vida das pessoas.

Deve ser dado o devido relevo aos dados fornecidos pelos memoriais entregues aos nossos gabinetes. Observe-se, por exemplo, o retrato fornecido pela Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais – FenaPRF, que espera

“[...] seja mantida e apoiada toda e qualquer política pública que vise combater o uso de drogas nas estradas e rodovias federais, bem como que contribua com a retirada de milhares de pais e mães de famílias do mundo das drogas, tal como tem demonstrado os resultados do exame toxicológico para os motoristas profissionais, que **somente no ano de 2017, comparado com 2015, reduziu em 45% os acidentes**

ADI 5322 / DF

envolvendo ônibus, e em 35% os acidentes envolvendo caminhões nas rodovias federais.” (grifei)

No mesmo sentido, o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho – Sinait chama a atenção para o fato de que

“[o]s números de acidentes de trânsito no Brasil são alarmantes. Os números de pagamentos de indenizações por morte no trânsito nos últimos 10 anos revelam a gravidade do problema de segurança e saúde pública. No Brasil em 10 anos, de 2009 a 2018 conforme dados do Seguro DPVAT, foram pagas mais de 485 mil indenizações por mortes no trânsito em todo o País. Para se ter uma ideia de comparação, a Guerra da Síria deixou mais de 360 mil mortes desde 2011, quando foi iniciada. Ou seja, o trânsito brasileiro gera mais mortos do que uma guerra civil. E se considerarmos que os veículos pesados, que representam apenas 4% da frota nacional, estão envolvidos em 38% dos acidentes nas rodovias federais, esse dado fica extremamente preocupante. Das mortes registradas nessas ocorrências, 53% contavam com a participação direta de caminhão e/ou ônibus, ou seja, MOTORISTAS PROFISSIONAIS.

3. Conforme dados estatísticos, o sexo masculino corresponde a 82% das vítimas fatais em 2018 em todo o Brasil. Quando observamos pelo tipo de vítima, os homens são os mais representativos: 94% dos motoristas são do sexo masculino. Para as mortes de passageiros não há distinção, enquanto para os pedestres o sexo feminino é minoria com 23%. O horário com maior incidência é o anoitecer, representando 22% dentre todos os demais horários do dia, seguido pela noite, com 20%. A faixa etária com maior número de indenizações pagas por morte é a de 45 a 64 anos, com 25%, enquanto a de 0 até 7 anos responde por menos de 1,8%. Observa-se que aproximadamente 39% das vítimas fatais estavam com idades entre 18 e 34 anos - parte integrante da população economicamente ativa. O ambiente de trabalho dos motoristas profissionais é compartilhado com

ADI 5322 / DF

outras pessoas, razão pela qual a atuação da classe política, da sociedade civil organizada e dos Auditores-Fiscais do trabalho pela melhoria e segurança das condições de trabalho e de manutenção de políticas públicas eficazes impacta na segurança de toda a coletividade.

4. As vidas ceifadas de trabalhadores e a vida profissional interrompida por mutilações e incapacidades estão registradas em números estatísticos. A dor e o sofrimento dos trabalhadores e suas famílias não estão registrados em números, mas são tragédias humanas que não podem ser desprezadas pelos políticos, autoridades e sociedade. **Muitas mortes, mutilações, incapacidades, dor são causadas por acidentes de trânsito em razão do trabalho provocados pela combinação perigosa de fadiga, jornadas de trabalho excessivas, baixa remuneração, falta de infraestrutura rodoviária, uso de álcool e drogas por parte dos motoristas profissionais.** Somos testemunhas que o trabalho inseguro dos motoristas profissionais mata, mutila e empurra o trabalhador para o uso de drogas, provocando números expressivos de tragédias humanas nas estradas e famílias brasileiras.

5. **O número expressivo de vítimas envolvidas nos acidentes de trânsito exige, por parte da sociedade, das autoridades e do Governo brasileiro a adoção de medidas extraordinárias e preventivas imediatas.** O exame toxicológico de larga janela de detecção, exigido pela Lei 13.103/15, tornou-se assim um **instrumento valioso para o estabelecimento de sólida política pública de combate à violência no trânsito nas vias de circulação do Brasil.** Assim como de combate e prevenção aos acidentes do trabalho no trânsito. O setor de transporte rodoviário é o que apresenta o maior número de acidentes e doenças do trabalho, de acordo com noticiários e estatísticas confiáveis.

6. O exame toxicológico de larga janela de detecção, popularmente chamado de 'exame do cabelo', é o que há de mais atual e eficiente e vem substituindo gradativamente os testes de urina e saliva até então utilizados, em razão de sua

ADI 5322 / DF

capacidade de identificar com absoluta precisão o consumo de drogas como anfetaminas, cocaína, opiáceos, maconha e seus derivados, com uma janela de detecção de, no mínimo, 90 dias anteriores à data da coleta do material, contra os 3 a 5 dias da urina e 12 horas da saliva. Portanto, é um exame preventivo. Nesse sentido, defendemos o exame toxicológico para motoristas profissionais. **A exigência do exame causou impactos positivos no índice de acidentes. Em 2017, primeiro ano da sua aplicação em todos os estados, o número de acidentes de caminhão nas rodovias federais caiu 34% e de ônibus 45% em relação a 2015.** A única política pública que permite explicar essa inédita redução espetacular em tão pouco tempo foi a introdução do exame para condutores profissionais.” (grifei)

Por isso, assim como o eminente relator, entendo que “são legítimas e razoáveis as restrições ao exercício da profissão de motorista em previsões de normas visando à segurança viária em defesa da vida e da sociedade, não violando o texto constitucional a previsão em lei da exigência de exame toxicológico”.

Isso posto, julgo parcialmente procedente os pedidos formulados na petição inicial para, como o relator, declarar inconstitucionais: “(a) a expressão 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, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão e o tempo de espera, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do

ADI 5322 / DF

descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C; (f) a expressão usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso, constante do *caput* do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015”.

Declaro, ainda, a inconstitucionalidade da expressão “não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego”, contida no § 3º do art. 4º da Lei 11.442/2007; e dos §§ 4º e 5º do art. 4º da Lei 11.442/2007.

É como voto.

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES

REQTE.(S) : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

ADV.(A/S) : ULISSES RIEDEL DE RESENDE (0000968/DF) E OUTRO(A/S)

INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS

ADV.(A/S) : FERNANDO PESSOA DA NOBREGA (0010829/GO)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE

ADV.(A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO

AM. CURIAE. : SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS

ADV.(A/S) : MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU (147674/MG)

AM. CURIAE. : FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS

ADV.(A/S) : JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS (0068392/MG)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR

ADV.(A/S) : ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO (DF012067/)

AM. CURIAE. : CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB

ADV.(A/S) : MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO (18958/DF, 167075/MG, 2525/PI, 463101/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU

ADV.(A/S) : MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS (47607/DF) E OUTRO(A/S)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET

ADV.(A/S) : PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO (166600/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX

ADV.(A/S) : ELIANA DA COSTA LOURENCO (51575/RJ)

AM. CURIAE. : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

ADV.(A/S) : PAULO TEODORO DO NASCIMENTO (48535/DF, 32964/ES, 43241/GO, 53758/MG, 20603/A/MT, 200806/RJ, 99958A/RS, 367904/SP)

Decisão: Após a leitura do relatório e a realização das

sustentações orais, o julgamento foi suspenso. Falaram: pela requerente, o Dr. Luiz Felipe Buaini Andrade; pelo *amicus curiae* Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - CFOAB, a Dra. Bruna Santos Costa; pelo *amicus curiae* Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná - FETROPAR, o Dr. Alexandre Simões Lindoso; e, pelo *amicus curiae* Confederação Nacional do Transporte, o Dr. Sérgio Antônio Ferreira Victor. Ausentes, justificadamente, os Ministros Luiz Fux (Presidente) e Roberto Barroso. Presidiu o julgamento a Ministra Rosa Weber, Vice-Presidente. Plenário, 15.9.2021 (Sessão realizada por videoconferência - Resolução 672/2020/STF).

Decisão: Após o voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator), que conhecia parcialmente da ação direta e, na parte conhecida, julgava-a parcialmente procedente, declarando como inconstitucionais: (a) a expressão "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", prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão "não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias", prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão "e o tempo de espera", disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão "as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C; (f) a expressão "usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso", constante do *caput* do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão "que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso", na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015, no que foi acompanhado pelo Ministro Marco Aurélio (que votara na sessão virtual em que houve pedido de destaque); e do voto do Ministro Ricardo Lewandowski, que acompanhava o Relator a fim de conhecer parcialmente da ação direta e, no mérito, divergia, em parte, pois, além de acompanhar o voto do Relator, julgando parcialmente procedentes os pedidos, também julgava procedente a ação para declarar a inconstitucionalidade da expressão "não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego",

contida no § 3º do art. 4º da Lei 11.442/2007; e dos §§ 4º e 5º do art. 4º da Lei 11.442/2007, pediu vista dos autos o Ministro Nunes Marques. Não participou o Ministro André Mendonça, sucessor do Ministro Marco Aurélio. Plenário, Sessão Virtual de 12.8.2022 a 19.8.2022.

Composição: Ministros Luiz Fux (Presidente), Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski, Cármen Lúcia, Dias Toffoli, Rosa Weber, Roberto Barroso, Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Nunes Marques e André Mendonça.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário

03/07/2023

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT**
ADV.(A/S) : **ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS**
ADV.(A/S) : **FERNANDO PESSOA DA NOBREGA**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE**
ADV.(A/S) : **SEM REPRESENTAÇÃO**
AM. CURIAE. : **SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS**
ADV.(A/S) : **MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU**
AM. CURIAE. : **FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS**
ADV.(A/S) : **JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR**
ADV.(A/S) : **ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO**
AM. CURIAE. : **CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS**

ADI 5322 / DF

	ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	:MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	:MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	:PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	:ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	:CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	:PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

VOTO

O SENHOR MINISTRO EDSON FACHIN: Acolho o bem lançado relatório do e. Ministro Alexandre de Moraes.

A questão constitucional posta para análise desta Suprema Corte diz respeito à compatibilidade, ou não, da regulamentação dada pela Lei 13.103/2015 ao exercício da profissão de motorista, especialmente no que tange à jornada de trabalho, ao tempo de descanso e paradas obrigatórias, bem como a flexibilização de medidas que visem a garantir a saúde e segurança do trabalhador.

A Confederação Autora alega violação aos artigos 1º, IV; 5º, XIII e §2º; 7º, VI, XXII e XXXIV; 144, §10; 150, II; 170 e 193, todos da Constituição da República. Os principais argumentos da ação direta de inconstitucionalidade são no sentido de que: i) a regulamentação dada pela Lei 13.103/2015, ao exercício da profissão de motorista, viola os direitos fundamentais referentes à proteção à saúde e higidez física e mental dos motoristas profissionais; ii) as alterações legislativas

ADI 5322 / DF

impugnadas, no que diz respeito ao regime de trabalho de tais profissionais, caracterizam-se como retrocesso social aos direitos trabalhistas anteriormente conquistados pelos referidos trabalhadores.

O parecer do Procurador-Geral da República reforça o objeto da questão constitucional ora posta:

“O conjunto normativo impugnado rege três aspectos fundamentais relativos às condições de trabalho dos motoristas profissionais: (a) jornada de trabalho, compreendida a remuneração por produção como fator de incentivo à intensificação da jornada; (b) locais de paradas obrigatórias para repouso e (c) natureza do vínculo jurídico de trabalho entre transportador autônomo e transportador auxiliar.”

É preciso registrar que a Lei 12.619/2012, conhecida como “Lei do Descanso”, a qual foi expressamente revogada pela Lei 13.103/2015, ora impugnada, foi resultado de intenso debate legislativo, fruto de um processo rigoroso de negociação entre as categorias patronal e trabalhadora do setor de transportes.

O objetivo da Lei 12.619 de 2012 era expressar um consenso sobre os problemas fundamentais do setor de transportes, especialmente no que dizia respeito à jornada de trabalho dos motoristas profissionais e da necessária infraestrutura ambiental para que tais trabalhadores pudessem obter descanso nas rodovias e, assim, exercer suas atividades de modo seguro e saudável, não apenas para si, mas para todos os usuários do sistema viário.

Não é demais lembrar que as discussões parlamentares da Lei 12.619/2012 foram inspiradas pelo Regulamento 561, de 15/03/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia, o qual disciplina o tema no contexto comunitário europeu.

ADI 5322 / DF

O resultado daquele processo de discussões no Congresso Nacional e a busca de consensos entre categorias profissionais e parlamentares foi a aprovação da Lei 12.619/2012, a qual garantiu aos motoristas profissionais brasileiros: i) uma jornada de trabalho do motorista empregado limitada a 8 horas, com prorrogação de, no máximo, 2 horas; ii) tempo máximo de condução de 4 horas, intercalado por paradas obrigatórias de 30 minutos, para motoristas empregados e autônomos; iii) intervalo entre as jornadas de 1 hora para descanso e alimentação do motorista profissional empregado; iv) intervalo de 11 horas entre jornadas para descanso, sem possibilidade de fracionamento para o motorista empregado e com possibilidade de fracionamento para o motorista autônomo, desde que seja garantido o descanso mínimo de 9 horas; v) em caso de trabalho em duplas, os motoristas que revezam a direção no mesmo veículo tinham garantido o descanso diário de, no mínimo, 6 horas com o veículo estacionado ou em alojamento externo, vi) descanso semanal remunerado de 24 horas, com possibilidade de acumulação; vii) direito a pagamento de indenização correspondente ao valor do salário-hora com adicional de 30%, quanto ao tempo de espera em filas de embarque e desembarque de cargas, fora da jornada normal de trabalho; viii) proibição de remuneração proporcional à distância percorrida, tempo de viagem ou natureza e quantidade de produtos transportados; ix) disponibilização de pontos de espera e repouso com observância de normas de segurança, conforto e higiene para o devido descanso dos motoristas.

Considerada uma conquista dos trabalhadores do ramo de transportes, tal regulamentação foi revogada pela Lei 13.103/2015, a qual é objeto de impugnação na presente ação direta de inconstitucionalidade. A Lei 13.103/2015 reduziu as garantias expressamente consignadas na legislação anterior, impactando, especialmente, nas condições de trabalho dos motoristas profissionais.

Dentre as principais novidades da Lei 13.103/2015 estão: i) elastecimento da possibilidade de prorrogação da jornada de trabalho de

ADI 5322 / DF

2 horas para até 4 horas, desde que tal seja feito mediante negociação coletiva; ii) ampliação do tempo máxima de condução contínua e entre paradas obrigatórias de 4 horas para 5 horas e meia, para o motorista de veículo de cargas; iii) redução para 6 horas, a cada 3 dias, do período de descanso interjornada quando o motorista trabalha em dupla; iv) flexibilização dos limites de jornada de trabalho, desde que justificada na chegada mais rápida ao destino; v) possibilidade de fixação de jornada de trabalho especial em trajetos de longa distância, desde que em negociação coletiva, para possibilitar o transporte de cargas vivas, perecíveis ou especiais; vi) autorização de que a jornada de trabalho do motorista profissional seja livremente determinada, em relação aos horários de início, término e cumprimento de intervalos; vii) possibilidade de fixar-se remuneração em função da distância percorrida, tempo de viagem, natureza e quantidade de produtos transportados; viii) autorização para redução do intervalo intrajornada para descanso e alimentação dos motoristas, desde que seja feita mediante negociação coletiva.

Conforme demonstrado, as questões postas na presente ação direta de inconstitucionalidade dizem respeito aos limites da jornada de trabalho, ao tempo obrigatório de descansos, bem como à proteção constitucional à saúde e segurança dos trabalhadores do ramo de transportes no Brasil.

1. Contexto Constitucional

A Constituição de 1988 foi enfática ao reconhecer e garantir direitos fundamentais sociais aos trabalhadores, especialmente no artigo 7º e seus incisos. Dentre esses direitos fundamentais dos trabalhadores, destaco:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

(...)

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a

ADI 5322 / DF

compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

(...)

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

A discussão constitucional encetada na presente ação direta de inconstitucionalidade exige contextualização histórica do regime constitucional trabalhista constituído em 1987/1988 no Brasil.

É sabido que o Estado Liberal de Direito, modelo político resultante das revoluções liberais do final do século XVIII, pouco interveio nas relações contratuais trabalhistas até o século XX. Foi somente no século passado, que as lutas dos trabalhadores, impulsionada pelo surgimento dos primeiros exemplos de Estados Sociais de Direito, notadamente no México e na Alemanha, resultou numa expressa e contundente tutela dos direitos sociais fundamentais trabalhistas.

A ordem econômica, conforme dicção da própria literalidade da norma constitucional (art. 170 da CRFB), deve ser balizada pelo princípio da valorização do trabalho humano, conforme observa o Professor Tércio Sampaio Ferraz Júnior:

"A (ordem) econômica deve visar assegurar a todos a existência digna conforme os ditames da justiça social. O objetivo da ordem social é o próprio bem-estar social e a justiça social. A primeira deve garantir que o processo econômico, enquanto produtor, não impeça, mas ao contrário, se oriente para o bem-estar e a justiça sociais. A segunda não os assegura, instrumentalmente, mas os visa, diretamente. Os valores econômicos são valores-meio. Os sociais, valores-fim."(FERRAZ JR., Tércio Sampaio. A legitimidade na Constituição de 1988, in FERRAZ JÚNIOR, Tércio Sampaio; DINIZ, Maria Helena; GEORGAKILAS, Ritinha Stevenson. Constituição de 1988:

ADI 5322 / DF

legitimidade, vigência, eficácia e supremacia. São Paulo : Editora Atlas, 1989, p. 53)

As relações contratuais, em geral, e as relações contratuais trabalhistas, em particular, devem considerar sujeitos e objetos concretos, fazendo referência às pessoas e aos seus comportamentos inseridos no mundo da vida em que tais relações acontecem. Conforme anotei, em contexto paralelo:

Em dimensão elastecida do objeto imediato se localiza um determinado comportamento. A referência mediata é àquilo que é tangível ou corpóreo. Portanto, o que passa a avultar no objeto da relação jurídica são os comportamentos, ou seja, dar relevância, por exemplo, à boa-fé, à confiança, valores que juridicamente passam a ser recuperados. O objeto não é mais algo em si, passa a ter função. (FACHIN, Luiz Edson. Teoria Crítica do Direito Civil, 3a ed. São Paulo/Rio de Janeiro: Renovar, 2012, p. 108)

Não se olvida que as múltiplas possibilidades de compreensão do fenômeno jurídico podem conduzir a resultados diferentes na hermenêutica constitucional, porém, o estabelecimento de visões contrapostas também pode colaborar para impulsionar formas mais adequadas de enfrentar os desafios contemporâneos. Nesse contexto, já refleti e registrei:

A crise efetiva do direito contemporâneo pode não tão somente acostar à fragilidade dos pilares da modernidade, passíveis de estarem fincados na universalidade do sujeito, no individualismo e na autonomia; pode, também, cunhar o esboroar da abstração, da racionalidade única, da ausência de contradição no discurso da ciência. Mais ainda, sob as antinomias, o risco e o relativismo, instala-se a possibilidade do respeito à diferença e aos direitos fundamentais olvidados. (FACHIN, Luiz Edson. Teoria Crítica do Direito Civil, 3ª ed. São

ADI 5322 / DF

Paulo/Rio de Janeiro: Renovar, 2012, p. 95-96).

O Estado Social de Direito, considerando essa realidade, deve direcionar todos os seus esforços institucionais para o ser humano considerado em sua comunidade, ou seja, aquela em que o outro é tomado como sujeito de direitos e deveres, digno de inclusão no grupo social e enredado por obrigações recíprocas.

Pela regra do reconhecimento, todos os sujeitos da comunidade são fins em si mesmos, estimulando-se a mais plena possível igualdade de direitos, de modo que “(...)Cada um só possui os direitos que aceita para os outros, ou seja, cada um é sujeito de direito na mesma medida em que reconhece o outro como sujeito de direito.” (BARZOTTO, Luis Fernando. Justiça Social: gênese, estrutura e aplicação de um conceito, in **Revista Jurídica Virtual**, vol. 5, n. 48, p. 1-21, maio 2003, p. 7).

É consabido que há harmônica convivência entre princípios que inspiram o Estado Liberal de Direito, que prestigia as liberdades, e o Estado Social de Direito, que se compromete com a igualdade, no Texto Constitucional de 1988. Sob a síntese do Estado Democrático de Direito (art. 1º, caput, da CRFB), é possível testemunhar que a dinâmica histórica, social e cultural está construindo as balizas concretas do direito do trabalho brasileiro, sempre com as interferências econômicas locais e globais recíprocas no rumo de novas conformações das relações trabalhistas.

Assim sendo, os destinatários das normas constitucionais de 1988 são legitimados para reivindicarem, sob os auspícios da Constituição positivada, direitos sociais fundamentais trabalhistas como corolários primários do modelo político alcunhado de Estado Democrático de Direito. A concretização das normas constitucionais efetiva-se nas relações jurídicas que se firmam em atos, contratos e outras formas de relações civis a que os sujeitos envolvem-se no ordenamento jurídico.

ADI 5322 / DF

Não raro se associa o fenômeno de mitigação dos direitos fundamentais sociais, especialmente os trabalhistas, em face de contingências da realidade social, econômica e política, as quais supostamente seriam impeditivas da sua plena concretização. Sem maiores divergências, a proteção jurídica ao trabalho é considerada como direito fundamental social, de modo que sempre que são necessários ajustes nas condições jurídicas estabelecidas para o contrato de trabalho, com a finalidade de que sua regulamentação pelas normas infraconstitucionais não afronte diretamente a proteção constitucional que lhe é endereçada.

Considerando o contexto de concretização da Justiça Social, como fundamento constitucional inarredável do ordenamento jurídico constitucional brasileiro, o fundamento constitucional da dignidade humana será tomado no seu aspecto intersubjetivo, ou seja, a partir de uma concepção em que o ser humano é tido a partir e no contexto de sua relação com os seus pares em comunidade.

Trata-se de uma concepção de dignidade da pessoa humana, como fundamento do ordenamento constitucional, o qual exige proteção concreta e real, com a finalidade de que todos recebam igual consideração e respeito por parte do Estado e da própria comunidade, indicando, portanto, uma inarredável dimensão política de tal princípio fundamental.

Nesse lugar epistêmico de perceber os fatos e avaliar os atos jurídico-constitucionais, o princípio da dignidade humana ocupa o espaço comunitário como produto do reconhecimento de que todos os seres humanos são merecedores de igual respeito e proteção, sem distinções de qualquer natureza. Ingo Sarlet, sobre o tema, sintetiza:

Neste sentido, há como afirmar que a dignidade (numa acepção também ontológica, embora definitivamente não biológica) é a qualidade reconhecida como intrínseca à pessoa

ADI 5322 / DF

humana, ou da dignidade como reconhecimento, (...) (SARLET, Ingo. As dimensões da dignidade da pessoa humana: construindo uma compreensão jurídico-constitucional necessária e possível, in SARLET, Ingo (org.). Dimensões da dignidade: ensaios de filosofia do Direito e Direito Constitucional. Porto Alegre: Editora Livraria do Advogado, 2005, p. 26)

Numa dimensão mais verticalizada, em relação à teoria do reconhecimento, é possível afirmar que a dignidade exige o respeito e a proteção sempre dirigida ao outro, ou seja, observância de direitos e de forma sempre recíproca. Isso tem como principal consequência a exigência de respeito à dignidade do outro como condição da dignidade própria, exigindo das autoridades públicas e dos indivíduos de toda a comunidade atitudes de igual respeito e consideração mútuas. Beatrice Maurer, nesse diapasão, afirma:

Assim também o direito deverá permitir e encorajar todas as circunstâncias necessárias à integridade da dignidade fundamental do ser humano em sua dignidade atuada. Manifestando-se a dignidade em atos, é em todos os níveis que o direito poderá intervir, ordenar, a fim de permitir o melhor desenvolvimento possível das relações entre as pessoas. (MAURER, Beatrice. Notas sobre o respeito da dignidade da pessoa humana...ou pequena fuga incompleta em torno de um tema central. in SARLET, Ingo (org.). Dimensões da dignidade: ensaios de filosofia do Direito e Direito Constitucional. Porto Alegre: Editora Livraria do Advogado, 2005, p.87)

No contexto do respeito recíproco à dignidade, como dimensão intrínseca da vida em comunidade, deve-se registrar que o princípio da dignidade humana não vincula apenas os atos das autoridades públicas, mas, também, e, principalmente, atos dos indivíduos que convivem em comunidade, o que projeta o direito constitucional, especialmente a sua dogmática dos direitos fundamentais, também para as relações privadas.

ADI 5322 / DF

A Constituição da República confirma, em seu art. 7º, a garantia de um patrimônio jurídico-constitucional mínimo assegurado ao trabalhador, trazendo para o manto de sua tutela um rol exemplificativo de direitos sociais, muitos deles designadamente referentes às relações trabalhistas.

Ao estar expresso, no *caput* do art. 7º da Constituição, que São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, ampliou-se o rol de direitos fundamentais e estabeleceu um pressuposto de contínuo progresso e aperfeiçoamento de garantias e direitos sociais do cidadão, vetor axiológico-normativo a nortear, por sua vez, a elaboração, interpretação e aplicação de toda a legislação infraconstitucional desse ramo do Direito.

Maurício Godinho Delgado, em obra doutrinária, elucida que o patamar civilizatório mínimo é composto por normas constitucionais, em geral, ressalvadas as hipóteses de flexibilização dos incisos VI, XIII e XIV do art. 7º da Constituição da República, por normas de tratados e convenções internacionais ratificadas pelo Brasil e por normas infraconstitucionais, que asseguram patamares de cidadania ao cidadão. (Delgado, Maurício Godinho. Curso de direito do trabalho: obra revista e autorizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores 18. ed. São Paulo: LTr, 2019. p. 1539)

Ora, o destinatário da proteção constitucional e reconhecimento dos direitos fundamentais trabalhistas é o próprio trabalhador e, se o espírito do legislador constituinte foi o de garantir a ampliação da melhoria de suas condições sociais e de conferir maior segurança ao meio ambiente do trabalho, não se afigura admissível interpretação literal que, ao invés de garantir o cumprimento da Constituição, subscreva a sua própria desconstitucionalização.

ADI 5322 / DF

A noção que sobrevém da convergência de inúmeros preceitos constitucionais, a exemplo, entre outros, dos princípios da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, CRFB), da valorização social do trabalho (art. 1º, IV, CRFB) e da justiça social (arts. 3º, I, II e III; 7º a 9º; 170; e 193, CRFB) conduz à necessidade de máxima proteção da relação de trabalho, com vistas à concretização do direito fundamental ao trabalho (art. 5º, XIII, CRFB) e à promoção dos direitos fundamentais sociais trabalhistas (arts. 7º a 11, CRFB).

Aliás, a interpretação constitucional adequada ao propósito de conferir a maior efetividade possível aos direitos sociais fundamentais também está amparada na Convenção Americana de Direitos Humanos, ratificada pelo Brasil, no ano de 1992. O Brasil assumiu, segundo o art. 26 da referida Convenção, o compromisso de potencializar progressivamente os direitos sociais, econômicos e culturais, de forma a garantir sua plena efetividade, por via legislativa ou por outro meio considerado apropriado. Assim está posto:

Artigo 26. Desenvolvimento progressivo

Os Estados Partes comprometem-se a adotar providências, tanto no âmbito interno como mediante cooperação internacional, especialmente econômica e técnica, a fim de conseguir progressivamente a plena efetividade dos direitos que decorrem das normas econômicas, sociais e sobre educação, ciência e cultura, constantes da Carta da Organização dos Estados Americanos, reformada pelo Protocolo de Buenos Aires, na medida dos recursos disponíveis, por via legislativa ou por outros meios apropriados. (CONVENÇÃO AMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. Art. 26. Disponível em: Acessado em 05.10.2020)

Assim, do dever de desenvolvimento progressivo, decorre atribuição do Estado de que sejam tomadas todas as providências possíveis e fornecidos suficientemente recursos aptos ao cumprimento do

ADI 5322 / DF

compromisso internacional firmado.

Nessa lógica do imperativo de ampliação da efetividade dos direitos fundamentais sociais dos trabalhadores sucede o dever de não regressividade, a demandar que medidas de restrição ao seu exercício se deem mediante justificção concernente à totalidade de direitos sociais, econômicos e culturais, em atenção ao patamar civilizatório mínimo.

O sistema de proteção das relações de trabalho opera, então, pela garantia de patamares mínimos dos direitos sociais, de forma a não se admitir o retrocesso social, porquanto a noção de concretização dos direitos fundamentais sociais requer a manutenção da rede de proteção ao trabalhador, posto que medidas flexibilizadoras implicariam desfazimento do sistema constitucional de garantia de direitos sociais trabalhistas.

É nesse contexto que serão analisados os argumentos e pedidos da presente ação direta de inconstitucionalidade, no que diz respeito aos dispositivos da Lei 13.103/2015, ora impugnados.

2. Preliminares

Preliminarmente, **declaro acompanhar** o Ministro Relator Alexandre de Moraes quanto às preliminares suscitadas, de modo que **não conheço**, por ausência de fundamentação jurídica, a presente ação direta de inconstitucionalidade **quanto aos artigos 2º, 3º, 6º (em parte), 8º (em parte), 10, 14, 15 (em parte) e 16 a 20 da Lei 13.103/2015.**

3. Procedência dos pedidos

Igualmente, **acompanho o Ministro Relator Alexandre de Moraes**, em relação aos dispositivos da Lei 13.103/2015 por ele declarados inconstitucionais. Assim sendo, reproduzo aqui a parte dispositiva do voto do Ministro Relator, em que há um resumo da procedência parcial do pedido da presente ação direta de inconstitucionalidade, **reafirmando**,

ADI 5322 / DF

portanto, minha concordância com o Ministro Relator Alexandre de Moraes na parte em que ele julga procedentes os pedidos de declaração de inconstitucionalidade:

Diante do exposto, CONHEÇO PARCIALMENTE DA AÇÃO DIRETA, e, na parte conhecida, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE a ação, declarando como INCONSTITUCIONAIS:

(a) a expressão “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”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C;

(b) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C;

(c) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento;

(d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório;

(e) a expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º” do § 12 do art. 235-C;

(f) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, constante do caput do art. 235-D;

(g) o § 1º do art. 235-D;

(h) o § 2º do art. 235-D;

(i) o § 5º do art. 235-D;

(j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e

(k) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no

ADI 5322 / DF

veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.

Não obstante, além desses dispositivos, em que estou acompanhando o voto do Ministro Relator Alexandre de Moraes para julgar procedentes os pedidos da presente ação, e por entender que as convenções e acordos coletivos de trabalho não podem flexibilizar direitos fundamentais sociais dos trabalhadores brasileiros, acrescento outros dispositivos em que, nesta parte, divergindo do Ministro Relator Alexandre de Moraes, voto pela procedência dos pedidos, declarando também a sua inconstitucionalidade. São eles:

(l) art. 71, §5º da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015;

(m) art. 235-C, caput e §13, da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015;

Do ponto de onde vejo a questão constitucional posta, e como tenho afirmado em reiterados julgamentos perante este Plenário do Supremo Tribunal Federal, a justiça Social como vetor e fundamento do Estado Democrático de Direito (art. 1º, IV, da CRFB), positivado e espraído pelas normas da Constituição de 1988, é a diretriz segura de que a valorização do trabalho humano objetiva garantir a todos e todas uma existência digna (art. 170 da CRFB), bem como de que o primado do trabalho é a base da ordem social brasileira, tendo por objetivos o bem-estar e a justiça social dos cidadãos e cidadãs brasileiros (art. 193 da CRFB).

É importante aqui lembrar que a Justiça Social trata das relações do indivíduo com a comunidade em que ele se insere. Assim, a Justiça Social, ao chamar a atenção para aquilo que é justo em comunidade, também, e ao mesmo tempo, determina os deveres de uns em relação aos outros, no seio dessa comunidade.

ADI 5322 / DF

Assim sendo, diante do contexto contemporâneo brasileiro, para que as convenções ou acordos coletivos de trabalho prevaleçam, exige-se que da negociação coletiva resultem vantagens compensatórias a direitos fundamentais cuja reserva negocial seja expressa no próprio rol sugerido pelo legislador constituinte.

Nesse ponto, não se pode admitir qualquer margem à mera renúncia de direitos fundamentais, especialmente dos direitos sociais dos trabalhadores. Isso porque não se pode negociar, nem individual tampouco coletivamente, o dever de contínuo e progressivo desenvolvimento e aperfeiçoamento do sistema protetivo das relações de trabalho.

A Constituição de 1988 garantiu, de forma expressa e inequívoca as condições sociais dos trabalhadores e, portanto, veda, de forma sistemática, são incompatíveis com a Carta da República de 1988 prejuízos resultantes de negociação coletiva que contrariem tal sistema.

São essas, pois, as razões pelas quais além daqueles dispositivos indicados no voto do Ministro Relator Alexandre de Moraes, também **JULGO PROCEDENTES** os pedidos de declaração de inconstitucionalidade do art. 71, §5º da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015; e do art. 235-C, caput e §13, da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015.

Por fim, além desses, mas, nesta parte, em face da preservação do direito redução dos riscos, direitos à saúde e segurança do trabalho, direitos fundamentais sociais, expressamente previstos no artigo 7º, XXII, da Constituição da República, também declaro a inconstitucionalidade dos seguintes dispositivos:

(n) art. 235-D, §3º, §7º e §8º da CLT, com a redação dada pelo art. 6º

ADI 5322 / DF

da Lei 13.103/2015;

(o) art. 235-G da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015;

(p) art. 67-C do CTB, com a redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015;

(q) art. 9º da lei 13.103/2015;

(r) art. 4º , §§ 3º, 4º e 5º da Lei 11.442/2007, com a redação dada pelo artigo 15 da Lei 13.103/2015.

A declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos supramencionados deve-se, em grande medida, à observância do princípio da proibição do retrocesso social, especialmente em matéria de saúde e segurança do trabalhador brasileiro, buscando potencializar a confiança do cidadão na ordem jurídica e na estabilidade e segurança das regras definidas pelo legislador constituinte e ordinário, garantindo a subsistência das normas protetivas.

Com efeito, decorre da fixação de um patamar minimamente adequado de direitos, a que o Estado se impõe, com o objetivo de vedar atos legislativos ou administrativos de cunho retroativo ou retrocessivo. Os direitos fundamentais, especialmente os de cunho social, econômico e cultural, consolidam direitos inerentes à condição humana e obstam a atuação estatal cuja ingerência venha a eliminar, reduzir ou restringir em qualquer medida o alcance aos direitos fundamentais expressamente garantidos pela Constituição.

O Estado, por meio de suas múltiplas funções de poder, tem como dever proteger os direitos fundamentais de qualquer reducionismo ou relativização que desconfigure seu núcleo essencial, sob pena de que a atuação legislativa ou administrativa se sobreponha ao compromisso constitucional e detenha poder suficiente para dispor arbitrariamente sobre o conteúdo mesmo dos direitos fundamentais.

ADI 5322 / DF

Assim, a competência normativa exige observância da concretização social dos direitos fundamentais assentados na Constituição da República, razão pela qual as medidas infraconstitucionais que lhe sejam contrárias ou sirvam de óbice à sua realização, ou seja, que visem eliminar ou reduzir conquistas sociais constitucionalmente contempladas, implica desvirtuamento de seu programa normativo constitucional. Assim anota Ingo Sarlet:

(...) verifica-se que a proibição de retrocesso, mesmo na acepção mais estrita aqui enfocada, também resulta diretamente do princípio da maximização da eficácia de (todas) as normas de direitos fundamentais. Por via de consequência, o artigo 5º, § 1º, da nossa Constituição, impõe a proteção efetiva dos direitos fundamentais não apenas contra a atuação do poder de reforma constitucional (em combinação com o artigo 60, que dispõe a respeito dos limites formais e materiais às emendas constitucionais), mas também contra o legislador ordinário e os demais órgãos estatais (já jurídica e a proteção da confiança), que, portanto, além de estarem incumbidos de um dever permanente de desenvolvimento e concretização eficiente dos direitos fundamentais (inclusive e, no âmbito da temática versada, de modo particular os direitos sociais) não pode em qualquer hipótese suprimir pura e simplesmente ou restringir de modo a invadir o núcleo essencial do direito fundamental ou atentar, de outro modo, contra as exigências da proporcionalidade. (Sarlet, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional*. 11 ed. Porto Alegre; Livraria do Advogado, 2012, p. 405, grifei)

Isso, entretanto, não implica reconhecer caráter absoluto ao princípio da proibição de retrocesso, tendo como consequência o engessamento máximo da ação legislativa e administrativa. Admite-se, então, certa margem de discricionariedade às autoridades públicas para conformá-lo, desde que estejam no contexto de uma ponderação para atender direitos

ADI 5322 / DF

igualmente fundamentais e na medida em que se consiga oferecer argumentação qualificada e controle rigoroso de constitucionalidade. Também no particular, registra o professor Ingo Sarlet:

(...) não se pode encarar a proibição de retrocesso como tendo a natureza de uma regra geral de cunho absoluto, já que não apenas a redução da atividade legislativa à execução pura e simples da Constituição se revela insustentável, mas também pelo fato de que esta solução radical, caso tida como aceitável, abarcaria por conduzir a uma espécie de transmutação das normas infraconstitucionais em direito constitucional, além de inviabilizar o próprio desenvolvimento deste. (...) Assim, a proibição de retrocesso assume (como parece ter sido suficientemente fundamentado) feições de verdadeiro princípio constitucional fundamental implícito, que pode ser reconduzido tanto ao princípio do Estado de Direito (no âmbito da proteção da confiança e da estabilidade das relações jurídicas inerentes à segurança jurídica), quanto ao princípio do Estado Social, na condição de garantia da manutenção dos graus mínimos de segurança social alcançados, sendo, de resto, corolário da máxima eficácia e efetividade das normas de direitos fundamentais sociais e do direito à segurança jurídica, assim como da própria dignidade da pessoa humana. Em se levando em conta que a proibição de retrocesso social, por não se tratar de regra geral e absoluta, mas sim, de princípio, não admite solução baseada na lógica do tudo ou nada (na esteira das lições de Dworkin, Alexy e Canotilho), aceitando determinadas reduções no âmbito das conquistas sociais ao nível infraconstitucional, encontra-se vedada, desde logo e por evidente, sua supressão pura e simples. Com efeito, aqui vale reproduzir a lição de Gomes Canotilho, ao sustentar que o núcleo essencial dos direitos sociais já realizado e efetivado pelo legislador encontra-se constitucionalmente garantido contra medidas estatais que, na prática, resultem na anulação, revogação ou aniquilação pura e simples desse núcleo essencial, de tal sorte que a liberdade de conformação do legislador e a

ADI 5322 / DF

inerente autorreversibilidade encontram limitação no núcleo essencial já realizado. (Sarlet, Ingo Wolfgang. A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. 11 ed. Porto Alegre; Livraria do Advogado, 2012, p. 407)

Com o legítimo objetivo de ampliação da efetividade dos direitos fundamentais, sucede o dever de não regressividade, a demandar que medidas de restrição ao exercício dos direitos fundamentais se deem mediante justificação concernente à totalidade de direitos sociais, econômicos e culturais, em atenção ao patamar mínimo civilizatório.

A questão em apreço demanda, portanto, compreender se a restrição ou a supressão parcial do âmbito de proteção, constituindo exercício da liberdade de conformação normativa, é constitucionalmente válida, sem representar violação ao princípio da proibição do retrocesso social. Porém, as normas indigitadas, ora impugnadas, alegadamente retrocessivas, na realidade, conduz justamente à conformação do amálgama que busca adequar os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, que, enquanto valor e fundamento da ordem econômica (CRFB, art. 170, caput) e da ordem social (CRFB, art. 193), protege, ao lado da livre iniciativa, o valor social do trabalho, fundamento do Estado de Direito efetivamente democrático (art. 1º, IV, da CRFB), e os objetivos republicanos de “construir uma sociedade livre, justa e solidária” e “erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais” (Art. 3º, I e III).

Esses valores não são abstratos, mas orientam concretamente a política trabalhista no Brasil cuja vocação é valorizar o trabalho e o trabalhador, assegurando-lhe existência digna.

Assim sendo, **DIVIRJO PARCIALMENTE** do Ministro Relator Alexandre de Moraes, declarando a inconstitucionalidade também das seguintes normas:

ADI 5322 / DF

(l) art. 71, §5º da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015;

(m) art. 235-C, caput e §13, da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015;

(n) art. 235-D, §3º, §7º e §8º da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015;

(o) art. 235-G da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015;

(p) art. 67-C do CTB, com a redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015;

(q) art. 9º da lei 13.103/2015;

(r) art. 4º, §§ 3º, 4º e 5º da Lei 11.442/2007, com a redação dada pelo artigo 15 da Lei 13.103/2015.

4. Improcedência dos pedidos

Em todos os demais dispositivos (arts. 5º, 6º, em parte, 8º, em parte, e 22 da Lei 13.103/2015), ACOMPANHO o Ministro Relator em relação à improcedência das alegações da exordial.

É como voto.

03/07/2023

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

VOTO-VISTA

O SENHOR MINISTRO NUNES MARQUES: Impugnam-se, na presente ação direta de inconstitucionalidade, diversos dispositivos da Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.

Por força desse diploma legal foram alterados e acrescidos dispositivos à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) – Decreto-Lei n. 5.452/1942 –, ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei n. 9.503/1997 –, e às Leis n. 11.442/2007 e 7.408/1985, com a concomitante revogação de alguns artigos do diploma de n. 12.619/2012.

Além das exigências de exames toxicológicos, interessam ao presente feito as inovações surgidas a pretexto de melhor disciplinar a jornada de trabalho, com seus intervalos, e o tempo de direção do motorista profissional, tudo para aumentar a segurança de todos – condutores, passageiros ou pedestres – que trafegam nas rodovias brasileiras.

De início, registro que o ilustre Relator, na esteira das observações lançadas pelo Advogado-Geral da União e pelo Procurador-Geral da República, decidiu-se por não conhecer da ação, em parte, exatamente quanto aos artigos livres de impugnação específica.

Acompanho Sua Excelência no ponto e, assim fazendo, também deixo de conhecer da ação quanto aos seguintes dispositivos da Lei n. 13.103/2015, não sem antes pontuar que em nenhum deles identifiquei nós de inconstitucionalidade: art. 2º; art. 3º; art. 6º, na parte em que altera a redação do § 4º do art. 235-D da CLT; art. 8º, no que modifica a redação dos arts. 132, § 2º, 230, XXIII, e 259, § 4º, do CTB; art. 10; art. 14; art. 15, quanto à inserção do § 4º no art. 4º e dos arts. 5º-A e 13-A na Lei n.

ADI 5322 / DF

11.442/2007, que versa sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração; art. 16; e art. 20.

No mais, passo à análise de cada um dos preceitos devidamente impugnados, agrupando-os de acordo com o diploma legal nos quais se encontram inseridos.

Na própria Lei n. 13.103/2015:

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

- I – transportador, embarcador ou consignatário de cargas;**
- II – operador de terminais de cargas;**
- III – aduanas;**
- IV – portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;**
- V – terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.**

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

- I – estações rodoviárias;**
- II – pontos de parada e de apoio;**
- III – alojamentos, hotéis ou pousadas;**
- IV – refeitórios das empresas ou de terceiros;**
- V – postos de combustíveis.**

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses

ADI 5322 / DF

mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Sustenta-se a inconstitucionalidade do art. 9º na medida em que teria desobrigado os empregadores e tomadores dos serviços de transporte rodoviário do ônus de fornecer aos motoristas locais de espera, de repouso e de descanso, com as necessárias condições de segurança, sanitárias e de conforto.

O silêncio da lei é providencial. Uma tal obrigação nem sempre seria cumprível. Poderia, por vezes, ocasionar a inviabilidade econômica das empresas de transporte ou tomadoras dos serviços.

Apenas em virtude de ter deixado de prever determinada obrigação, que viria a beneficiar os motoristas profissionais, não se faz inconstitucional o dispositivo.

O contrário, por sua vez, poderia configurar afronta à Lei Maior, no que impostos ônus desmedidos aos agentes econômicos, ao arrepio do postulado da livre iniciativa e do princípio da livre concorrência (CF, art. 170, *caput* e inciso IV).

Não se desconhece que a Constituição Federal exorta o Estado e os empregadores a adotarem medidas de redução dos ricos inerentes ao trabalho, mediante normas de saúde, higiene e segurança (CF, art. 5º XXII).

Evidentemente, a previsão constitucional não pode ser interpretada como fundamento bastante a toda e qualquer reivindicação por melhores condições de trabalho.

Para que se façam atender tais ou quais reivindicações, sempre legítimas, conquanto só às vezes possíveis, é necessária a convergência de

ADI 5322 / DF

outros fatores.

Assim, não ser atendidas não apenas por meio da lei em sentido estrito, mas também, por exemplo, via convenções ou acordos coletivos, essas e esses mais identificados com as circunstâncias do momento, traduzidas nas necessidades de quem trabalha e nas possibilidades dos empregadores.

Ainda na Lei n. 13.103/2015:

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência:

I – as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e

II – as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei.

Em resumo, a condução ininterrupta do veículo de transporte de passageiros ou de cargas, por mais de cinco horas e trinta minutos, e a inobservâncias dos intervalos para descanso são consideradas infrações graves, apenáveis com multa (CTB, art. 230, XXIII). As penalidades alusivas a essas infrações, se cometidas até a data de publicação da Lei n. 13.103/2015, foram amenizadas, passando de multa para advertência.

Da mesma forma, a condução de veículo com excesso de peso, para além dos percentuais de tolerância, é considerada infração média, apenável com multa (CTB, art. 230, V). As penalidades correspondentes a tais infrações, quando praticadas até 2 anos antes da entrada em vigor da Lei n. 13.103/2015 foram abrandadas, convertendo-se em advertência.

ADI 5322 / DF

As disposições do art. 22, ao atenuarem determinadas sanções administrativas, são, portanto, dirigidas a situações específicas, de maneira a desonerar motoristas profissionais e empresas de transporte rodoviário.

É possível vislumbrar nelas o propósito de facilitar a continuidade da atuação de profissionais e empresas que respondem pelo transporte rodoviário nacional.

Trata-se de medida razoável e proporcional, destinada a beneficiar um ramo importantíssimo da atividade econômica do País.

Ademais, essencialmente, da disposição não irradiam efeitos genéricos e abstratos aptos a alterar o ordenamento jurídico vigente.

Logo, os arts. 9º e 22 da Lei n. 13.103/2015 são compatíveis com a Constituição Federal.

Na CLT (Decreto-Lei n. 5.452/1942):

Art. 71. Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

§ 1º Não excedendo de 6 (seis) horas o trabalho, será, entretanto, obrigatório um intervalo de 15 (quinze) minutos quando a duração ultrapassar 4 (quatro) horas.

§ 2º Os intervalos de descanso não serão computados na duração do trabalho.

§ 3º O limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quando ouvido o Serviço de Alimentação de Previdência Social, se verificar que o estabelecimento atende

ADI 5322 / DF

integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares.

§ 4º A não concessão ou a concessão parcial do intervalo intrajornada mínimo, para repouso e alimentação, a empregados urbanos e rurais, implica o pagamento, de natureza indenizatória, apenas do período suprimido, com acréscimo de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da remuneração da hora normal de trabalho.

§ 5º O intervalo expresso no *caput* poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

O inconformismo é dirigido exatamente contra o § 5º, acima reproduzido, na redação que lhe deu o art. 4º da Lei n. 13.103/2015.

Importante gizar, desde logo, que os intervalos em análise não integram o cômputo da jornada de trabalho a ser cumprida pelo motorista. Por isso, fracioná-los ou reduzi-los não ocasionará aumento do tempo de trabalho – e também de direção, para ser mais específico –, em prejuízo para o motorista. Poderá, sim, reduzir o período constituído pela jornada de trabalho mais intervalos internos a ela, aumentando, por consequência, o tempo de descanso interjornada.

A isso se acresce que, depois de 5 horas e 30 minutos de direção, no

ADI 5322 / DF

máximo, o motorista deverá fazer uma pausa para descansar (CTB, art. 67-C, *caput*).

Ainda, como condição às cogitadas reduções ou fracionamentos, a lei exige prévia convenção ou acordo coletivo de trabalho, o que garantirá o ajuste mais adequado aos interesses das partes.

Art. 168. Será obrigatório exame médico, por conta do empregador, nas condições estabelecidas neste artigo e nas instruções complementares a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho:

- I – a admissão;
- II – na demissão;
- III – periodicamente.

§ 1º O Ministério do Trabalho baixará instruções relativas aos casos em que serão exigíveis exames:

- a) por ocasião da demissão;
- b) complementares.

§ 2º Outros exames complementares poderão ser exigidos, a critério médico, para apuração da capacidade ou aptidão física e mental do empregado para a função que deva exercer.

§ 3º O Ministério do Trabalho estabelecerá, de acordo com o risco da atividade e o tempo de exposição, a periodicidade dos exames médicos.

§ 4º O empregador manterá, no estabelecimento, o material necessário à prestação de primeiros socorros médicos, de acordo com o risco da atividade.

§ 5º O resultado dos exames médicos, inclusive o exame complementar, será comunicado ao trabalhador, observados os preceitos da ética médica.

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

ADI 5322 / DF

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei n. 9.503, de 23 de setembro e 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

Os §§ 6º e 7º foram acrescentados ao art. 168 da CLT por força do art. 5º da Lei n. 13.103/2015.

Inicialmente, observo que, dadas as atribuições a serem desempenhadas pelo trabalhador admitido em contrato de emprego, poderão ser exigidos exames complementares, a critério médico (CLT, art. 168, § 2º).

Ora, se até um profissional da saúde pode exigir casuisticamente outros exames, por certo assim também poderá fazer a lei, tendo em conta as especificidades da profissão exercida por aquele a ser contratado.

Na espécie, existe razão para que a exigência legal se dirija não a todos os motoristas, mas apenas àqueles que o fazem por profissão.

O jornal Correio Braziliense, em matéria publicada em 12 de outubro de 2020, apresenta dados elucidativos a respeito do assunto:

A realidade das estradas brasileiras ainda é muito desconhecida. Jornadas exaustivas, que levam motoristas profissionais ao uso de drogas, colocam em risco não apenas a vida dos próprios, mas, também, dos que trafegam nas rodovias. Levantamento da SOS Estrada revela que os exames toxicológicos de mais de 700 mil motoristas profissionais de caminhão, vans e ônibus confirmam uso de drogas. A pesquisa,

ADI 5322 / DF

realizada entre março de 2016 e setembro deste ano, detectou alta presença de substâncias tóxicas. Nesse período, 67% dos testes de portadores de carteiras do tipo C, D e E foram positivos para cocaína.

A SOS Estrada utilizou os dados do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) e do Renainf (Registro Nacional de Infrações de Trânsito) para realizar o estudo. Exames toxicológicos precisam ser apresentados por condutores profissionais na renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e também para contratação e demissão nas empresas. Conforme a pesquisa, 170,8 mil condutores testaram positivo para drogas, com altos índices acima do limite permitido pela legislação. Desse total, 140,7 mil eram motoristas com carteiras C, D e E.

Rodolfo Rizzotto, coordenador do SOS Estradas, vê o uso de drogas por condutores profissionais um problema e um risco que precisam ser tratados. Para ele, a obrigatoriedade de realização dos exames ajudou a melhorar o quadro em relação aos dados de 2015, mas os números ainda são preocupantes. “Em 2016, houve uma redução importante no uso de drogas por parte desses condutores e, em 2019, houve uma redução, segundo a metodologia aplicada, de 60% de uso de drogas por motoristas profissionais. É uma queda muito importante”, avalia.

[...]

Reportando-se aos resultados colhidos a partir da vigência da Lei n. 13.103/2015, ora impugnada, o periódico comemora:

[...]

Ainda que os números de motoristas confirmando o uso de drogas sejam altos, desde a promulgação da Lei nº 13.103/15 – que obriga a apresentação do exame toxicológico –, os índices de acidentes nas rodovias brasileiras apresentaram queda. Segundo dados da Confederação Nacional do Trânsito (CNT), em 2015, quando o exame ainda não era exigido, as estradas

ADI 5322 / DF

brasileiras registraram 122.155 acidentes e, em 2016, com a obrigatoriedade do exame toxicológico, foram 96.361. No ano passado, o total recuou para 67.427, queda de 44,8% em relação aos dados de 2015.

[...]

Como se vê, as especificidades da atividade remunerada justificam o tratamento diferenciado da lei, que deixa de incluir, na obrigatoriedade dos exames toxicológicos, motoristas não profissionais.

Em data recente, é oportuno lembrar, este Tribunal assentou a constitucionalidade de dispositivos legais mediante os quais vedada a comercialização de bebidas alcoólicas em áreas não urbanas às margens das rodovias federais. Por ocasião do julgamento das ADIs 4.017 e 4.103, foi fixada a seguinte tese de repercussão geral:

Não viola a Constituição a previsão legal de imposição das sanções administrativas ao condutor de veículo automotor que se recuse à realização dos testes, exames clínicos ou perícias voltados a aferir a influência de álcool ou outra substância psicoativa (artigo 165-A e artigo 277, parágrafos 2º e 3º, todos do Código de Trânsito Brasileiro).

Não há nada de inconstitucional nas medidas administrativas que visam coibir a condução de automóveis por motoristas sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa. Em se tratando de motoristas profissionais, obviamente, é natural que tais medidas tenham maior carga de efetividade.

Todavia, sendo a exigência legal justificada por questão de segurança viária, não é razoável a aplicação no momento em que o motorista profissional esteja sendo desligado do emprego.

Ora, se o indivíduo já não vai exercer a profissão de motorista, o

ADI 5322 / DF

exame toxicológico perde a razão de ser. Por outro lado, se for continuar no ofício, embora trabalhando para outro empregador, o exame ocorrerá no momento da admissão.

Por tais razões, entendo a exigência do exame toxicológico na ocasião do desligamento do emprego como desnecessariamente invasiva à intimidade da pessoa natural, em claro desrespeito à cláusula do devido processo legal substantivo (CF, art. 5º, LIV).

Diante do exposto, o § 6º do art. 168 da CLT, parcialmente inconstitucional, deverá sofrer redução de texto com a ablação do trecho “e por ocasião do desligamento”, remanescendo a seguinte redação:

Art. 168. [...]

[...]

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, **previamente à admissão**, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

A seguir reproduzo o texto do art. 235-A da CLT, com a redação que lhe conferiu a Lei n. 13.103/2015:

Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado: (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

I – de transporte rodoviário coletivo de passageiros; (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

II – de transporte rodoviário de cargas. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

A proponente insurge-se contra o adjetivo “coletivo”, no que revelaria injustificado tratamento desigual em prejuízo dos demais motoristas em atividade remunerada.

ADI 5322 / DF

A distinção legal resulta das peculiaridades do transporte rodoviário coletivo de passageiros, que exige mais dos respectivos motoristas. Quanto àqueles outros, que prestam serviços a usuários específicos, não se impõe a mesma *expertise*, e menor deve ser o desgaste físico e emocional no exercício da profissão.

O tratamento legal diferenciado decorre da distinção encontrada nas situações fáticas a serem disciplinadas, não se configurando, portanto, qualquer ofensa ao princípio da igualdade (CF, art. 5º, *caput*).

Analiso, agora, as disposições do art. 235-C, na redação dada pelo art. 6º da Lei n. 13.103/2015:

Art. 235-C. 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. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

[...]

§ 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 n. 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. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias,

ADI 5322 / DF

não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

[...]

§ 12 Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

§ 13 Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

[...]

O Supremo Tribunal Federal, não poucas vezes, firmou entendimento a consagrar o princípio da supremacia das convenções e acordos coletivos de trabalho, desde que guardem respeito aos direitos trabalhistas intransigíveis.

Ocorre que, no extremo das possibilidades abertas pelo *caput* do art. 235-C da CLT, o motorista será submetido a jornadas de 12 horas (8 horas ordinárias mais 4 horas extraordinárias).

Se assim for preciso, então que seja pelo regime previsto no art. 235-F, de modo que o trabalhador se beneficie de um intervalo interjornada maior.

Receio que o art. 235-C venha a ser utilizado para contornar a jornada de trabalho de 12 horas, à qual se deve seguir período de 36 horas de descanso, pelo menos.

Portanto, não se afigura inconstitucional o regramento se dentre as aplicações que possa receber se exclua aquela representativa de burla à

ADI 5322 / DF

jornada conhecida como “12 por 36”.

Acerca do § 3º, devo dizer que o intervalo interjornada se presta principalmente a revigorar física e mentalmente o trabalhador. Tratando-se de motoristas, com cargas e vidas humanas sob sua responsabilidade, surge ainda mais importante a restauração de corpo e mente, como forma de prevenir acidentes automobilísticos.

O dispositivo legal, ao autorizar o fracionamento da pausa interjornada, em alguma medida pode contribuir para a ocorrência de acidentes nas estradas, ao arrepio de diversos valores constitucionais, como, diretamente, o direito à segurança viária, previsto no § 10 do art. 144 da Carta de 1988.

Além disso, a declaração da inconstitucionalidade de todo o § 3º não implicará qualquer prejuízo aos motoristas, porquanto já garantido, na legislação não específica da categoria profissional, direito ao referido intervalo de pelo menos 11 horas (CLT, art. 66).

Como bem já demonstra a própria expressão da lei, durante o tempo de espera, o motorista entrega seu tempo, quando não seu trabalho, em benefício da atividade econômica desenvolvida pelo patrão. Daí por que a pausa deve integrar a jornada de trabalho, mormente quando se observa que, durante tal interregno, se for preciso, o motorista fará manobras no veículo.

Assim, excluir tal intervalo do período de jornada de trabalho significa simplesmente não remunerar o motorista – ou remunerá-lo aviltadamente, com apenas 30% do que seria devido ao empregado, a título de indenização –, em absoluto desrespeito aos mais mezinhos direitos fundamentais.

Quanto ao § 13, reconheço que a existência de tantas variáveis, a

ADI 5322 / DF

exemplo das condições de trânsito e de clima, torna inviável uma rígida fixação de horário para o início e, por consequência, para a duração e o término da jornada de trabalho.

Permito-me agora, diante desse § 13, recobrar a necessidade de uma pausa interjornada de 11 horas, no mínimo.

As razões tornam-se ainda mais claras quando se observa que os motoristas não têm horário fixo para começar suas jornadas.

Não seria razoável admitir que o motorista esteja obrigado a iniciá-las a qualquer hora e, concomitante a isso, não tenha direito a um intervalo interjornada de 11 horas, pelo menos.

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica

ADI 5322 / DF

dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

O repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos, é direito de todos os trabalhadores, urbanos ou rurais (CF, art. 7º, XV). Porquanto semanal, há de ser usufruído até o sétimo dia de trabalho,

ADI 5322 / DF

esteja onde estiver o motorista. Conseqüentemente, não se pode suspender a fruição do direito ao retorno à base da empresa (matriz ou filial), ou mesmo ao domicílio do motorista, se já passados 7 dias.

Importa observar que o art. 235-D, *caput*, da CLT nem sequer condiciona a aplicação da regra à existência de prévia convenção ou acordo coletivo de trabalho, pintando em cores vivas sua afronta ao mandamento constitucional.

Pois bem. A obrigatoriedade de fruição do direito até o sétimo dia de trabalho torna impossível a cumulatividade dos descansos semanais, arrastando à inconstitucionalidade também os §§ 1º e 2º do art. 235-D da CLT.

Ademais, após o cumprimento da jornada de trabalho, com o veículo já parado, o motorista empregado fica dispensado do serviço. Portanto, a toda evidência, o § 3º não diz nada além do óbvio. O tempo de espera, mencionado no parte final do dispositivo, não resultará nas conseqüências legais previstas nos §§ 8º, 9º e 11 do art. 235-C da CLT, uma vez que são inconstitucionais.

A regra do § 5º adota como pressuposto a ideia de que ao motorista seja possível descansar perfeitamente, com o veículo em movimento pelas rodovias brasileiras, enquanto o outro prossegue dirigindo.

O pressuposto, todavia, não procede, mesmo que as rodovias brasileiras não fossem tão precárias como em verdade são.

A necessária restauração física e mental do ser humano só ocorre sob algumas condições mínimas, conforme revelam vários estudos sobre o tema.

A regra, de tão desarrazoada, revela menoscabo à dignidade do

ADI 5322 / DF

trabalhador motorista, impondo-lhe o desgaste físico e emocional de permanecer sobre rodas por até 72 horas, ou seja, até 3 dias.

O § 6º, por sua vez, apenas prevê a possibilidade de o motorista conduzir o veículo até lugar seguro, desde que isso não comprometa a segurança rodoviária.

Prosseguir com a viagem até local seguro não significa, porém, cuidar apenas do veículo. Inclui cuidar da carga e, mais importante, dos passageiros. Interromper a viagem para que o motorista descanse nem sempre será a opção mais adequada aos imperativos de segurança. Por vezes, o mais apropriado será prosseguir até que todos se encontrem em local seguro.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz dispositivo com o mesmo sentido. No § 2º do art. 67-C, prescreve:

Art. 67-C. [...]

[...]

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

Diferentemente, o § 7º versa norma nitidamente prejudicial ao trabalhador motorista.

Estando embarcado o veículo, claro que a viagem se encontra em curso, e o motorista, na cabine do veículo ou no alojamento da embarcação, não desfrutará das condições necessárias a sua plena restauração física e mental. Em essência, continua a serviço do

ADI 5322 / DF

empregador, aguardando que o veículo seja desembarcado para retomar o volante e seguir o percurso da viagem até o destino final.

Desrespeita a regra, portanto, os direitos do trabalhador à limitação da jornada laboral e ao descanso (CF, art. 7º, XIII, XIV e XVI).

O § 8º, reportando-se a situações que podem ter especificidades muito variadas – cargas vivas, perecíveis ou especiais, distâncias longas e viagens prolongadas até o estrangeiro –, prevê a possibilidade de as condições de trabalho do motorista serem ajustadas por convenção ou acordo coletivo.

Tantas especificidades escapam às conjecturas do legislador. Sendo assim, nada mais adequado que convenções ou acordos coletivos acolmatem a insuficiência da normatização heterônoma.

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

[...]

III – nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

O dispositivo se assemelha ao do § 5º do art. 235-D da CLT, e ambos são, pelas mesmas razões, incompatíveis com a Constituição Federal.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

ADI 5322 / DF

O dispositivo legal deve ser aplicado sem desconsiderar a regra que prevê pausa para descanso a cada 5 horas e 30 minutos de direção, no mínimo (CTB, art. 67-C, *caput*).

Depois das 12 horas trabalhadas, deve seguir-se um intervalo interjornada de 36 horas, a possibilitar que o motorista restabeleça plenamente suas condições físicas e mentais.

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

Como assinalado pelo Ministro Relator, a Lei n. 13.103/2015, ao alterar o texto do art. 235-G da CLT, em nada modificou o conteúdo que antes existia por força da Lei n. 12.619/2012.

Os termos da remuneração do motorista, assim como a oferta de comissão, devem ocorrer sem qualquer comprometimento da segurança viária.

Acerca das inovações na CLT, são constitucionais aquelas referentes ao § 5º do art. 71, ao § 7º do art. 168, ao art. 235-A, ao § 3º do art. 235-C, aos §§ 6º e 8º do art. 235-D, ao art. 235-F e ao art. 235-G.

O § 6º do art. 168 deve ser declarado parcialmente inconstitucional, com redução de texto, para que permaneça vigente sem a seguinte passagem: “[...] e por ocasião do desligamento [...]”.

ADI 5322 / DF

O art. 235-C, *caput*, deve ser declarado constitucional, merecendo interpretação conforme à Constituição Federal de maneira que fique impossibilitada sua utilização como burla à jornada conhecida como “12 por 36” (CLT, art. 235-F).

Também o § 3º do art. 235-D merecerá interpretação conforme à Constituição Federal, excluindo-se os reflexos financeiros do tempo de espera que prevê, porquanto inconstitucionais os §§ 8º e 9º do art. 235-C.

São, pois, incompatíveis com a Constituição Federal: o § 3º do art. 235-C; os §§ 8º, 9º e 12 do art. 235-C; o art. 235-D, *caput*, §§ 1º, 2º, 5º e 7º; e o inciso III do art. 235-E, todos da CLT.

CTB (Lei n. 9.503/1997):

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. (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 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. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

[...]

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

A norma define um sistema de proporcionalidade entre horas de

ADI 5322 / DF

direção e períodos de pausa para descanso, prevenindo, assim, o esgotamento físico e mental do motorista, o que poderia comprometer a segurança dele, além da carga ou dos passageiros aos seus cuidados.

Conforme já se elucidou, o fracionamento dos intervalos entre as jornadas prejudica o descanso do trabalhador, especialmente se não tem direito a horário preestabelecido para o início delas.

Logo, pelas mesmas razões que o § 3º do art. 235-C da CLT, também se apresenta incompatível com a Constituição Federal o § 3º do art. 67 do CTB.

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação. (Redação dada pela Lei n. 14.071, de 2020)

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015)

§ 2º Além da realização do exame previsto no *caput* deste artigo, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a 70 (setenta) anos serão submetidos a novo exame a cada período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do *caput* do art. 147 deste Código. (Redação dada pela Lei n. 14.071, de 2020)

§ 3º (Revogado).

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, no caso de resultado positivo para os exames de que trata este artigo, nos termos das normas do Contran. (Redação dada pela Lei n. 14.071, de 2020)

ADI 5322 / DF

§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias. (Redação dada pela Lei n. 14.071, de 2020)

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943. (Incluído pelo Lei n. 13.103, de 2015)

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos: (Redação dada pela Lei n. 14.440, de 2022)

I – fixar preços para os exames; (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

II – limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e (Redação dada pela Lei n. 13.103, de 2015)

III – estabelecer regras de exclusividade territorial. (Incluído pela Lei n. 13.103, de 2015).

Como se pode observar, as disposições acima transcritas tiveram a redação alterada por legislações posteriores à Lei n. 13.103/2015.

As mudanças não se mostram, contudo, substanciais a ponto de exigir a reiteração dos termos da peça impugnatória.

Como antes, também depois das leis supervenientes os dispositivos impugnados se referem à exigência de exames toxicológicos, com o propósito de melhorar a segurança dos próprios motoristas, além de todos os que trafegam pelas ruas e estradas do País.

ADI 5322 / DF

A exigência tem suas motivações e se afigura adequada e proporcional aos fins a que se propõe, não existindo nada em seu conteúdo a contrastar com os direitos previstos na Constituição Federal.

São constitucionais, portanto, o § 1º do art. 67-C e o art. 148, *in totum*, do CTB. É inconstitucional o § 3º do art. 67-C do diploma.

Na Lei n. 11.442/2007:

Art. 4º [...]

[...]

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

[...]

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.

A norma afasta a caracterização da relação de emprego, por óbvio, nos casos em que ausentes os elementos da pessoalidade, habitualidade (ou não eventualidade), subordinação e onerosidade.

Não é desinfluyente, todavia. Presta-se a esclarecer que a cessão de determinado veículo, por colaboração com outro motorista, pura e simplesmente, não basta para caracterizar o vínculo empregatício.

Com efeito, a relação de emprego decorre da presença de seus elementos caracterizadores. Antes de tudo, deriva dos fatos, à luz do princípio da primazia da realidade.

ADI 5322 / DF

Durante o julgamento da ADI 5.625, em que se discutia a Lei do Salão Parceiro (Lei n. 13.352/2016) e cujo acórdão foi lavrado por mim, tive a oportunidade de assentar:

[...]

O ponto nevrálgico da questão talvez resida exatamente em se perceber que a natureza do ajuste firmado entre os profissionais da estética e o estabelecimento (salão de beleza) será definida de acordo com a presença, ou não, daqueles elementos caracterizadores do vínculo empregatício, a saber: pessoalidade, habitualidade (ou não eventualidade), subordinação e onerosidade. Assim, para as hipóteses nas quais o acordo a ser celebrado careça dos elementos caracterizadores do vínculo empregatício, a lei faculta, estabelecendo critérios e forma, sua concepção por meio de contrato de parceria.

Nessa linha de ideias, é fácil verificar que a Lei n. 13.352/2016 não está juridicamente apta a afastar a possibilidade da caracterização do vínculo de emprego, se e quando a parceria for, de fato, um simulacro. Aliás, a própria norma impugnada expressamente ressalva essa hipótese (art. 1º-C, I e II, da Lei n. 12.592/2012, na redação da Lei n. 13.352/2016), ao prever a descaracterização do contrato civil de parceria em duas hipóteses: 1ª) inexistência de contrato de parceria formalizado e 2ª) exercício de funções, por parte do profissional da beleza, diferentes daquelas próprias de seu ofício e do ajuste de parceria firmado com o salão.

Nas hipóteses aqui ventiladas, tal como naquelas discutidas na ADI 5.625, o vínculo de emprego haverá de ser reconhecido pelo poder público, sendo suficiente para isso que se façam presentes seus elementos caracterizadores.

São, então, constitucionais os §§ 3º e 5º do art. 4º da Lei n. 11.442/2007, na redação que lhes deu o art. 15 da Lei n. 13.103/2015.

ADI 5322 / DF

De todo o exposto, **conheço parcialmente da ação e julgo procedentes os pedidos, em parte, para:**

Em relação à Consolidação das Leis do Trabalho:

(i) declarar a inconstitucionalidade parcial do § 6º do art. 168, com redução de texto a fim de que permaneça vigente sem a seguinte passagem: [...] e por ocasião do desligamento [...];

(ii) declarar a constitucionalidade do art. 235-C, *caput*, dando-lhe interpretação conforme à Constituição Federal de maneira a impossibilitar sua utilização como burla à jornada conhecida como “12 por 36” (CLT, art. 235-F);

(iii) declarar a constitucionalidade do § 3º do art. 235-D, atribuindo-lhe interpretação conforme à Constituição Federal de modo a excluir a possibilidade de reflexos financeiros do tempo de espera previsto na norma, dada a inconstitucionalidade dos §§ 8º e 9º do art. 235-C;

(iv) declarar a inconstitucionalidade do § 3º do art. 235-C; dos §§ 8º, 9º e 12 do art. 235-C; do *caput* e §§ 1º, 2º, 5º e 7º do art. 235-D; e do inciso III do art. 235-E; e

Quanto ao Código de Trânsito Brasileiro:

(v) declarar a inconstitucionalidade do § 3º do art. 67-C.

É o voto.

03/07/2023

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT**
ADV.(A/S) : **ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS**
ADV.(A/S) : **FERNANDO PESSOA DA NOBREGA**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE**
ADV.(A/S) : **SEM REPRESENTAÇÃO**
AM. CURIAE. : **SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS**
ADV.(A/S) : **MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU**
AM. CURIAE. : **FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS**
ADV.(A/S) : **JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR**
ADV.(A/S) : **ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO**
AM. CURIAE. : **CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS**

ADI 5322 / DF

	ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	:MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	:MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	:PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	:ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	:CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	:PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

VOTO:

O SENHOR MINISTRO LUÍS ROBERTO BARROSO:

1. Acompanho o voto do Min. Alexandre de Moraes, com o acréscimo feito pelo Min. Nunes Marques em relação ao § 6º do art. 168 da CLT, de modo a declarar a inconstitucionalidade da expressão “e por ocasião do desligamento”.

2. É como voto.

03/07/2023

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322 DISTRITO FEDERAL

RELATOR : **MIN. ALEXANDRE DE MORAES**
REQTE.(S) : **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT**
ADV.(A/S) : **ULISSES RIEDEL DE RESENDE E OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
INTDO.(A/S) : **CONGRESSO NACIONAL**
PROC.(A/S)(ES) : **ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS**
ADV.(A/S) : **FERNANDO PESSOA DA NOBREGA**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE**
ADV.(A/S) : **SEM REPRESENTAÇÃO**
AM. CURIAE. : **SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS**
ADV.(A/S) : **MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU**
AM. CURIAE. : **FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS**
ADV.(A/S) : **JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS**
AM. CURIAE. : **FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR**
ADV.(A/S) : **ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO**
AM. CURIAE. : **CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS**

ADI 5322 / DF

	ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	:MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	:MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS E OUTRO(A/S)
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	:PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	:ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	:ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	:CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	:PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

VOTO

O SENHOR MINISTRO DIAS TOFFOLI:

Acompanho Sua Excelência, o Ministro **Alexandre de Moraes**, em suas ponderadas conclusões.

Contudo, tendo em vista a pertinência das razões apontadas pelo Ministro **Nunes Marques**, manifesto-me pela inconstitucionalidade da expressão “e por ocasião do desligamento”, constante do parágrafo 6º do art. 168 da CLT.

É como voto.

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES

REQTE.(S) : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT

ADV.(A/S) : ULISSES RIEDEL DE RESENDE (0000968/DF) E OUTRO(A/S)

INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS

ADV.(A/S) : FERNANDO PESSOA DA NOBREGA (0010829/GO)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE

ADV.(A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO

AM. CURIAE. : SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS

ADV.(A/S) : MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU (147674/MG)

AM. CURIAE. : FETROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS

ADV.(A/S) : JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS (0068392/MG)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ ; FETROPAR

ADV.(A/S) : ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO (DF012067/)

AM. CURIAE. : CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB

ADV.(A/S) : MARCUS VINICIUS FURTADO COELHO (18958/DF, 167075/MG, 2525/PI, 463101/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU

ADV.(A/S) : MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS (47607/DF) E OUTRO(A/S)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET

ADV.(A/S) : PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO (166600/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX

ADV.(A/S) : ELIANA DA COSTA LOURENCO (051575/RJ)

AM. CURIAE. : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

ADV.(A/S) : PAULO TEODORO DO NASCIMENTO (32964/ES, 43241/GO, 53758/MG, 200806/RJ, 367904/SP)

Decisão: Após a leitura do relatório e a realização das

sustentações orais, o julgamento foi suspenso. Falaram: pela requerente, o Dr. Luiz Felipe Buaiiz Andrade; pelo *amicus curiae* Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - CFOAB, a Dra. Bruna Santos Costa; pelo *amicus curiae* Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná - FETROPAR, o Dr. Alexandre Simões Lindoso; e, pelo *amicus curiae* Confederação Nacional do Transporte, o Dr. Sérgio Antônio Ferreira Victor. Ausentes, justificadamente, os Ministros Luiz Fux (Presidente) e Roberto Barroso. Presidiu o julgamento a Ministra Rosa Weber, Vice-Presidente. Plenário, 15.9.2021 (Sessão realizada por videoconferência - Resolução 672/2020/STF).

Decisão: Após o voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator), que conhecia parcialmente da ação direta e, na parte conhecida, julgava-a parcialmente procedente, declarando como inconstitucionais: (a) a expressão "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", prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão "não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias", prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão "e o tempo de espera", disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão "as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C; (f) a expressão "usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso", constante do *caput* do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão "que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso", na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015, no que foi acompanhado pelo Ministro Marco Aurélio (que votara na sessão virtual em que houve pedido de destaque); e do voto do Ministro Ricardo Lewandowski, que acompanhava o Relator a fim de conhecer parcialmente da ação direta e, no mérito, divergia, em parte, pois, além de acompanhar o voto do Relator, julgando parcialmente procedentes os pedidos, também julgava procedente a ação para declarar a inconstitucionalidade da expressão "não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego",

contida no § 3º do art. 4º da Lei 11.442/2007; e dos §§ 4º e 5º do art. 4º da Lei 11.442/2007, pediu vista dos autos o Ministro Nunes Marques. Não participou o Ministro André Mendonça, sucessor do Ministro Marco Aurélio. Plenário, Sessão Virtual de 12.8.2022 a 19.8.2022.

Decisão: O Tribunal conheceu parcialmente da ação direta e, nessa extensão, julgou parcialmente procedente o pedido, declarando inconstitucionais: (a) por maioria, a expressão "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", prevista na parte final do § 3º do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º; (b) por maioria, a expressão "não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias", prevista na parte final do § 8º do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 8º; (c) por unanimidade, a expressão "e o tempo de espera", disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) por unanimidade, o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) por maioria, a expressão "as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º" do § 12 do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 12; (f) por maioria, a expressão "usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso", constante do caput do art. 235-D, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do caput; (g) por unanimidade, o § 1º do art. 235-D; (h) por unanimidade, o § 2º do art. 235-D; (i) por unanimidade, o § 5º do art. 235-D; (j) por unanimidade, o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) por maioria, a expressão "que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso", na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º. Tudo nos termos do voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator). Ficaram vencidos, ainda, os Ministros Nunes Marques, Roberto Barroso e Dias Toffoli (declarando a inconstitucionalidade parcial do § 6º do art. 168 da CLT); o Ministro Nunes Marques (declarando a constitucionalidade do art. 235-C, caput, e do § 3º do art. 235-D, atribuindo-lhes

interpretação conforme, e a inconstitucionalidade do § 7º do art. 235-D, todos da CLT); o Ministro Ricardo Lewandowski (declarando a inconstitucionalidade de expressão contida no § 3º do art. 4º, e dos §§ 4º e 5º do art. 4º, todos da Lei 11.442/2007); e, vencidos, também, os Ministros Edson Fachin e Rosa Weber (declarando a inconstitucionalidade do art. 71, § 5º, da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015; dos arts. 235-C, caput e § 13, 235-D, § 3º, § 7º e § 8º, e 235-G, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; do art. 67-C do CTB, com a redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015; do art. 9º da Lei 13.103/2015; e do art. 4º, §§ 3º, 4º e 5º, da Lei 11.442/2007, com a redação dada pelo artigo 15 da Lei 13.103/2015). Não votou o Ministro André Mendonça, sucessor do Ministro Marco Aurélio, que votara em assentada anterior. Plenário, Sessão Virtual de 23.6.2023 a 30.6.2023.

Composição: Ministros Rosa Weber (Presidente), Gilmar Mendes, Cármen Lúcia, Dias Toffoli, Luiz Fux, Roberto Barroso, Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Nunes Marques e André Mendonça.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário