

A ADI 5322 e as alterações na Lei do Motorista

NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

Advogado e Consultor Jurídico. Bacharel em Direito pela PUC/SP. Especialista em Direito do Trabalho pela PUC/SP. Especialista em Gestão de Negócios pela Fundação Dom Cabral. Especialista em Gestão de Recursos Humanos pela Fundação Dom Cabral. Pós-graduado em Relações Trabalhistas pela Fundação Dom Cabral. MBA Desenvolvimento Empresarial em Transporte Comercial pela FGV – Fundação Getúlio Vargas. Pós-graduado em Compliance Trabalhista pelo IEPREV.

1. Introdução

O Supremo Tribunal Federal proferiu decisão nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322 trazendo significativas alterações na Lei 13.103/15¹ que regulamenta a profissão do motorista e que alterou a CLT e o CTB.

A Lei 13.103/2015 revogou alguns dispositivos da Lei 12.619/2012,² trazendo outras inovações importantes, mas alterou sensivelmente o tempo de espera, inclusive reduzindo a sua indenização que antes era correspondente a hora mais 30% para 30% sobre a hora normal, além de permitir que as horas do tempo de espera pudessem ser consideradas dentro da jornada e não apenas após a jornada normal de trabalho como previa a Lei 12.619/12.

1. BRASIL. Lei 13.103 de 02 de março de 2015. Brasília: DF. Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 30 ago.2025.
2. BRASIL. Lei 12.619 de 30 de abril de 2012. Brasília:DF. Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 30 ago.2025.

2. A Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322

A ADI 5322³ foi proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), em 20/05/2015, com intuito de obter a declaração de inconstitucionalidade de vários dispositivos da Lei 13.103/15 e apenas em 15/09/2021 teve início o julgamento. Em 12/07/2023 foi publicada a certidão de julgamento e o acórdão da decisão de mérito foi publicado em 30/08/2023.

3. Temas declarados constitucionais

Antes de analisarmos os temas declarados inconstitucionais pelo STF e que estão causando grande preocupação no mundo jurídico e empresarial, vale destacar os demais temas que o STF declarou constitucionais e que também são de grande relevância para o transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

3.1 Redução do intervalo para refeição por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho (CLT, art. 71, § 5º)

A Lei 13.103/15 acrescentou o § 5º ao art. 71 da CLT para prever que o intervalo intrajornada estabelecido no *caput* poderá ser reduzido e/ou fracionado e o previsto no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo, em razão da natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que estão submetidos 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.

Em seu voto, o ministro Alexandre de Moraes entendeu que de modo geral, os acordos e convenções coletivas de trabalho não devem sofrer in-

3. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADI 5322. Relator Min.Alexandre de Moraes. Disponível em: www.portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925. Acesso em: 30 ago.2025.

terferências externas no seu conteúdo, em respeito à autonomia de vontade que os fundamenta. Declara ser excesso de paternalismo julgar inconstitucional uma norma legal que remete ao campo da autonomia privada coletiva a fixação de trabalho e emprego de determinada categoria profissional como no caso do art. 71⁴, § 5º, da CLT, que não afronta o artigo 7º,⁵ XXII, da CF e encontra respaldo no artigo 611⁶-A, III, da CLT.

3.2 Exame toxicológico de larga janela de detecção (CLT, art. 168, §§ 6º e 7º e CTB, art. 148-A)

A Lei 13.103/15 deu nova redação ao art. 168 do CLT, para inserir os §§ 6º e 7º, dispondo que serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito a contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

O referido exame é obrigatório para a admissão e a demissão de motorista profissional empregado, em 1 ano a partir da entrada em vigor da Lei 13.103 (art. 13, II) e deverá ter janela de detecção mínima de 90 dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, sendo possível a utilização do exame toxicológico previsto no CTB, desde que realizado nos últimos 60 dias.

A Lei 13.103/15 trouxe a obrigação do motorista empregado se submeter a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado, pelo menos uma vez a cada

4. BRASIL. Decreto-Lei n.5.452, de 1 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Brasília: DF: Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em 30 ago.2025.
5. BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília/DF: Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 30 ago.2025.
6. BRASIL. Decreto-Lei n.5.452, de 1 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Brasília: DF: Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em 30 ago.2025.

2 anos e 6 meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto no CTB, desde que realizado nos últimos 60 dias (art. 235-B, VII, CLT).

Vale destacar que continua a disposição legal de que a recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e bebida alcoólica será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei (art. 235-B, VII, CLT).

De acordo com o STF a alteração legislativa tem por principal finalidade melhorar a segurança no trânsito o que vem ao encontro do que está previsto no § 10 do art. 144 da CF inserido pela EC 82/2014, que disciplina a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Por fim, entende o STF que a exigência dos exames toxicológicos por ocasião da: a) admissão; b) desligamento; c) habilitação da CNH; d) renovação da CNH; e e) periodicamente a cada dois anos e seis meses, impõe razoável e legítima restrição ao exercício da profissão de motorista, reduzindo os riscos sociais inerentes à categoria e preservando a incolumidade de todos os usuários de vias públicas, tendo havido o cuidado de preservar a intimidade dos motoristas ao assegurar a confidencialidade do resultado do exame.

3.3 Aplicação da Lei 13.103/15 apenas ao motorista empregado do TRC/TRP (CLT, art. 235-A)

O art. 235-A da CLT dispõe claramente que os preceitos contidos na Seção IV-A da CLT aplicam-se tanto ao motorista do transporte rodoviário de cargas quanto ao motorista de transporte rodoviário coletivo de passageiros.

O STF entendeu que não procede a alegação de que o artigo 235-A da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/15, seria inconstitucional simplesmente por ter excluído do seu âmbito de incidência motoristas profissionais que atuam em outras áreas, pois cabe ao Poder Legislativo elencar, com base nas suas atribuições constitucionais, qual ou quais profissões mereçam receber tratamento por meio de lei, concluindo pela constitucionalidade do referido dispositivo.

3.4 Prorrogação da jornada em até 4 horas extras por Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho (CLT, art. 235-C, caput)

A Lei 13.103 inseriu na CLT o art. 235-C para dispor que a jornada de trabalho do motorista profissional é de 8 horas diárias, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 horas extras ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 horas extras.

Para o STF, embora a CF determine, no art. 7º, XVI, uma remuneração pelo serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à hora normal, o texto constitucional não impõe um limite máximo de horas extras que podem ser realizadas pelo trabalhador, sendo que a profissão de motorista possui regramento especial em razão da própria dinâmica que envolve o transporte rodoviário de pessoas e de cargas, sendo autorizada a prestação de trabalho extraordinário até quatro horas, por intermédio de negociação coletiva.

O acórdão declara que não há afronta ao texto constitucional, pois a expressão impugnada não diz respeito ao trabalho ordinário prestado pelo motorista e sim o laborado em caráter excepcional e a Carta Magna não determinou um limite máximo de prestação de serviço extraordinário, remetendo a norma impugnada ao campo da negociação coletiva a possibilidade de prorrogação da jornada diária por até quatro diárias em conformidade com o art. 7º, XXVI da CF.

3.5 Jornada de trabalho flexível (CLT, art. 235-C, § 13)

O art. 235-C, § 13, da CLT dispõe que, salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos, o que consiste em alteração positiva para que fique bem esclarecido que a dinâmica da atividade profissional do motorista inviabiliza que este possa ter horário fixo de início e término de sua jornada, lembrando que os repousos e as pausas obrigatórias sempre deverão ser observados.

De acordo com o STF a Constituição Federal 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 (CF, art. 7º, XIII), declarando constitucional a jornada de trabalho flexível de que trata o art. 235-C, § 13, da CLT.

Vale ressaltar que o STF reconhece que tanto o motorista do transporte rodoviário de passageiros ou de cargas, exerce uma atividade tipicamente dinâmica que exige por vezes uma maior flexibilidade em relação ao início e término de sua jornada diária de trabalho e por essa razão o legislador deixou a cargo do empregador, de acordo com a necessidade da atividade exercida, a definição do melhor horário para o início e término da jornada de trabalho dos motoristas empregados, devendo ser respeitados os limites legais da jornada diária de trabalho.

3.6 Dispensa do motorista do serviço, após o cumprimento da jornada normal em viagens de longas distâncias (CLT, art. 235-D, § 3º)

O art. 235-D, § 3º da CLT estabelece que 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.

O STF entendeu que tal dispositivo não viola o art. 7º, XV e XXII, da CF, pois se trata 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.

3.7 Extrapolação da jornada pelo tempo necessário para chegada a um local seguro ou ao seu destino (CLT, art. 235-D, § 6º)

A Lei 13.103/15 alterou a regra prevista na Lei 12.619/12 estabelecendo que em situações excepcionais de inobservância justificada do limite 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. A referida regra já constava na Lei 12.619/12, mas no art. 235-E § 9º, da CLT, sendo situação de força maior devidamente comprovada.

Para o STF o art. 235-D, § 6º, da CLT não possui inconstitucionalidade, pois apenas prevê uma possibilidade, excepcional e justificada, de o motoris-

ta profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino, sendo que o texto legal condiciona a excepcional prorrogação da jornada normal ao respeito das normas de segurança rodoviária. Vale lembrar que a situação excepcional prevista no referido dispositivo legal deve ser devidamente registrada no controle de horário e acarreta a obrigação de pagamento de horas extras ao motorista profissional em razão da prorrogação da jornada normal de trabalho.

3.8 Intervalo de repouso diário nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo embarcado (CLT, art. 235-D, § 7º)

A Lei 13.103/2015 trouxe um novo disciplinamento para os 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 (11h de descanso), considerando esse tempo como de descanso (art. 235-D, § 7º, CLT).

O STF afastou o pedido de inconstitucionalidade do referido dispositivo aduzindo que a situação não se confunde com o tempo de prontidão de que trata o art. 244, § 3º, da CLT, pois a norma impugnada tratou de tempo de descanso, institutos que não se confundem, sendo que no referido período o motorista não fica aguardando ordens do empregador, não se enquadrando como jornada de trabalho.

Além disso, o acórdão destaca que o legislador condicionou tal fruição do tempo de descanso em local onde o veículo siga embarcado à existência no veículo de cabine-leito ou que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário.

3.9 Condições de trabalho específicas para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longas distâncias ou no exterior (CLT, art. 235-D, § 8º)

O art. 235-D, § 8º, da CLT, com a redação trazida pela Lei 13.103/2015 estabelece que, 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. Trata-se de importante previsão legal para que se possa adequar a legislação às necessidades específicas do transporte de cargas vivas e perecíveis.

Prevaleceu no STF o entendimento de que o referido dispositivo é constitucional, pois permite que, dada a especificidade da atividade de transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em viagens de longas distâncias ou em território estrangeiro, as condições de trabalho sejam ajustadas por meio de norma coletiva (ACT ou CCT), sem que haja a exclusão das normas gerais celetistas, possuindo caráter complementar que possibilita aos sindicatos interessados adequarem as melhores condições de trabalho conforme a necessidade da atividade, estando a norma em conformidade com o art. 7º, XXVI, da CF.

3.10 Jornada de 12 X 36 por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho (CLT, art. 235-F)

De acordo com o artigo 235-F da CLT, com a redação dada pela Lei 13.103/15, convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 horas por 36 horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Não ficou muito clara a menção ao “regime de compensação” e foi excluída a expressão contida na redação anterior que autorizava a implantação do referido regime de 12X36 “em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de características que o justifique.” Todavia, entendemos que na prática a alteração não foi substancial e tal regime pode ser útil em alguns segmentos específicos de transporte rodoviário de cargas, mas a sua aplicabilidade sempre dependerá de negociação coletiva.

No que pertine ao art. 235-F da CLT, o STF entendeu ser constitucional a referida regra, pois o art. 7º, XXII, da Carta Magna estabelece que a jornada normal de trabalho tem duração não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultando a compensação de horários, dando margem ao legislador ordinário para prever jornada de trabalho diferenciada, como é o caso do regime de 12X36.

3.11 Remuneração variável por meio de comissões observada a segurança (CLT, art. 235-G)

A remuneração variável passou a ser autorizada pela Lei 13.103/2015, sendo possível por meio da distância percorrida, 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 na referida Lei (art. 235-G, CLT).

Para o STF não há inconstitucionalidade da norma por possibilitar o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, pois encontra respaldo 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”.

Além disso, o acórdão entende equivocado o raciocínio exposto na petição inicial da ADI 5322 de que a percepção de remuneração variável irá favorecer o excesso de jornada e tempo de direção e comprometer a segurança do motorista e dos demais usuários das vias, pois não há nenhuma relação direta entre a percepção de 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 estradas, destacando ainda que a lei condiciona o pagamento da remuneração variável ao cumprimento das normas de segurança na rodovia e da coletividade.

3.12 Limite tempo de direção (CTB, art. 67-C)

De acordo com o art. 67-C⁷ do CTB, com a redação dada pela Lei 13.103/2015, é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas, devendo ser observados 30 mi-

7. BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília/DF: Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 30 ago.2025.

nutos para descanso dentro de cada 6 horas na condução do veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção, desde que não ultrapassadas 5 horas e meia contínuas no exercício da condução. Apenas para o transporte rodoviário de passageiros permanece a observância de 30 minutos para descanso a cada 4 horas na condução do veículo, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção (§ 1º-A do art. 67-C do CTB).

O STF entendeu que a referida norma ao possibilitar o 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 fundamento no inciso XXII do art. 7º da CF.

3.13 Condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de descanso (Lei 13.103, art. 9º)

A Lei 13.103/2015 se preocupou com a necessidade de condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, estabelecendo, no art. 9º, que terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras pelo ente competente, sendo vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de transportador, embarcador ou consignatário de cargas; operador de terminais de cargas; aduanas; portos marítimos, lacustres, fluviais e secos; e terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários (§ 1º).

Ainda sobre os locais de descanso e repouso dos motoristas profissionais, o art. 9º, § 2º, da Lei 13.103/2015 dispõe que são assim considerados as estações rodoviárias, os pontos de parada e de apoio, alojamentos, hotéis ou pousadas, refeitórios das empresas ou de terceiros e postos de combustíveis, sendo de livre-iniciativa a implantação dos locais de repouso previstos no referido artigo.

O STF declarou constitucional o art. 9º da Lei 13.103/2015 com fundamento no artigo 7º, inciso XXII, da CF, afastando a alegação contida na exordial da ADI 5322 de que o referido dispositivo retirou do empregador

ou do tomador do serviço a responsabilidade direta na disponibilização de locais adequados para descanso e higiene, tendo em vista que houve atuação do Poder Público na edição de normas tendentes a reduzir os riscos inerentes ao trabalho.

3.14 Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar (Lei 13.103, art. 15 que alterou o art. 4º, § 3º da Lei 11.442)

A Lei 11.442/2007⁸ foi alterada pela Lei 13.103/2015 para criar a figura jurídica do Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar, dispondo que ele recebe o veículo do TAC-Agregado, em regime de colaboração, sem a existência de vínculo empregatício entre o TAC-Auxiliar e o TAC-Agregado ou entre o primeiro e o embarcador (art. 15).

No acórdão da ADI 5322 o STF declarou constitucional o art. 15 da Lei 13.103/2015 que alterou o art. 4º, § 3º, da Lei 11.442/17, entendendo que a norma legal previu a figura do TAC-Auxiliar como um trabalhador autônomo assim considerado a pessoa física que presta serviços habitualmente por conta própria a uma ou mais de uma pessoa, assumindo os riscos da sua atividade econômica e o legislador possui certa margem de conformação para definir se essa ou aquela relação jurídica, em abstrato, representará ou não uma relação de emprego.

3.15 Conversão de multas em advertência (Lei 13.103, art. 22)

A Lei 13.103/2015 converteu em sanção de advertência; 1º) as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei 12.619, que alterou a CLT e o CTB, aplicadas até a data da publicação da Lei 13.103; 2º) as penalidades por violação ao inciso IV do art. 231 do CTB (tolerância por excesso de peso), aplicadas até 2 anos antes da entrada em vigor da Lei 13.103 (art. 22 da Lei 13.103/2015).

8. BRASIL. Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei 6.813 de 10 de julho de 1980. Brasília/DF. Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm. Acesso em 30 ago.2025.

Na mesma senda, o artigo 3º, do Decreto 8.433/2015, estabelece que as penalidades a que se refere o art. 22 da Lei 13.103/2015, ficam convertidas em advertências, conforme os procedimentos estabelecidos: pelo Ministério do Trabalho e Emprego, no caso das infrações ao disposto na Lei 12.619/12; e pelos órgãos competentes para aplicar penalidades, no caso das infrações ao Código de Trânsito Brasileiro, sendo que a restituição de valores pagos pelas penalidades referidas no *caput* deverá ser solicitada por escrito e autuada em processo administrativo específico junto ao órgão responsável pelo recolhimento.

Neste tema, o STF declarou constitucional o art. 22 da Lei 13.103/2015 entendendo que a norma impugnada na exordial da ADI 5322 tratou de conversão de sanção por infração administrativa, cuja natureza é de crédito não tributário, e que o CTN conceitua tributo como uma prestação pecuniária que não constitui ato ilícito, verificando a ausência de referência entre a norma impugnada e o dispositivo constitucional tido por violado.

4. Temas declarados inconstitucionais

Passaremos a examinar os temas da Lei 13.103/2015 que foram declarados inconstitucionais pelo STF no julgamento da ADI 5322.

4.1 Fracionamento do intervalo interjornada de 11h00 (CLT, art. 235-C, § 3º, e art. 67-C, § 3º, do CTB) e (CTB, art. 67-C, § 3º)

Diferentemente da CLT que no art. 66 estabelece que entre duas jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 horas consecutivas para descanso, a Lei 13.103 fixou no artigo 235-C, § 5º que o motorista deve ter um descanso de 11 horas dentro de 24 horas, sendo certo que permite o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida no CTB, garantidos de 8 horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período.

O voto do Min. Alexandre de Moraes na ADI 5322 reconhece que as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores, como é o caso dos arts. 66 e 235-C, § 3º, da CLT, possuem natu-

reza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado.

No caso dos motoristas profissionais do transporte de cargas e de passageiros, ressalta a importância do descanso entre uma jornada e outra, pois além de possibilitar a devida recuperação do corpo e da mente, diminui os níveis de stress e de cansaço, sendo o respeito ao intervalo interjornada de relevância para a segurança rodoviária, pois permite o descanso reparador e a manutenção plena do nível de concentração e cognição durante a condição do veículo.

O voto também destaca que o descanso interjornada vai além de possibilitar a recuperação física e mental, pois permite ao motorista usufruir de momentos de lazer e de convívio familiar, concluindo que o fracionamento desse período contraria frontalmente o art. 7º, XV, da CF, pois 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.

Portanto, o intervalo interjornada do motorista de 11 horas, dentro das 24 horas deverá ser usufruído de forma ininterrupta, não valendo mais a possibilidade de seu fracionamento, ficando restabelecida a mesma regra que estava prevista na Lei 12.619/2012.

4.2 Possibilidade de gozo do DSR no retorno do motorista à base ou ao seu domicílio em viagens de longa distância (CLT, art. 235-D, *caput*); cumulatividade de DSR (até 3) em viagens de longas distâncias (CLT, art. 235-D, § 2º); e fracionamento do DSR em 2 períodos em viagens de longas distâncias, sendo um destes de, no mínimo 30 horas ininterruptas (CLT, art. 235-D, § 1º)

A Lei 13.103/2015 prevê um tratamento especial às viagens de longas distâncias com duração superior a 7 dias, estabelecendo no art. 235-D da CLT que nessa situação o motorista terá direito ao descanso semanal remunerado de 35 horas, ficando esclarecido que representa a soma das 24 horas mais 11 horas do repouso diário, podendo ser 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.

Também permite o fracionamento do repouso semanal em dois períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 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 (§ 1º do art. 235-D).

Além disso, autoriza a cumulatividade de descansos semanais em viagens de longas distâncias que fica limitada ao número de três descansos consecutivos (§ 2º do art. 235-D). Com a decisão do STF na ADI 5322, ficam sem validade as regras anteriormente citadas, pois foram declaradas inconstitucionais.

De acordo com o voto do Min. Alexandre de Moraes, a possibilidade de fracionamento e acúmulo do descanso semanal remunerado parece não ter sido a intenção do legislador constituinte, pois tal flexibilização representa uma diminuição na tutela de direito social indisponível, violando o art. 7º, XV, da CF, que versa sobre matéria diretamente relacionada à dignidade e saúde do trabalhador, enfatizando que o descanso existe por imperativos biológicos, sendo defeso ao legislador prever a possibilidade de fracionamento e acúmulo desse direito.

Dessa forma, o STF declara que são inconstitucionais: a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condição do veículo estabelecida no CTB, garantidos o mínimo de 8 horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 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 o § 1º, observadas no primeiro período 8 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.

Em decorrência dessa decisão o motorista profissional deverá gozar dos intervalos interjornada de 11 horas e de 35 horas semanais de forma ininterrupta onde quer que esteja, inclusive durante as viagens.

Sobreleva ressaltar que a decisão do STF relegou ao oblívio que a exigência de cumprimento, pelos motoristas, dos descansos interjornada e semanais remunerados de forma ininterrupta acarretará mais tempo longe do seu domicílio e do convívio familiar o que contradiz a própria fundamentação da decisão, sem contar que a inexistência de pontos de parada com segurança e boa localização nas estradas pode oferecer ao motorista maior risco e insegurança no desenvolvimento do seu mister.

4.3 Tempo de espera (CLT, art. 235-C § 1º, 8º e 12º) e indenização de 30% do salário-hora normal (CLT, art. 235-C, § 9º)

A Lei 13.103/2015 deu nova redação ao artigo 235-C, § 8º, da CLT, para dispor que são consideradas 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.

A Lei 13.103/2015 dispõe que as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% do salário-hora normal, ou seja, apenas o adicional de 30% e não a hora mais o adicional, como previa a Lei 12.619/2012.

Segundo a Lei 13.103, em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. A interpretação que extraímos do referido dispositivo é que se busca evitar que o empregado esteja o dia todo em tempo de espera e venha receber menos do que o salário-base diário.

Além disso, previu no art. 235-C, § 11, da CLT que, se o tempo de espera for superior a 2 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 dos intervalos de refeição de 1 hora e de descanso interjornada de 11 horas, sem prejuízo do pagamento do adicional do tempo de espera (30% do salário hora normal).

A redução da indenização do tempo de espera de salário-hora normal acrescido de 30% para 30% do salário-hora normal, alteração trazida pela Lei 13.103/2015 no artigo 235-C, § 9º, sempre foi objeto de críticas em razão do retrocesso social.

As alterações feitas pela Lei 13.103/2015 em relação ao tempo de espera foram consideradas inconstitucionais pelo STF na ADI 5322, representando uma descaracterização da relação de trabalho, além de causar prejuízo ao direito do trabalhador, afrontando os arts. 1º, I e 7º, da CF.

O acórdão da ADI 5322 entende que o tempo de espera previsto no par, 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, não devendo ser dissociado o tempo despendido do 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.

4.4 Repouso com o veículo em movimento no caso de viagens em dupla de motoristas (CLT, art. 235-D, § 5º – TRC) e (CLT, art. 235-E, III – TRP)

A Lei 13.103/2015 trouxe alteração na CLT para dispor no art. 235-D, § 5º que, nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas.

A referida regra foi estabelecida para o motorista do transporte rodoviário de cargas (CLT, art. 235-D, § 5º) e para o motorista do transporte rodoviário de passageiros (CLT, art. 235-E, inciso III).

O STF entendeu que tanto o art. 235-D, § 5º quanto o art. 235-E, inciso III da CLT, traçam regra que contraria o estabelecido pela Constituição Federal no tocante à segurança e saúde do trabalhador, não se podendo

imaginar o devido descanso do trabalhador em um veículo em movimento, que muitas vezes sequer possui acomodação adequada para o corpo repousar após a jornada diária ou semanal de trabalho, sobretudo considerando que 59% das estradas brasileiras são classificadas como regulares, ruins ou péssimas.

Sobreleva ressaltar que no transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais, por via de regra, é exigida a adoção de veículo com dupla de motoristas e mesmo com a previsão contida no art. 235-D, § 8º, da CLT, haverá necessidade de adaptação para que as jornadas da dupla de motoristas passem a ser consideradas individualmente, seja em relação ao limite de jornada e tempo de direção, seja em relação aos repousos obrigatórios que deverão ser feitos com o veículo parado, elevando sobremaneira o custo operacional.

5. Da modulação dos efeitos da decisão

Caso o julgamento da ADI comprometa a segurança jurídica ou excepcional interesse social estiver em risco, o STF poderá modular os efeitos da decisão, ou seja, pode restringir os efeitos da declaração de inconstitucionalidade ou decidir que ela só tenha eficácia a partir do trânsito em julgado ou em outro momento a ser fixado, dependendo esta decisão da aprovação de 2/3 dos ministros que integram a Corte, o que se costuma chamar de modulação, conforme prevê o art. 27 da Lei 9.868/99.⁹

Portanto, a modulação dos efeitos é a faculdade de restringir a eficácia da decisão de inconstitucionalidade, a partir de seu trânsito em julgado ou de outro momento fixado no acórdão (art. 27 da Lei 9.868/99).

Neste passo, o STF pode modular os efeitos da decisão desde a sua vigência, a partir da publicação da certidão de julgamento, após a publicação do acórdão ou em outro momento que definir.

9. BRASIL. Lei 9.868, de 10 de novembro de 1999. Dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade e da ação declaratória de constitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal. Brasília/DF. Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19868.htm. Acesso em: 30 ago.2025.

No caso da ADI 5322 o acórdão publicado em 30/08/2023 não trouxe a modulação de seus efeitos, razão pela qual houve interposição de embargos declaratórios pelas seguintes entidades: e Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT e Confederação Nacional do Transporte em petição conjunta; Confederação Nacional da Indústria e Procuradoria Geral da República.

O acórdão dos Embargos de Declaração na ADI 5322 foi publicado em 29/10/2024 e não conheceu dos Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria – CNI e pela Confederação Nacional do Transporte – CNT e conheceu e deu parcial provimento aos embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT para (a) reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF); (b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuir-lhes eficácia *ex nunc*, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito da referida ação direta.

Com a referida decisão não há dúvidas de que o mérito da ADI 5322 surte efeitos apenas a contar da data da publicação da ata de julgamento, ou seja, a partir de 12/07/2023.

Dessa forma, a partir de 12/07/2023 é que passa a valer tanto a declaração de constitucionalidade de vários temas da Lei 13.103/2015 quanto à inconstitucionalidade dos seguintes itens: 1) Fracionamento do intervalo interjornada de 11h00 (CLT, art. 235-C § 3º, e art. 67-C, § 3º, do CTB) e (CTB, art. 67-C, § 3º); 2) Possibilidade de gozo do DSR no retorno do motorista à base ou ao seu domicílio em viagens de longa distância (CLT, 235-D, *caput*); 3) Cumulatividade de DSR (até 3) em viagens de longas distâncias (CLT, art. 235-D, § 2º); 4) Fracionamento do DSR em 2 períodos em viagens de longas distâncias, sendo um destes de, no mínimo 30 horas ininterruptas (CLT, art. 235-D, § 1º); 5) Tempo de espera (CLT, art. 235-C §§ 1º, 8º e 12) e indenização de 30% do salário-hora normal (CLT, art. 235-C, § 9º); 6) Repouso com o veículo em movimento no caso de viagens em dupla de motoristas (CLT, art. 235-D, § 5º e CLT, art. 235-E, III).

Outro aspecto importante é que há fundamentos legais e jurídicos para que as decisões judiciais que aplicaram retroativamente a decisão do STF na ADI 5322 sejam reformadas, pois tais decisões somente podem considerar

os efeitos a partir de 12/07/2023, data da publicação da ata de julgamento de mérito da ADI 5322, como restou decidido no acórdão em Embargos de Declaração.

Caso haja algum processo trabalhista já julgado aplicando a decisão da ADI 5322 antes de 12/07/2023, entendemos que a modulação dos efeitos pode ser invocada em sede de recurso, desde que respeitado o prazo legal para interposição e os requisitos de admissibilidade.

A modulação dos efeitos da decisão também pode ser arguida em fase de liquidação de sentença, tendo em vista o caráter “erga omnes” da decisão do STF e considerando que se trata de fato superveniente que deve ser considerado pelo juiz (CF, art. 102, § 2º, e CPC¹⁰, art. 493), podendo ser alegada inclusive a inexigibilidade da obrigação (CPC, artigo 525, § 1º, inciso III).

Caso a decisão judicial tenha dado efeitos à ADI 5322 anteriormente a 12/07/2023 e já tenha transitado em julgado, entendemos ser cabível ação rescisória, com fundamento nos arts. 525, § 15, 927, I, e 966, todos do CPC, observado o prazo decadencial de dois anos a contar do trânsito em julgado (CPC, art. 495).

Nos casos onde houver decisão judicial que descumpra a modulação dos efeitos contida no acórdão dos Embargos de Declaração na ADI 5322, cabe reclamação constitucional no STF com fundamento nos artigos 102, I, “I” e 105, I, “f” da Constituição Federal e art. 988, III e IV, do CPC.

6. Da negociação coletiva dos temas da Lei 13.103/2015 examinados pela ADI 5322

A decisão de mérito da ADI 5322 declarou constitucionais os seguintes temas que dependem de negociação coletiva para a sua implementação: 1) redução do intervalo para refeição (CLT, art. 71, § 5º); 2) prorrogação da jornada em até 4 horas extras (CLT, art. 235-C, *caput*); 3) condições específicas para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longas distâncias ou no exterior (CLT, art. 235-D, § 8º); 4) jornada de 12 X 36 (CLT, art. 235-F).

10. BRASIL. Lei 13.105, de 16 de março de 2015. Código de Processo Civil. Brasília/DF: Presidência da República. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 30 ago.2025.

Nos Embargos de Declaração interpostos pela CNTTT houve pedido para que o STF suprisse a omissão na decisão de mérito da ADI 5322, para que fosse esclarecido quanto à possibilidade de submissão dos temas tratados na referida ADI ao precedente do ARE 1.121.633¹¹ (Tema 1046) e, consequentemente, submetê-los à negociação coletiva.

No que pertine ao segundo pedido formulado, consistente em esclarecer a “possibilidade de submissão dos temas tratados na referida ADI ao precedente do ARE 1.121.633 (Tema 1046), o acórdão asseverou apenas que na ementa da ADI 5322 ficou consignado no item 3 o reconhecimento das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF) e constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Como nesse tópico o acórdão em embargos de declaração foi sintético, dúvidas surgem se o STF teria ou não autorizado a negociação coletiva, sobretudo dos temas da Lei 13.103/2015 declarados inconstitucionais.

A nosso ver, a menção no referido acórdão apenas à possibilidade de redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais mediante negociação coletiva é apenas exemplificativa.

Isso porque, a própria decisão de mérito também reconheceu como constitucional outros temas que podem ser tratados por meio de negociação coletiva: a) prorrogação da jornada em até 4 horas extras (CLT, art. 235-C, *caput*); b) condições específicas para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longas distâncias ou no exterior (CLT, art. 235-D, § 8º); e c) jornada de 12 X 36 (CLT, art. 235-F), não sendo razoável que na decisão de embargos o STF teria alterado a decisão de mérito para restringir a possibilidade de negociação coletiva apenas a redução do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais.

Além disso, não há no acórdão em embargos de declaração nenhuma restrição expressa à negociação coletiva dos temas da Lei 13.103/2015 declarados inconstitucionais.

11. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE 0000967-13.2014.5.18.0201. ARE 1121633. Relator Min. Gilmar Mendes. Brasília/DF: Presidência da República. Disponível em: www.portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5415427. Acesso em: 30 ago. 2025.

Em que pese a decisão de mérito da ADI 5322 ter declarado inconstitucionais alguns dispositivos da Lei 13.103/2015, não há nenhum impedimento expresso na decisão de mérito ou na decisão de embargos de declaração para que as entidades sindicais, por meio de autorização expressa das categorias econômica e profissional, possam ajustar os interesses legítimos de seus representados com fundamento no Tema 1046 do STF e no art. 7º, inciso XXVI, da Carta Magna que autorizou, até mesmo, a diminuição de salários mediante negociação coletiva (CF, art. 7º, VI).

Logo, considerando que nas negociações coletivas há igualdade de forças entre os sujeitos da negociação coletiva e desde que haja assembleia específica com a participação direta dos trabalhadores interessados de sorte a possibilitar a livre manifestação de vontade, entendemos que os instrumentos coletivos são válidos e prevalecem sobre os direitos assegurados por lei nos termos do art. 611-A da CLT, art. 7º, XXVI, da Constituição Federal e Tema 1046 do STF.

Sobreleva ressaltar o voto convergente do Ministro Dias Tóffoli, contido no acórdão dos Embargos de Declaração que, acompanhando integralmente o Ministro Relator ressalta, entretanto, que a

submissão dos temas tratados às negociações coletivas, como acolhido no voto do eminente Ministro Relator, poderá otimizar o cumprimento do acórdão proferido em proveito do próprio trabalhador, o qual, diante de viagens longas, pode preferir acumular e usufruir seu legítimo direito ao descanso de maneira cumulativa, em proveito da própria família.

O voto convergente do Ministro Dias Tóffoli, a nosso ver, aponta para a possibilidade de negociação coletiva, desde que reste demonstrada a compatibilidade com o disposto no art. 7º, XXVI, da Constituição Federal e os benefícios para o motorista profissional.

6. Conclusão

Em decorrência da decisão do STF na ADI 5322, a Lei 13.103/2015 sofreu as seguintes alterações: a) as horas de tempo de espera passarão a ser computadas como jornada de trabalho; b) o intervalo interjornada de 11h00 deve ser ininterrupto tanto em relação a CLT quanto no CTB; c) intervalo interjornada de 11h00 horas ininterrupto em viagens de longas distâncias

(mais de 7 dias); d) o descanso semanal remunerado não pode ser fracionado e nem acumulado, inclusive em viagens de longas distâncias; e) o motorista não pode mais gozar o descanso semanal remunerado no retorno a base ou ao seu domicílio; f) e no caso de dupla de motoristas no mesmo veículo o descanso não poderá ser feito com o veículo em movimento, regra que se aplica ao transporte rodoviário de cargas e ao transporte rodoviário de passageiros.

A obrigação de cumprimento dos intervalos interjornada e de descanso semanal remunerado de forma ininterrupta ao longo da viagem e onde o motorista estiver, conforme dispõe a decisão do STF, privará o empregado do convívio social e de lazer com a sua família, ainda que os locais de parada sejam adequados e seguros.

A decisão relegou ao oblívio que as possibilidades de fracionamento do intervalo interjornada e de cumulação e fracionamento do descanso semanal remunerado com a alternativa de gozar o descanso no retorno à base ou ao seu domicílio, visavam tornar a viagem mais rápida e dar maior conforto ao motorista nos períodos de descanso, atingindo a finalidade dos repousos.

O acórdão em embargos de declaração modulou os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuindo-lhes eficácia *ex nunc* a contar da publicação da ata do julgamento de mérito, ou seja, 12/07/2023, e reiterou o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF).

A decisão do STF na ADI 5322 trouxe impacto considerável na atividade econômica do transporte rodoviário de cargas e exigirá das empresas medidas necessárias para adaptação de suas operações e revisão da gestão administrativa envolvendo a prestação de serviços do motorista profissional, seja empregado ou autônomo, além de uma renegociação de contratos com os seus clientes em função do aumento do custo operacional e da redução da produtividade.