

NEGOCIAÇÃO COLETIVA COMO INSTRUMENTO DE ADEQUAÇÃO SETORIAL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS APÓS A ADI 5.322

ADILSON RINALDO BOARETTO

Assessor Jurídico da CNTTT/FTTRESP.

Resumo: Este artigo analisa os impactos da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal (STF) na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5.322 sobre a Lei do Motorista (Lei n. 13.103/2015), com foco na visão da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT). A ADI 5.322 declarou a inconstitucionalidade de dispositivos que flexibilizavam a jornada de trabalho e os períodos de descanso dos motoristas profissionais, gerando um vácuo regulatório e incertezas jurídicas. Contudo, em um cenário de infraestrutura precária no Brasil para o cumprimento rigoroso dos descansos diários e semanais, e considerando a complexidade operacional do transporte rodoviário de cargas, o artigo defende a imperiosa necessidade de se reavaliar a aplicabilidade de certas regras por meio da negociação coletiva. Fundamentado no Tema 1046 da Repercussão Geral do STF, que valida a prevalência do negociado sobre o legislado em direitos disponíveis,

propõe-se que, excepcionalmente, temas como o tempo de espera, o fracionamento do descanso interjornada e o acúmulo do descanso semanal possam ser objeto de acordos e convenções coletivas. Argumenta-se que a flexibilização negociada, com salvaguardas e monitoramento, pode conciliar a proteção à saúde e segurança do trabalhador com a realidade operacional do setor, promovendo a segurança viária e a sustentabilidade econômica, sem desprezar direitos absolutamente indisponíveis. A CNTTT, como autora da ADI 5.322, busca, com esta análise, oferecer um caminho pragmático e juridicamente sólido para a construção de novos parâmetros regulatórios que atendam às peculiaridades do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Palavras-chave: Negociação Coletiva; ADI 5.322; Motorista Profissional; Tempo de Espera; Descanso Interjornada; Descanso Semanal.

1. INTRODUÇÃO

O setor de transporte rodoviário de cargas é responsável pela movimentação de grande parte das riquezas do país. Contudo, a atividade é marcada por peculiaridades que a distinguem de outras, exigindo uma regulamentação que concilie a proteção do trabalhador com a complexidade operacional e as condições estruturais do país. A jornada de trabalho e os períodos de descanso dos motoristas profissionais sempre foram temas de intenso debate e de frequentes alterações legislativas, refletindo a tensão entre a busca por condições dignas de trabalho e a necessidade de flexibilidade para a execução das atividades.

Na visão da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), a Lei n. 12.619/2012 – conhecida como a primeira “Lei do Motorista” – representou um avanço significativo na proteção desses profissionais, ao estabelecer parâmetros mais rígidos para a jornada e os períodos de descanso. No entanto, sua aplicação gerou forte reação de determinados setores da economia, especialmente do agronegócio, o que culminou na edição da Lei n. 13.103/2015, que flexibilizou parte dessas garantias, representando um retrocesso em relação à legislação anterior.

É importante lembrar que a Lei n. 13.103/2015 também foi utilizada como verdadeira moeda de troca nas negociações conduzidas pelo governo federal com o objetivo de pôr fim ao movimento paredista deflagrado por transportadores autônomos em fevereiro de 2015. A paralisação, marcada por bloqueios em dezenas de rodovias e pelo conseqüente desabastecimento em diversas regiões, pressionou intensamente o governo, que acabou sancionando a norma sem qualquer veto em 2 de março de 2015, como parte do acordo destinado a pacificar o setor e restabelecer a normalidade no país. Por essa razão foi objeto da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5.322, ajuizada pela CNTTT, que culminou na declaração de inconstitucionalidade de diversos dispositivos.

A decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) na ADI 5.322, embora fundamental para reafirmar direitos constitucionais, impôs um novo desafio ao setor: como aplicar as regras de jornada e descanso em um país que carece de infraestrutura adequada para o repouso seguro e de qualidade dos motoristas? A rigidez da lei, sem a devida adaptação à realidade, pode gerar mais problemas do que soluções em certos tipos de operação, comprometendo a segurança viária, a saúde do trabalhador e a própria viabilidade econômica da atividade.

Diante desse cenário, este artigo, sob a ótica da CNTTT, propõe uma análise dos novos parâmetros para as negociações coletivas de trabalho no setor de transporte rodoviário de cargas. O objetivo central é defender a possibilidade de que temas como o tempo de espera, o fracionamento do descanso interjornada e o acúmulo do descanso semanal possam ser tratados por meio de acordos e convenções coletivas, à luz do Tema 1.046 da Repercussão Geral do STF.

Argumenta-se que a negociação coletiva, com suas salvaguardas e a capacidade de adaptar a norma à realidade setorial, pode ser a ferramenta mais eficaz para conciliar a proteção do trabalhador com as particularidades do transporte rodoviário, garantindo a segurança, a saúde e a sustentabilidade do setor.

2. O PÊNDULO LEGISLATIVO E A REALIDADE DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

A regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais no Brasil tem sido marcada por um movimento pendular, oscilando entre a proteção e a flexibilização. A Lei n. 12.619/2012 representou um marco, ao estabelecer limites mais claros para a jornada, o tempo de direção e os períodos de descanso, buscando alinhar a legislação brasileira às recomendações internacionais e aos princípios de saúde e segurança no trabalho. Essa lei, de caráter protecionista, visava combater a fadiga e o excesso de jornada, fatores comprovadamente associados a acidentes e doenças ocupacionais.

No entanto, a aplicação da Lei n. 12.619/2012 trouxe resistência de alguns setores da economia em razão do aumento de custos provocado. Por outro lado, a infraestrutura rodoviária brasileira, carente de pontos de parada seguros e adequados para o descanso dos motoristas, dificultava o cumprimento rigoroso dos intervalos. A realidade de roubos de cargas e veículos, aliada à falta de locais apropriados para pernoite, levava os motoristas a prolongar suas jornadas em busca de segurança, ou a realizar descansos em condições precárias.

Em resposta a essas dificuldades e às pressões do setor econômico, principalmente do agronegócio, foi editada a Lei n. 13.103/2015. Essa nova legislação permitiu, por exemplo, um maior fracionamento do descanso interjornada (8+3), a redução da remuneração do tempo de espera e sua exclusão como jornada em pequenas movimentações do veículo, seu cômputo como tempo de repouso e o acúmulo do descanso semanal remunerado. A intenção era reduzir custo para os tomadores de serviços e adaptar a norma às condições operacionais, principalmente dos embarcadores, mas, para a CNTTT, essa flexibilização excessiva

comprometia a saúde e a segurança dos trabalhadores, desvirtuando o espírito protetivo da legislação trabalhista.

A realidade do motorista profissional que se ativa em viagens de longas distância é única. Longe de casa por longos períodos, enfrentando estradas perigosas, condições climáticas adversas e a pressão por prazos, o motorista necessita de um regime de jornada e descanso que efetivamente promova sua recuperação física e mental. A falta de locais seguros para descanso não é um problema do motorista, mas uma falha estrutural que não pode ser resolvida pela simples flexibilização da lei em detrimento da saúde e segurança. É nesse contexto que a CNTTT ajuizou a ADI 5.322, buscando a declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos que, a seu ver, precarizavam as condições de trabalho.

3. A ADI 5.322 E O DESAFIO DA (IN)CONSTITUCIONALIDADE

A ADI 5.322, ajuizada pela CNTTT, questionou a constitucionalidade de diversos dispositivos da Lei n. 13.103/2015, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e a Lei n. 12.619/2012, no que tange à jornada e aos períodos de descanso dos motoristas profissionais. Em 30 de junho de 2023, o Supremo Tribunal Federal (STF) proferiu sua decisão, declarando a inconstitucionalidade de diversos artigos e parágrafos, com modulação de efeitos a partir de 12 de julho de 2023 (data da publicação da ata de julgamento).

Entre os dispositivos declarados inconstitucionais, destacam-se aqueles que permitiam:

- A exclusão do tempo de espera da jornada e sua remuneração como verba indenizatória;
- O fracionamento do descanso interjornada;
- O descanso com o veículo em movimento quando em revezamento de motoristas;
- O fracionamento e o acúmulo do descanso semanal remunerado por mais de uma semana.

A decisão do STF, ao reafirmar a importância dos direitos sociais e da proteção à saúde e segurança do trabalhador, gerou um impacto significativo no setor. Se, por um lado, a CNTTT celebra a vitória na defesa dos direitos dos motoristas, por outro, reconhece que a aplicação literal da decisão, sem a devida adaptação à realidade brasileira, pode gerar novos desafios.

A principal questão que emerge é: como garantir o cumprimento dos descansos diários e semanais em um país onde a infraestrutura rodoviária é precária, com escassez de pontos de parada seguros e adequados? A imposição de um descanso de 11 horas ininterruptas, por exemplo, está sendo percebida por muitos motoristas como um “castigo”, pois, por vezes, os coloca em riscos de segurança em locais ermos e sem nenhuma infraestrutura sanitária.

A decisão da ADI 5.322, portanto, embora juridicamente correta em sua essência protetiva, exige uma reflexão sobre a necessidade de mecanismos que permitam a adequação da norma à realidade fática, sem desvirtuar o espírito da proteção constitucional. É nesse ponto que a negociação coletiva emerge como uma ferramenta essencial para construir soluções pragmáticas e juridicamente válidas.

4. O TEMA 1.046 DO STF E A FORÇA DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

A discussão sobre a (in)constitucionalidade de dispositivos legais que flexibilizam direitos trabalhistas ganha um novo contorno com a tese firmada pelo Supremo Tribunal Federal no Tema 1.046 da Repercussão Geral. Em síntese, o STF decidiu que “são constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis”.

Essa tese é um divisor de águas, pois reconhece a força normativa da negociação coletiva e a capacidade dos atores sociais (empregados e empregadores) de, por meio da autonomia privada coletiva, adaptar as normas trabalhistas às peculiaridades de cada setor. A chave para a aplicação do Tema 1.046 reside na distinção entre “direitos absolutamente indisponíveis” e aqueles que podem ser objeto de negociação.

Para a CNTTT, a decisão da ADI 5.322 não torna todos os temas relacionados à jornada e descanso dos motoristas “absolutamente indisponíveis” no sentido do Tema 1.046. Pelo contrário, a própria complexidade da realidade do transporte rodoviário de cargas sugere que alguns desses temas se inserem na “esfera de conformação negocial”, ou seja, podem ser flexibilizados por meio de negociação coletiva, desde que com salvaguardas e compensações adequadas.

O art. 7º, XXVI, da Constituição Federal, que reconhece as convenções e acordos coletivos de trabalho, é o pilar dessa argumentação. A negociação co-

letiva, quando bem conduzida, permite que as partes, cientes das particularidades do setor e das necessidades dos trabalhadores, construam soluções que a lei geral não consegue prever. É a materialização do princípio da “adequação setorial negociada”, que busca um equilíbrio entre a proteção social e a viabilidade econômica, sempre com o foco na melhoria das condições de trabalho.

A CNTTT entende que a decisão da ADI 5.322, ao declarar a inconstitucionalidade de certos dispositivos, não impede que os mesmos temas sejam revisitados e regulamentados por meio de negociação coletiva, desde que essa negociação observe os princípios constitucionais e o espírito protetivo da legislação trabalhista. O que se busca não é a supressão de direitos, mas a sua adequação à realidade, garantindo que o motorista possa usufruir de seus descansos de forma segura e eficaz, mesmo diante das limitações estruturais do país.

5. A NEGOCIABILIDADE DOS PONTOS CRÍTICOS: TEMPO DE ESPERA, DESCANSO INTERJORNADA E DESCANSO SEMANAL

A partir da premissa de que a negociação coletiva pode ser uma ferramenta para adaptar a norma à realidade, a CNTTT defende a possibilidade de tratar, por meio de acordos e convenções coletivas, os temas que foram objeto da ADI 5.322, mas que se inserem na esfera de conformação negocial.

5.1 Tempo de espera

O tempo de espera, período em que o motorista aguarda a carga ou descarga do veículo ou a fiscalização da mercadoria, foi um dos pontos declarados inconstitucionais pela ADI 5.322 em sua forma original. No entanto, a realidade operacional do transporte rodoviário de cargas demonstra que esses períodos são inevitáveis e, muitas vezes, imprevisíveis. Considerá-los integralmente como tempo à disposição, sem qualquer flexibilização, pode trazer prejuízo para o próprio motorista.

A negociação coletiva pode oferecer soluções criativas, como a possibilidade de considerar o tempo de espera um “período de exceção” computado em um sistema de banco de horas específico para essa finalidade, ou até mesmo como um tempo de repouso controlado, desde que o motorista não esteja efetivamente trabalhando e o local ofereça as condições necessárias de descanso. A chave é garantir que esse período não seja confundido com tempo de direção ou de trabalho efetivo, e que haja uma compensação justa para o motorista, seja

em folgas ou remuneração como verba salarial, com todos os reflexos. A negociação deve estabelecer limites para o tempo de espera e as condições para seu cômputo, sempre visando a saúde e segurança do trabalhador.

A Lei n. 13.103/2015, ao alterar o art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), preservou expressamente a disciplina do tempo de espera, detalhando-o nos §§ 8º, 9º, 10 e 11 do referido dispositivo. Esses parágrafos estabeleciam que tal período não seria computado como jornada de trabalho nem como horas extraordinárias, embora devesse ser indenizado na forma do § 9º (30%), permanecendo o motorista à disposição do empregador durante esse intervalo.

O Supremo Tribunal Federal, ao declarar a inconstitucionalidade do § 9º – o qual previa remuneração diferenciada para o tempo de espera – entendeu que o período deve ser incorporado à jornada de trabalho, justamente por caracterizar-se como tempo à disposição do empregador. Para tanto, o Tribunal invocou o art. 4º da CLT, que dispõe: “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”. Essa parte final do dispositivo revela uma ressalva relevante, que abre espaço para exceções normativas.

Dessa forma, a manutenção dos §§ 8º, 10 e 11 do art. 235-C da CLT pelo STF, quando do julgamento da ADI 5.322, aliada à ressalva contida na parte final do art. 4º da CLT, permite reconhecer que o tempo de espera pode ser regulado por negociação coletiva, desde que assegurada a sua remuneração e preservado o caráter salarial da verba.

5.2 Fracionamento do descanso interjornada

O descanso interjornada de 11 horas, declarado inconstitucional em seu fracionamento pela ADI 5.322, é crucial para a recuperação do motorista. Contudo, a imposição de um período ininterrupto de 11 horas em locais inseguros ou inadequados pode ser contraproducente. A CNTTT propõe que a negociação coletiva possa permitir um fracionamento específico, como a implementação de uma *siesta* após o almoço, de aproximadamente 2 horas, como era previsto na Lei 12.619/12, ou em intervalos menores distribuídos ao longo da jornada.

Essa proposta se baseia em evidências biológicas que demonstram os benefícios de pequenos períodos de descanso (*Power naps* ou *siestas*) para a redução da fadiga e a melhora do estado de alerta, alinhando-se ao ritmo circadiano

natural do corpo humano. Um descanso fracionado em um local seguro e adequado durante o dia pode ser mais benéfico para a saúde e segurança do motorista do que um período ininterrupto de 11 horas em um local precário. A negociação coletiva deve estabelecer as condições para esse fracionamento, garantindo que o período total de descanso seja respeitado e que o motorista tenha condições dignas para usufruí-lo.

Até agora, a jurisprudência tem se inclinado no sentido de validar o fracionamento do intervalo interjornada por negociação coletiva, reconhecendo a autonomia das partes para adaptar as normas trabalhistas às realidades do setor. Diversas decisões judiciais têm acolhido essa possibilidade, especialmente em Turmas dos Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs).

A discussão sobre a validade da negociação coletiva ganhou ainda mais relevância com as manifestações de alguns Ministros do Supremo Tribunal Federal.

- Ministro André Mendonça (Decisão Monocrática) Recl. n. 66236/MG: Em decisão monocrática – “No que tange ao fracionamento do intervalo interjornada, não se ignora que a ADI 5.322 versou sobre dispositivos da Lei 13.103/2015, que trata da jornada de trabalho, bem como que o STF declarou a inconstitucionalidade de diversos dispositivos da Lei, [...] Não obstante, se houver norma coletiva dispondo de forma contrária, ela há de prevalecer (Tema 1046), pois, embora o STF tenha declarado a inconstitucionalidade de alguns parágrafos dos dispositivos da lei, não impediu, de outro tanto, que as partes, na relação de trabalho, convencionassem, em sede de negociação coletiva, ao seu talante, via acordo ou convenção dessa natureza, ainda que o convenicionado tenha, em última análise, reproduzido o texto da lei objeto de declaração de inconstitucionalidade. Afinal, é oportuno gizar que o que foi tido como conflitante com o ordenamento constitucional foram trechos do dispositivo da lei, e não a vontade coletiva das categorias acordantes em ajustar seus interesses conforme os ditames da mesma lei. Dizer o contrário é fazer tábula rasa, por completo, do que antes decidido acerca do Tema 1046, pela mesma excelsa Corte”.

Além da jurisprudência, manifestações de órgãos administrativos e legislativos também corroboram a validade das soluções negociadas:

- Nota Técnica 3/2025 da Polícia Rodoviária Federal (PRF): Esta nota reconhece expressamente a validade do fracionamento do intervalo interjornada quando previsto em negociações coletivas. A PRF, como órgão fiscalizador das rodovias, ao emitir tal orientação, demonstra

uma compreensão pragmática da lei, alinhando a fiscalização com a realidade das relações de trabalho e a autonomia da negociação coletiva.

- Decisão da CCJ do Senado Federal na PEC 22/2025: A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado Federal, ao analisar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 22/2025, acolheu a possibilidade de soluções negociadas para o fracionamento do intervalo de 11 horas. Embora uma PEC trate de matéria constitucional, a sinalização da CCJ reforça a tendência legislativa de valorizar a negociação coletiva como instrumento apto a regular aspectos das relações de trabalho, inclusive em temas sensíveis como os períodos de descanso.

Esses elementos, em conjunto, formam um arcabouço robusto que valida a negociação coletiva como ferramenta legítima e eficaz para a regulamentação do intervalo interjornada, permitindo seu fracionamento dentro dos limites legais e constitucionais.

5.3 Acúmulo de descanso semanal

A possibilidade de fracionar e/ou acumular o descanso semanal remunerado, também declarada inconstitucional pela ADI 5.322, é outro ponto que merece ser revisitado pela negociação coletiva. Para motoristas que realizam viagens de longa distância, a imposição de um descanso semanal a cada sete dias pode ser inviável, especialmente em trechos onde não há infraestrutura adequada para o repouso.

A negociação coletiva pode permitir que o motorista escolha entre acumular os descansos semanais para usufruí-los em sua residência, ou fracioná-los e usufruí-los no percurso, em locais seguros e com condições adequadas. Essa escolha, feita de forma consciente e negociada, pode trazer benefícios tanto para o motorista (que pode preferir passar mais tempo em casa) quanto para a operação (que ganha flexibilidade). A negociação deve estabelecer limites para o acúmulo, garantindo que o motorista não fique longos períodos sem o descanso semanal e que haja uma compensação justa para essa flexibilização.

Nesse sentido comentou o Ministro Dias Toffoli no julgamentos dos Embargos de Declaração relacionados à Lei do Motorista:

Não obstante, ressalto 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.

6. JUSTIFICATIVAS PARA A FLEXIBILIZAÇÃO NEGOCIADA: SEGURANÇA, SAÚDE E REALIDADE OPERACIONAL

As propostas de flexibilização negociada não visam precarizar as condições de trabalho, mas sim adaptá-las à realidade do setor e da infraestrutura viária do país, com o objetivo primordial de garantir a segurança, a saúde e o bem-estar dos motoristas.

6.1 Infraestrutura inadequada e segurança viária

A principal justificativa para a flexibilização negociada é a precariedade da infraestrutura rodoviária brasileira. A falta de pontos de parada seguros, com sanitários, chuveiros, alimentação e vigilância, expõe os motoristas a riscos de assaltos, roubos de carga e violência. Impor o cumprimento rigoroso de descansos em locais inseguros é, paradoxalmente, colocar a vida do motorista em risco.

A flexibilização negociada, ao permitir que o motorista escolha o momento e o local mais seguro para seu descanso (seja acumulando para casa, seja fracionando em um posto de combustível seguro), contribui diretamente para a segurança viária. Motoristas descansados, que puderam repousar em condições adequadas, são menos propensos a acidentes causados por fadiga.

6.2 Benefícios biológicos e saúde ocupacional

A ciência da cronobiologia e da medicina do trabalho demonstra que o descanso não é apenas uma questão de tempo, mas de qualidade. Pequenos períodos de descanso estratégico, como a *siesta*, podem ser altamente eficazes na redução da fadiga e na melhora do desempenho cognitivo. A imposição de um modelo único de descanso, sem considerar as particularidades biológicas e operacionais, pode ser menos eficaz do que um modelo negociado e adaptado.

A flexibilização negociada, ao permitir a adequação dos períodos de descanso, pode reduzir os riscos psicossociais associados à profissão (estresse, ansiedade, isolamento) e melhorar a saúde cardiovascular dos motoristas. A NR-01, que trata do Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO), reforça a

necessidade de se considerar as particularidades de cada atividade na gestão dos riscos, o que inclui a adaptação dos regimes de jornada e descanso.

6.3 Comparação internacional

O setor de transporte rodoviário de cargas é altamente sensível a custos. A imposição de regras rígidas, sem a devida adaptação, pode levar os transportadores a buscarem outros modelos de relação jurídica com seus motoristas (autônomos, PX, cooperativas etc.) e assim acelerar o esvaziamento da categoria. A negociação coletiva permite encontrar soluções que equilibrem a proteção do trabalhador com a sustentabilidade do negócio.

A experiência internacional demonstra que a flexibilização da jornada dos motoristas profissionais é não apenas comum, mas estrutural para a viabilidade do transporte de cargas. Na União Europeia, o Regulamento CE 561/2006 combina limites rígidos de direção com possibilidades de flexibilização condicionada e compensações posteriores. Nos Estados Unidos, o *49 CFR Part 395* adota um dos modelos mais adaptáveis do mundo, permitindo diferentes regimes de horas de serviço conforme o tipo de operação. Já Argentina, Uruguai e Chile apresentam sistemas híbridos, nos quais normas legais convivem com acordos setoriais e regulações técnicas que ajustam jornada e descanso às características territoriais e operacionais de cada país.

Essas referências mostram que nenhum sistema logístico relevante opera sob rigidez absoluta. Ao contrário: a flexibilização negociada – seja por norma, seja por acordo – é a solução predominante para equilibrar proteção do motorista, eficiência logística e continuidade do abastecimento, especialmente em operações de longa distância como as brasileiras.

7. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA E JURISPRUDENCIAL PARA A NEGOCIABILIDADE

A defesa da negociação coletiva como instrumento para a adequação das normas de jornada e descanso dos motoristas profissionais encontra sólido amparo na Constituição Federal e na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Tribunal Superior do Trabalho.

O art. 7º, XXVI, da Constituição Federal, ao reconhecer as convenções e acordos coletivos de trabalho, eleva a negociação coletiva ao patamar de fonte autônoma do direito do trabalho. O art. 8º da CF/1988, por sua vez, garante a

liberdade de associação profissional e sindical, reforçando a autonomia das entidades representativas para pactuar condições de trabalho.

A decisão do STF no Tema 1.046 da Repercussão Geral é o pilar central dessa fundamentação. Ao validar a prevalência do negociado sobre o legislado em direitos disponíveis, o STF abriu caminho para que as partes sociais possam, por meio da negociação coletiva, estabelecer condições de trabalho que se adequem à realidade do setor, desde que não violem direitos absolutamente indisponíveis. A CNTTT argumenta que os temas do tempo de espera, fracionamento do descanso interjornada e acúmulo do descanso semanal, quando tratados com as devidas salvaguardas e compensações, não se enquadram na categoria de direitos absolutamente indisponíveis, mas sim na esfera de conformação negocial.

A própria modulação de efeitos da ADI 5.322, que estabeleceu a aplicação da decisão a partir de 12 de julho de 2023, demonstra a preocupação do STF com a segurança jurídica e a necessidade de um período de adaptação. Esse período pode e deve ser utilizado para a construção de soluções negociadas.

O pedido da CNTTT nos embargos de declaração interpostos foi absolutamente claro e objetivo:

[...] Assim é que as entidades sindicais, estando inclusa a Autora e ora Embargante CNTTT, entende perfeitamente plausível que essa Excelsa Corte fixe a tese de que para situações futuras, haja a possibilidade de submeter os temas discutidos na presente AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE ao crivo da negociação coletiva com a obrigatória participação das entidades representativas, observando a competência de cada uma.

Em resposta a Suprema Corte assim se manifestou:

2) ACOLHO PARCIALMENTE os 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 desta ação direta.

Portanto, caso o STF não desejasse acolher a possibilidade de submissão dos temas, todos ou alguns deles, à negociação coletiva, teria assim se manifestado de modo expresse, pois as decisões jurídicas, como regra, se manifestam

claramente e expressamente sobre os pedidos das partes. Quando alguma ambiguidade existe, são opostos embargos de declaração para esclarecimento.

Ademais, decisões recentes do Tribunal Superior do Trabalho (TST), pós-ADI 5.322 e pós-Tema 1.046, também têm demonstrado uma tendência a reconhecer a validade de cláusulas de acordos e convenções coletivas que flexibilizam direitos, desde que haja uma contrapartida e que não se trate de direitos irrenunciáveis. Essas decisões reforçam a ideia de que a negociação coletiva é um instrumento legítimo para a adaptação das normas trabalhistas.

Nesse sentido decidiu a 4ª Turma do TST dia 19/12/2024 – Ministro Relator: Alexandre Luiz Ramos: “No caso dos autos, a norma convencional autorizava a flexibilização do intervalo interjornada, estipulava que o denominado “tempo de espera” não integrava a jornada de trabalho, bem como estabelecia o elástico do intervalo intrajornada, matérias que não se enquadram na vedação à negociação coletiva, nos termos da tese descrita no Tema 1.046 da Tabela de Repercussão Geral da Suprema Corte.”

Enfim, a equidade e a adequação setorial negociada são princípios que devem guiar essas negociações. Não se trata de permitir a supressão de direitos, mas de encontrar a melhor forma de garanti-los, considerando as particularidades do setor e as condições reais de trabalho. As Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), embora não diretamente aplicáveis como lei interna, servem como balizadores para a construção de normas que protejam o trabalhador sem inviabilizar a atividade econômica.

8. NOVO PARADIGMA PARA AS NEGOCIAÇÕES COLETIVAS

Diante do exposto, a CNTTT propõe a construção de um novo paradigma para as negociações coletivas no setor de transporte rodoviário de cargas, pautado na busca por soluções pragmáticas e juridicamente sólidas, que conciliem a proteção do trabalhador com a realidade operacional do país.

Este novo modelo de negociação deve ser caracterizado por:

1. **Justificativas sólidas:** Que os instrumentos decorrentes da convergência de vontade das partes – preferencialmente termos de adesão ou acordos coletivos – sejam devidamente fundamentados, com a exposição clara e detalhada da efetiva necessidade da flexibilização pactuada, por meio de “considerandos” robustos e consistentes.

2. **Concordância dos trabalhadores envolvidos:** Manifestada coletivamente em assembleia específica, registrada em ata, sem prejuízo de manifestações individuais expressas.
3. **Negociação com Salvaguardas:** As cláusulas que flexibilizam os temas de tempo de espera, fracionamento do descanso interjornada e acúmulo do descanso semanal devem ser acompanhadas de salvaguardas claras. Isso inclui a garantia de que os mínimos legais de descanso e segurança serão sempre observados. Além disso, deve haver uma contrapartida para o trabalhador, seja em remuneração, folgas adicionais ou melhores condições de trabalho.
4. **Comissões Paritárias Permanentes de Monitoramento:** A efetividade das cláusulas negociadas depende de um acompanhamento contínuo. A criação de comissões paritárias, compostas por representantes dos trabalhadores (sindicatos) e dos empregadores, é fundamental para monitorar a aplicação dos acordos, avaliar seus impactos na saúde e segurança dos motoristas, e propor ajustes quando necessário. Essas comissões seriam um canal permanente de diálogo e solução de conflitos.
5. **Uso de Telemetria e Dados para Segurança e Saúde:** A tecnologia pode ser uma grande aliada. O uso de sistemas de telemetria e outros dispositivos de monitoramento pode fornecer dados objetivos sobre a jornada de trabalho, o tempo de direção, os períodos de descanso e o comportamento do motorista. Esses dados, utilizados de forma ética e transparente, podem subsidiar as negociações coletivas, identificar pontos críticos e comprovar a eficácia das soluções adotadas, contribuindo para a segurança viária e a saúde ocupacional.
6. **Equilíbrio entre Proteção e Flexibilização:** O objetivo não é a desregulamentação, mas a regulamentação inteligente. A negociação coletiva deve buscar um equilíbrio dinâmico entre a proteção dos direitos fundamentais do trabalhador e a flexibilidade necessária para a operação do transporte rodoviário. Isso significa reconhecer que a rigidez excessiva da lei pode ser tão prejudicial quanto a ausência de proteção.
7. **Defesa do “Negociado sobre o Legislado” com Limites Constitucionais:** A CNTTT, embora autora da ADI 5.322, defende o princípio do “negociado sobre o legislado” nos termos do Tema 1046 do STF. Isso implica que a autonomia da vontade coletiva pode prevalecer sobre a lei ordinária, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis e os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho.

Esse modelo propositivo visa construir um ambiente de segurança jurídica e de diálogo social, onde as particularidades do setor de transporte rodoviário de cargas sejam reconhecidas e tratadas de forma responsável, garantindo que os motoristas profissionais possam exercer sua atividade com saúde, segurança e dignidade.

9. CONCLUSÃO

A decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5.322, ao declarar a inconstitucionalidade de dispositivos da Lei n. 13.103/2015, reafirmou a importância da proteção à saúde e segurança do motorista profissional. Contudo, a aplicação literal de regras de jornada e descanso em um país com infraestrutura rodoviária precária, como o Brasil, pode gerar mais riscos do que benefícios, expondo os trabalhadores a situações de insegurança e comprometendo sua saúde física e mental.

Nesse contexto, a CNTTT, embora defensora intransigente dos direitos dos trabalhadores, reconhece a necessidade de se buscar soluções pragmáticas e juridicamente válidas para adaptar a norma à realidade. A negociação coletiva, à luz do Tema 1046 da Repercussão Geral do STF, emerge como a ferramenta mais adequada para esse fim.

Defende-se, portanto, a possibilidade de que temas como o tempo de espera, o fracionamento do descanso interjornada e o acúmulo do descanso semanal possam ser objeto de acordos e convenções coletivas. Essa flexibilização negociada, longe de precarizar, visa aprimorar as condições de trabalho, permitindo que os motoristas usufruam de seus descansos de forma segura e eficaz, considerando as particularidades de suas rotas e a disponibilidade de infraestrutura.

A proposta de um novo paradigma para as negociações coletivas, com salvaguardas, comissões de monitoramento, uso de tecnologia e um equilíbrio entre proteção e flexibilização, representa um caminho para conciliar os imperativos constitucionais com as exigências da realidade. A CNTTT, como autora da ADI 5.322, reafirma seu compromisso com a defesa dos direitos dos motoristas, mas também com a construção de soluções que sejam efetivas e aplicáveis, garantindo que o transporte rodoviário de cargas continue a ser um motor de desenvolvimento para o Brasil, com trabalhadores valorizados e protegidos.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 17 nov. 2025.
- BRASIL. *Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943*. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 17 nov. 2025.
- BRASIL. *Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 17 nov. 2025.
- BRASIL. *Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 17 nov. 2025.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência. *Norma Regulamentadora n. 01 (NR-01)*. Disposições Gerais e Gerenciamento de Riscos Ocupacionais. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-01-atualizada-2022.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.322*. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Julgamento em 30 de junho de 2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4793397>. Acesso em: 17 nov. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Tema 1046 da Repercussão Geral*. Validade de norma coletiva que limita ou afasta direitos trabalhistas. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5668984>. Acesso em: 17 nov. 2025.
- ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenções e Recomendações*. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/convencoes/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 17 nov. 2025.