

Os principais impactos nas negociações coletivas do setor de transporte rodoviário brasileiro frente ao que o Supremo Tribunal Federal decidiu na Ação Direta de Inconstitucionalidade de n. 5.322

GABRIEL INACIO BARBOSA DO ROSARIO

Advogado Trabalhista com passagens em escritórios de advocacia do Estado do Espírito Santo e no Grupo Águia Branca. Atualmente atua como Relações Trabalhistas e Sindicais no Grupo Neoenergia, em Salvador/BA.

I) Introdução

Os motoristas foram contemplados em 2012 com a Lei 12.619/2012, legislação esta que trouxe um grande avanço à categoria, com destaque para temas como o controle da jornada, por exemplo. Contudo, os contratantes dos serviços de transportes rodoviários, tais como os embarcadores e os produtores rurais, sofreram impactos diretos em suas operações, que foram bastante oneradas, uma vez que a referida lei trouxe consigo uma série de imposições que, ao final, geraram impactos a estes.

Diante do desafio econômico que a Lei 12.619/2012 instituiu a alguns segmentos empresariais, iniciou-se uma articulação política à época, encabeçada pela bancada ruralista do Congresso Nacional, cujo objetivo final era gerar meios legislativos que barateassem o transporte rodoviário, o que geraria um alívio financeiro para os setores da economia atingidos pela regulamentação da Lei 12.619/2012.

Tal movimento legislativo culminou em uma profunda mudança legislativa, que se deu por meio da Lei 13.103/2015, que modificou a Lei 12.619/2012 em diversos pontos, alterando, por conseguinte, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o que para muitos souu como um enorme retrocesso do ponto de vista de proteção à classe dos trabalhadores.

No quadro abaixo é possível verificar um comparativo importante de alguns pontos que foram modificados pela Lei 13.103/2015 e que despertaram grande comoção da classe trabalhadora, sobretudo porque esta se viu extremamente prejudicada com as mudanças legislativas, encarando-as como afronta frente às conquistas advindas pela Lei 12.619/2012.

LEI 12.619/2012	LEI 13.103/2015
Intervalo Interjornada 11 horas ininterruptas	Intervalo Interjornada Fracionado Mínimo de 08 horas ininterruptas e possibilidade de complementação posterior
Tempo de Espera (carga e descarga) Hora paga como normal e como verba salarial	Tempo de Espera (carga e descarga) Hora paga como 30% do valor da hora normal e como verba indenizatória
Descanso Semanal Descanso de 36 horas a cada 06 dias	Descanso Semanal Possibilidade de acumular até 3 descansos
	Jornada em Dupla Um motorista dirige e um outro descansa, sendo que este não contabiliza horas de labor enquanto está fora da direção

Diante do cenário formado, em maio de 2015 a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTT) propôs a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5.322, requerendo que o Supremo Tribunal Federal (STF) declarasse como inconstitucionais uma série de dispositivos da Lei 13.103/2015, invocando, na oportunidade, violações a mandamentos e princípios constitucionais e à Convenção n. 155 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Entre os pedidos feitos em 2015 destaque-se os temas mencionados no quadro acima, pois o STF, em julho de 2023, os declarou inconstitucionais.

II) Dos temas julgados inconstitucionais e das consequências para os negócios empresariais

Em relação ao *intervalo interjornada* (entre as jornadas), que, segundo a Lei 13.103/2015 (que inseriu o § 3º ao art. 235-C da CLT²⁴), poderia ser fracionado, o STF, nos autos da ADI 5.322, declarou que não haveria mais a possibilidade de tal fracionamento.

Na prática, a decisão obriga os motoristas a gozarem do intervalo interjornada de 11 horas de forma ininterrupta, o que aumenta em muito o custo dos negócios nos segmentos de transporte rodoviário.

É importante ressaltar que muitas empresas prestadoras de serviços, especializadas em transporte rodoviário, como aquelas que fazem o transporte de empregados de uma outra empresa, se valiam da possibilidade de fracionar o intervalo interjornada para ter um quadro de colaboradores mais enxuto, o que lhes garantia um melhor faturamento, sobretudo porque, pelo fato de serem terceiras, a margem de lucro é muito menor do que a das tomadoras de serviços.

Em uma operação de fretamento, por exemplo, desde que houvesse a possibilidade de fracionamento do intervalo interjornada, e a depender do intervalo intrajornada negociado em norma coletiva, era possível que um

24. “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.

§ 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 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 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.”

motorista iniciasse sua jornada de trabalho às 04h30 e a encerrasse às 20h30.

Nesta hipótese, as empresas de fretamento poderiam se utilizar de apenas um motorista para cobrir o compromisso diário (transporte de empregados de uma outra empresa). Ou seja, no exemplo posto, o motorista gozava de 08 horas ininterruptas de intervalo interjornada (entre 20h30 às 04h30) e a diferença de tempo para alcançar 11 horas (que são 03 horas) era gozada após o intervalo intrajornada da jornada de trabalho seguinte.

É evidente que havia uma economia financeira significativa para o empresariado no que tange ao fracionamento do intervalo interjornada, principalmente em operações com um perfil idêntico ou próximo ao citado acima.

A decisão de inconstitucionalidade quanto ao tema gerou grande pavor em diversos segmentos empresariais, sobretudo no transporte rodoviário, afinal, um dos impactos mais significativos é a necessidade de contratar mais motoristas para cobrir as operações, o que é um desafio não somente do ponto de vista financeiro, uma vez que os profissionais desta categoria estão cada vez mais escassos e/ou preferindo vínculos que não os prendam a jornadas de trabalho fixas e pouco rentáveis.

Além do intervalo interjornada, o STF também declarou a inconstitucionalidade de outros três temas importantíssimos previstos na Lei 13.103/2015, quais sejam: o tempo de espera; a cumulatividade e fracionamento dos descansos semanais remunerados em viagens de longas distâncias; e o repouso com o veículo em movimento no caso de viagens em dupla de motoristas.

Em relação ao *tempo de espera*, na vigência da Lei 12.619/2012 sua contabilização se dava dentro da jornada de trabalho, enquanto a Lei 13.103/2015 estabelecia que tal tempo não poderia ser contabilizado desta forma,²⁵ havendo apenas o dever de indenização de 30% do valor da hora normal em

25. “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.

relação às horas em que o motorista ficava aguardando a finalização da operação de carga e descarga.

Ao analisar a questão, o STF declarou a constitucionalidade do tempo de espera e, na prática, ele deixou de existir, uma vez que as horas em que o motorista ficava aguardando a carga e descarga de mercadorias passaram a ser contabilizadas dentro de sua jornada de trabalho.

Por óbvio que o custo para o negócio também aumentou significativamente nesse aspecto, afinal, quando era possível contabilizar o tempo de espera as empresas conseguiam ter a disponibilidade de seus motoristas por um tempo muito maior e não tinham que pagar todas as horas cheias, se valendo da possibilidade de quitar somente 30% da hora normal em relação às horas em que os motoristas aguardavam a finalização de cargas e descargas.

De igual modo, a Lei 13.103/2015 previa a possibilidade da denominada *viagem em dupla*,²⁶ que nada mais é do que a possibilidade de dois motoristas

§ 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 aludido no § 3º.”

26. “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.

§ 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:

viajarem juntos e um deles, o que está fora da direção veicular, não ter a jornada de trabalho computada, mesmo que o veículo esteja em movimento. Esta possibilidade gerava uma economia significativa para as empresas, uma vez que o caminhão poderia trafegar por muitas horas sem que as jornadas de trabalho da dupla de motoristas estivessem abertas de forma simultânea.

Quanto a este ponto, a declaração de inconstitucionalidade seu deu no sentido de não ser possível a não contabilização da jornada de trabalho para o motorista que está fora da direção veicular e com o caminhão em movimento, o que, na prática, inviabilizou por completo a possibilidade de adoção de uma dupla de motoristas para viagens de longa distância.

A consequência lógica é que o transporte rodoviário passou a ser mais custoso. Se antes a dupla percorria grandes distâncias por haver a possibilidade de revezamento da direção veicular, agora, se a opção for pela utilização de apenas um motorista, a viagem durará mais tempo, o que aumenta seu custo naturalmente. A alternativa seria fazer rodízios de motoristas no decorrer da viagem, onde um motorista levaria o veículo até um determinado local e um outro assumiria o veículo dali em diante, o que também aumenta o custo de forma significativa.

Por fim, o STF também analisou se seria possível a prática do *acúmulo do descanso semanal remunerado*,²⁷ o que era permitido na Lei 13.103/2015.

Esta possibilidade era muito utilizada por transportadoras que executavam transportes rodoviários de longa distância. Por exemplo, uma

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.”

27. “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.

transportadora de veículos gastava em média 20 dias para levar um caminhão de veículos novos de São Paulo/SP a Santiago, capital do Chile. Isto era possível porque a lei permitia que os descansos semanais remunerados fossem acumulados (em até 03 descansos consecutivos) e gozados no retorno à base.

Como o STF declarou inconstitucional essa possibilidade até então legal, na prática os motoristas de viagens de longa distância, como a citada no exemplo acima, passaram a ter que fazer o descanso semanal remunerado por 35 horas seguidas, independentemente do local em que estiverem.

Se o motorista do exemplo acima estiver no meio da Cordilheira dos Andes, por exemplo, e seu tempo de descanso semanal chegar, ele deverá parar seu caminhão, carregado de veículos novos, e descansar. Por óbvio, isto eleva os custos da operação com o seguro do caminhão e dos veículos carregados, hospedagem, tempo de entrega etc.

III) Das negociações coletivas em relação aos temas julgados inconstitucionais

Diante do novo cenário que se formou após a decisão da ADI 5.322, em julho de 2023, houve grande comoção da classe empresarial brasileira, considerando que se previa à época um impacto financeiro de aproximadamente 30 bilhões de reais no setor de transportes rodoviários e logística, o que, obviamente, geraria o aumento dos preços em todos os segmentos, o que se repassaria ao consumidor final.

Assim, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT) opuseram Embargos de Declaração nos autos ADI 5.322, tal como a autora da ação, a CNTTT. Na ocasião, entre as argumentações, as mais significativas giraram em torno de que seria preciso modular os efeitos da decisão de mérito, para que não fossem gerados impactos financeiros de grande monta, sobretudo por conta da retroatividade natural da decisão e a previsão de prescrição quinquenal trabalhista, além

§ 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.”

de que seria necessária a afirmação da possibilidade de negociação coletiva sobre os temas julgados inconstitucionais.

Por sua vez, o STF conheceu somente do recurso da CNTTT e o proveu parcialmente 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”.²⁸

Considerando o teor da decisão final do STF em sede de Embargos de Declaração, formaram-se duas correntes quanto à possibilidade de negociar em norma coletiva os quatro temas julgados inconstitucionais nos autos da ADI 5.322.

A corrente mais conservadora, apoiada por membros do Ministério Público do Trabalho (MPT) e alguns magistrados trabalhistas, afirma que não é possível negociar em norma coletiva o que o STF declarou inconstitucional, ou seja, em nenhuma hipótese poderia se cogitar a negociação do fracionamento do intervalo interjornada, tempo de espera, acúmulo do semanal remunerado e viagem em dupla.

De outro lado, a corrente menos conservadora, encabeçada pela CNT e CNI, entende que, embora declarados inconstitucionais, os quatro pontos citados acima podem ser negociados em norma coletiva, afinal o acórdão dos Embargos de Declaração foi taxativo ao reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas. Esta linha de raciocínio se apega ao fato de que há precedentes do STF no sentido de que, em controle concentrado de constitucionalidade, o que transita em julgado é a parte dispositiva da decisão, o que, no caso concreto, isolaria os fundamentos expostos na análise do mérito do acórdão da ADI 5.322.

Ao compulsar o acórdão que julgou o mérito da referida ADI, cuja relatoria foi do Ministro Alexandre de Moraes, percebe-se que em momento algum há menção de que, por exemplo, o intervalo interjornada poderia ser fracionado. Na decisão, o tema declarado constitucional e que pode ser

28. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) n. 62*. Brasília, DF, 2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>. Acesso em: 30 ago. 2015.

reduzido e/ou fracionado é o intervalo intrajornada (dentro da jornada), desde que ajustado em acordo coletivo ou convenção coletiva.²⁹

Em relação ao fracionamento do intervalo interjornada, por exemplo, o acórdão de mérito da ADI 5.322 é taxativo ao afirmar que há inconstitucionalidade em razão das normas constitucionais de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF).³⁰

Na mesma toada e no mesmo acórdão, os ministros do STF declararam o seguinte:

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* (Brasil, 2023, p. 94 – grifos nossos).

O mesmo raciocínio se aplica ao acúmulo do descanso semanal remunerado, uma vez que o STF afirmou que a inconstitucionalidade quanto a este tema se deve pelo fato de ser preciso que se preserve a proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF).³¹

Portanto, mesmo que se adotem os fundamentos de que é possível negociar os temas que foram julgados inconstitucionais na ADI 5.322, ainda assim é preciso avaliar que há uma questão sensível que advém do Tema 1.046 da Repercussão Geral do STF, qual seja, a de que os direitos absolutamente indisponíveis não podem ser negociados em acordos ou convenções coletivas,³² em que pese a mesma tese afirmar a validade do negociado sobre o legislado.

29. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade* (ADI) n. 5.322. Requerente: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários. Requerido: União Federal. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 30 ago. 2023.

30. Ibid.

31. Ibid.

32. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário* n. 1.121.633. Recorrente: Mineração Serra Grande S.A. Recorrido: Adenir Gomes da Silva. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 28 abr. 2023.

Por óbvio que o conceito do que são os direitos absolutamente indisponíveis é vago, contudo, no acórdão do Recurso Extraordinário 590.415 (Tema 152 da Repercussão Geral do STF), o Ministro Luís Roberto Barroso afirmou o seguinte:

Embora, o critério definidor de quais sejam as parcelas de indisponibilidade absoluta seja vago, afirma-se que estão protegidos contra a negociação *in pejus* os direitos que correspondam a um “patamar civilizatório mínimo”, como a anotação da CTPS, o pagamento do salário mínimo, o repouso semanal remunerado, *as normas de saúde e segurança do trabalho*, dispositivos antidiscriminatórios, a liberdade de trabalho etc.¹⁶ Enquanto tal patamar civilizatório mínimo deveria ser preservado pela legislação heterônoma, os direitos que o excedem sujeitar-se-iam à negociação coletiva, que, justamente por isso, constituiria um valioso mecanismo de adequação das normas trabalhistas aos diferentes setores da economia e a diferenciadas conjunturas econômicas” (Brasil, 2015, p. 25 – grifos nossos).

Essa decisão é crucial para as negociações coletivas. Não há dúvidas de que os negociadores, ao propor um tema para a negociação coletiva, precisam fazer um exercício no sentido de saber se ele pode ser reconhecido como um direito absolutamente indisponível no futuro, sob pena de ver o tema negociado declarado nulo pelo Poder Judiciário.

Por isso, quanto aos quatro temas julgados inconstitucionais na ADI 5.322, principalmente no que tange ao intervalo interjornada e ao acúmulo do descanso semanal remunerado, sem se olvidar dos outros dois temas, pois no acórdão de mérito eles também são conectados a direitos absolutamente indisponíveis, percebe-se que não há possibilidade de negociá-los em normas coletivas.

Como dito alhures, mesmo que a intenção do negociador seja no sentido de se guiar pela corrente que se apega à parte dispositiva dos Embargos de Declaração da ADI 5.322, onde o STF reitera o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas, faz-se necessário avaliar se os temas julgados inconstitucionais não se encaixam como absolutamente indisponíveis.

Assim, se o próprio STF afirmou no acórdão do mérito da ADI 5.322 que, por exemplo, o intervalo interjornada e o descanso semanal acumula-

do são temas diretamente vinculados à proteção e saúde do trabalhador e isto é também reconhecido como direito absolutamente indisponível quando analisados os Temas 1.046 e 152 da Repercussão Geral do STF, conforme destacado acima, é possível concluir que tais temas não podem ser negociados em norma coletiva, caso contrário as cláusulas negociadas podem ser anuladas em eventuais processos individuais ou coletivos.

IV) Os riscos das negociações coletivas

A título exemplificativo, abaixo se destacam três decisões do ano de 2025 em que 02 Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs da 18^a e 17^a Regiões) e o Tribunal Superior do Trabalho (TST) analisaram a possibilidade ou não de fracionamento do intervalo interjornada após a decisão da ADI 5.322.

No julgado derivado da Primeira Turma do TRT da 18^a Região tem-se o seguinte:

DIREITO DO TRABALHO. [...] ADI 5.322. TEMPO DE REPOUSO. INTERVALO INTRAJORNADA. INTERVALO INTERJORNADA. HORAS EXTRAS. [...] 4. A ADI 5.322 STF, com modulação dos efeitos *ex nunc* a partir de 12/07/2023, declara inconstitucional a possibilidade de fracionamento do intervalo interjornada e a consideração do tempo de repouso dos motoristas como não integrante da jornada de trabalho. [...] 6. Até 11/07/2023, o fracionamento do intervalo interjornada era permitido, conforme o art. 235-c, § 3º, da CLT, devendo ser observado o mínimo de 8 horas ininterruptas no primeiro período e o restante em até 16 horas após o fim do primeiro. 7. A partir de 12/07/2023, com a publicação da ata de julgamento da ADI 5.322 do STF, o fracionamento do intervalo interjornada tornou-se ilegal, sendo devido o intervalo de 11 horas ininterruptas (TRT 18^a R.; ROT 0011564-93.2023.5.18.0017; Primeira Turma; Rel. Des. Gentil Pio de Oliveira; Julg. 13/08/2025 – grifos nossos).

Na mesma linha, a Segunda Turma do TRT da 17^a Região decidiu o seguinte:

DIREITO DO TRABALHO. RECURSO ORDINÁRIO. HORAS EXTRAS. INTERVALO INTERJORNADA. FRACIONAMENTO. MOTORISTA PROFISSIONAL. EFEITOS DA DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. MODULAÇÃO TEMPORAL.

Tese de julgamento: O fracionamento do intervalo interjornada, previsto no art. 235-C, § 3º, da CLT, é válido até 12/07/2023, conforme modulação de efeitos da ADI 5.322 do STF. A supressão do intervalo interjornada, sem observância do art. 235-C, § 3º, da CLT, gera direito ao pagamento das horas suprimidas, sem reflexos, se não houver habitualidade. *Após 12/07/2023, o fracionamento do intervalo interjornada é inválido, em razão da declaração de inconstitucionalidade pela ADI 5.322 do STF* (TRT 17ª R.; ROT 0000753-25.2023.5.17.0010; Segunda Turma; Rel^a Des^a Claudia Cardoso de Souza; Julg. 03/07/2025).

De igual modo, a Sexta Turma do TST, em junho de 2025, analisou o mesmo tema, inclusive com a presença do intervalo interjornada em norma coletiva, concluindo o julgamento da seguinte forma:

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISADA. LEI 13.467/2017. INTERVALO INTERJORNADAS. NULIDADE POR NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. INTERVALO INTERJORNADAS. FRACIONAMENTO. TEMA N. 1.046 DO STF. DISTINGUISHING. DESCUMPRIMENTO DA NORMA. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. [...] O Regional foi categórico ao declarar que houve desrespeito à pausa de 11 horas prevista nos arts. 66 e 235-C, § 3º, da CLT, assentando, que ainda que haja previsão de fracionamento do intervalo interjornada no art. 67-A do Código de Trânsito Brasileiro e no art. 235-C, § 3º da CLT, bem como nas normas coletivas colecionadas pela reclamada, por certo, não se pode permitir que as horas restantes desse fracionamento (9 horas + 2 horas) sejam computadas dentro do intervalo intrajornada elastecido. Dessa forma, não houve desconsideração ou invalidade da norma coletiva, mas sim, a constatação do seu descumprimento, o que afasta a aplicação do Tema n. 1.046 do STF, no particular. Além disso, o STF, no julgamento da ADI 5.322, decisão publicada no DJE de 30/8/2023, considerou inconstitucional a redução e/ou fracionamento do intervalo interjornadas, ainda que ajustado por norma coletiva. Precedentes. Agravo interno desprovido (TST; Ag-AIRR 0100758-70.2018.5.01.0044; Sexta Turma; Rel. Min. Antonio Fabricio de Matos Goncalves; Julg. 04/06/2025; DEJT 27/06/2025 – grifos nossos).

Portanto, a negociação dos temas julgados inconstitucionais na ADI 5.322 por meio de normas coletivas é um tema extremamente sensível. Mesmo que a parte dispositiva dos Embargos de Declaração da ADI 5.322 tenha reiterado o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas, faz-se necessário analisar a questão sobre outra ótica, qual seja, se os quatro temas julgados inconstitucionais têm relação com os direitos absolutamente indisponíveis.

O mesmo exercício deve ser feito em relação a qualquer outro tema que se queira negociar por meio de acordo ou convenção coletiva. Se a resposta for no sentido de que o direito a ser negociado é classificado como absolutamente indisponível, evidente que se corre o risco de invalidações futuras pelo Poder Judiciário.

Dessa forma, ao cotejar os acordos exarados na ADI 5.322 e os acordos dos Temas 1.046 e 152, ambos da Repercussão Geral do STF, é possível concluir que, no mínimo, o fracionamento do intervalo interjornada e o descanso semanal acumulado não podem ser objeto de negociação coletiva.

É evidente que tal conclusão gera a consequência lógica de oneração das operações empresariais ligadas ao setor de transporte rodoviário, contudo, não há como afastar a premissa de que há um risco em curso quando se insiste em negociar tais temas por meio de norma coletiva.

Referências

- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n. 5.322*. Requerente: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários. Requerido: União Federal. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 30 ago. 2023.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 1.121.633*. Recorrente: Mineração Serra Grande S.A. Recorrido: Adenir Gomes da Silva. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 28 abr. 2023.
- SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) n. 62*. Brasília, DF, 2020. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>. Acesso em: 30 ago. 2015.