

Jornada do motorista e a tripartição de responsabilidades

Um novo olhar sobre a segurança viária e a importância da negociação coletiva

LUCIANA PAMPLONA BARCELOS NAHID

Advogada.

Resumo: O Transporte Rodoviário de Cargas é um setor-pilar da economia, responsável por 60% de todas as cargas movimentadas no país, representando quase 270 mil empresas e mais de cinco milhões de trabalhadores.¹ O controle de jornada destes motoristas – empregados com característica de trabalho eminentemente externo – ainda hoje representa um dos pontos mais sensíveis do setor, inserindo-se como pleito na quase totalidade das demandas trabalhistas envolvendo motoristas e empresas de transporte de cargas. Estas discussões jurídicas perpassam a análise da segurança, saúde do trabalhador e responsabilidade civil, sendo de dinâmica complexa, mesmo após mais de treze anos da publicação da Lei 12.619/2012. Nesse contexto, propõe-se explorar um novo paradigma de responsabilidade tripartite, envolvendo o empregador, o motorista e o embarcador, partindo de uma análise histórica e da evolução normativa e jurisprudencial, além de suas interseções com o Código de Trânsito Brasileiro e com a doutrina e jurisprudência internacionais sobre o tema. Ainda, aprofundar-se-á na relevância da negociação coletiva para a pacificação social e a normatização especializada, confrontando a decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5.322 com as orientações do Ministério

1. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Painel empresarial*. [S. l.]: CNT. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/painel-empresarial>. Acesso em: 12 set. 2025.

Público do Trabalho, e demonstrando como a norma coletiva pode garantir um ambiente de trabalho equilibrado e seguro, respeitando as particularidades do setor e as especificidades de sua realidade fática.

Palavras-chave: Direito do Trabalho. Motorista Profissional. Controle de Jornada. Responsabilidade Tripartite. Negociação Coletiva. ADI 5.322.

1. Introdução

O setor de cargas no Brasil já demonstrou ser a engrenagem vital que permite o funcionamento e a fluidez de todos os demais setores da economia, integrando um território continental e conectando portos, indústrias e mercados consumidores.

Não é à toa, portanto, que as quase trezentas mil empresas e os mais de cinco milhões de motoristas que compõem o setor, assumem papel central na sociedade e de grande destaque no ordenamento jurídico, especialmente trabalhista. Nesta seara, despontam litígios que orbitam, em sua maior parte, em torno do complexo cenário do controle de jornada.

A gestão da jornada de trabalho dos profissionais motoristas é, sem dúvida, o epicentro de um debate que envolve a saúde e a segurança do trabalhador, a segurança viária, a sustentabilidade das empresas de transporte e a eficiência logística do país, gerando excessiva e desproporcional litigiosidade entre os atores sociais. Esta complexa e multifacetada responsabilidade, no entanto, não pode se restringir unilateralmente ao empregador, sob pena de permanecermos – sociedade e Judiciário – estagnados em torno desta verdadeira “cama de gato”.

Sob um contexto histórico, o *modus operandi* do labor do motorista foi inicialmente tido por presumidamente incompatível com o controle de jornada, inserindo-o na exceção do art. 62, I, CLT. Essa ficção jurídica, contudo, foi sendo paulatinamente desconstruída pela evolução tecnológica, gerando amplas discussões judiciais até o advento da Lei 12.619/2012 (posteriormente substituída pela Lei 13.103/2015), que passou a tratar como direito e dever do motorista ter seu horário de labor controlado por meios idôneos.²

2. Arts. 2º e 6º da Lei 13.103/2015.

A prática, no entanto, demonstrou que a simples imposição de um dever ao empregador era uma solução incompleta, incapaz de abarcar a teia de relações e pressões que definem o dia a dia do transporte.

É neste ponto que este artigo propõe uma necessária mudança de paradigma: a superação da visão de uma responsabilidade unilateral do empregador no controle de jornada do motorista empregado, e a adoção de uma tese de responsabilidade tripartite.

Defende-se, portanto, que a gestão eficaz e segura da jornada do motorista profissional só pode ser alcançada por meio do cumprimento de deveres concorrentes e interdependentes entre os três atores centrais do processo: *a empresa transportadora*, como responsável pela organização do trabalho e fornecimento dos meios de fiscalização; *o motorista profissional*, como *expert* responsável pela segurança viária, respeito às normas de trânsito e fidedignidade dos registros, ciente do impacto de seus atos; e *o embarcador da carga*, como agente de influência direta e muitas vezes decisiva sobre os tempos e ritmos da viagem.

Essa discussão tem seus contornos destacados após a recente decisão do Supremo Tribunal Federal no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.322. Ao declarar inconstitucionais alguns artigos da Lei 13.103/2015, o STF impõe a reinicialização de todos os procedimentos operacionais e normativos que norteiam o tema, balanceando esta mudança pelo “reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, CF)”.³

A negociação coletiva foi, portanto, o aspecto mais disruptivo da referida decisão do STF nos embargos declaratórios da ADI 5.322, reafirmando vigorosamente a autonomia da negociação coletiva, em linha com o Tema 1.046 da Repercussão Geral. O Supremo Tribunal Federal, na prática, sinalizou que, respeitado um núcleo de direitos indisponíveis, os próprios atores sociais – empresas e sindicatos – possuiriam a legitimidade e a capacidade para construir, por meio do diálogo, as normas mais adequadas às especificidades do setor.

3. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n. 5.322*. Requerente: [Nome do Requerente, se disponível]. Requerido: [Nome do Requerido, se disponível]. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 14 out. 2024.

Assim, este estudo objetivará, também, permear a importância da negociação coletiva como instrumento legítimo de adequação das normas à realidade do transporte rodoviário, adotando uma abordagem jurídico-dogmática apoiada em análise de legislações específicas nacionais e internacionais, jurisprudências, notas técnicas do Ministério Público do Trabalho e doutrina especializada.

Dessa forma, pretende-se demonstrar que a problemática da *jornada do motorista profissional* não pode ser vista sob uma ótica singular, mas sim como questão de *política pública* e análise interdisciplinar pelo judiciário, exigindo respostas integradas que conciliem os interesses de motoristas, empresas, embarcadores e sociedade.

2. Evolução histórica do controle de jornada do motorista profissional

A regulamentação da jornada de trabalho do motorista profissional no Brasil foi por décadas negligenciada, sob a justificativa de que a atividade de transporte rodoviário, por sua própria natureza itinerante, inviabilizaria o controle rígido do tempo de serviço, enquadrando os motoristas na exceção prevista no art. 62, I, da CLT.

Assim, a trilha da regulação da jornada de trabalho do motorista profissional é uma crônica da adaptação do Direito à realidade fática e evolução tecnológica, passando a jurisprudência gradativamente a reconhecer a força probante de instrumentos como tacógrafos, rastreamento via satélite e telefonia móvel. Este processo terminou por gerar uma instabilidade jurídica e ampliação da litigiosidade sobre o tema, preparando o terreno para a intervenção legislativa que lhe sucedeu.

O primeiro grande marco normativo ocorreu com a edição da Lei 12.619/2012, conhecida como “Lei do Motorista”, que inseriu na CLT os arts. 235-A a 235-H. Pela primeira vez, o ordenamento jurídico brasileiro reconheceu as especificidades da profissão e estabeleceu, de forma inequívoca, o direito e o dever do motorista ao controle de sua jornada. A lei instituiu limites de tempo de direção, intervalos para descanso e a obrigação de registrar a jornada de maneira fidedigna. A exceção virou regra: o controle de jornada passou a ser a norma para a categoria.

A legislação trouxe, ainda, inovações conceituais, como o “tempo de espera”, que gerava tratamento diferenciado – de apuração e remuneração – do tempo efetivamente dirigido do empregado.

Ainda que recepcionada com entusiasmo, a lei gerou resistências e dificuldades operacionais por trabalhadores e empresários, tendo sido pouco tempo depois substituída pela Lei 13.103/2015, que perdura até os dias de hoje. No entanto, as dificuldades práticas que permeiam esse controle não foram eliminadas, persistindo de forma viva nas rotinas operacionais das empresas.

Entre as alterações trazidas pela nova Lei do Motorista, destacam-se a possibilidade de fracionamento do descanso interjornada; o tempo de espera; autorização de folgas no retorno das viagens de longa distância; o repouso com veículo em movimento no caso de duplas, entre outros. Parte dessas flexibilizações tornaram-se o cerne da Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.322.

A jurisprudência, nesse ínterim, consolidou o entendimento de que a responsabilidade pela implementação e manutenção dos meios de controle é do empregador. Decisões reiteradas dos Tribunais Regionais e do TST firmaram a tese de que a natureza externa do serviço, por si só, não afasta o direito a horas extras, sendo ônus da empresa apresentar os registros fidedignos da jornada, sob pena de prevalecer a jornada alegada pelo trabalhador, nos termos da Súmula 338, I, do TST.

Assim, a evolução histórica demonstra um movimento pendular, partindo de uma total ausência de regulação, passando por uma tentativa de normatização rígida, seguida por uma flexibilização controversa, e desaguando, por fim, em uma reavaliação pelo STF, cujo resultado reconfigurou todo o panorama jurídico da matéria.

3. A tripartição de responsabilidades no transporte rodoviário de cargas

A complexidade da estruturação do controle jornada do motorista profissional não pode ser analisada ou regulamentada de forma isolada, restrita ao vínculo entre empregado e empregador. O transporte rodoviário de cargas constitui uma cadeia complexa, que envolve múltiplos atores: o mo-

torista profissional, a empresa transportadora e o embarcador. Cada qual exerce papel relevante na conformação das condições de trabalho, devendo responder, em maior ou menor medida, pelos riscos e obrigações decorrentes da atividade.

Um estudo realizado pela Fundação Dom Cabral⁴ reforça que o controle de jornada por meio eletrônico é a prática mais comum no setor e que a maioria dos motoristas tem ciência da Lei do Motorista. No entanto, a pesquisa também aponta que os principais desafios para o cumprimento da jornada não partem da falta de tecnologia, mas da ausência de infraestrutura adequada nas rodovias e da incompatibilidade entre os prazos de entrega e a jornada legal do motorista. Esta pesquisa aponta para a complexidade da gestão logística e da necessidade de uma visão mais ampla sobre as responsabilidades.

De igual modo, um interessante dado foi trazido a partir desta pesquisa: os principais elementos geradores de horas extras dos motoristas estão relacionados ao descaso do embarcador com as limitações do tempo de jornada e à negligência do poder público na estruturação dos pontos de parada adequados.

A complexidade da operação de transporte rodoviário torna o modelo de responsabilidade unilateral, centrado exclusivamente no empregador, insuficiente e já comprovadamente imprestável para resolução destas adversidades. A efetiva gestão do tempo de trabalho e descanso só é possível com o engajamento e a responsabilização de todos os envolvidos.

A empresa transportadora, na condição de empregadora, assume responsabilidade pelo cumprimento das normas trabalhistas, incluindo o controle de jornada, concessão de intervalos e pagamento de horas extras. Compete a ela organizar a escala de trabalho, disponibilizar meios de controle que lhe sejam adequados (tacógrafo, rastreamento, diários de bordo) e assegurar condições adequadas de trabalho.

4. GIRO, Ângela Martins da Costa; LOMBARDI, Arthur; VARELA, Jonatha; FINARDE, Talita Neves. *Os desafios relacionados ao controle da viagem e jornada de trabalho no contexto do transporte de cargas, somados à complexidade inerente à gestão logística no transporte rodoviário*. [S. l.]: [S. n.]. Disponível em: <http://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/762>. Acesso em: 12 set. 2025.

A omissão injustificada da empresa em apresentar os controles de ponto válidos gera consequências nefastas em demandas judiciais trabalhistas: atrai a aplicação da Súmula 338 do TST, com a inversão do ônus da prova e a presunção de veracidade da jornada declinada na inicial.

No entanto, inquestionável que, ao assumir profissionalmente a condução de um veículo de grande porte, o motorista assume uma responsabilidade que, por sua própria natureza, impacta diretamente a sociedade e a vida humana. A negligência no cumprimento de suas obrigações legais de segurança pode resultar em acidentes graves, colocando-o numa posição de verdadeiro agente de segurança pública.

Não por outro motivo, extrai-se da *ratio legis* o posicionamento do motorista como protagonista da responsabilidade pelos seus atos de controle e observância da lei de trânsito, com punições efetivas pelo descumprimento dessas obrigações, entre elas o controle do tempo de direção. A legislação não posiciona o motorista como um mero sujeito passivo de direitos, mas como um agente ativo, dotado de deveres cruciais para a segurança de toda a sociedade.

A própria estrutura da CLT é sintomática: a Seção IV-A do Capítulo I do Título III, dedicada ao serviço do motorista, inicia-se no art. 235-B com um rol de deveres, para só depois tratar dos direitos. Essa escolha topográfica do legislador não é acidental: ela sublinha a magnitude do impacto que a conduta desse profissional gera e a consciência de que sua negligência tem o potencial de causar danos irreparáveis.

De igual modo, o inciso III do art. 235-B resume de forma lapidar essa obrigação, ao estabelecer como dever do motorista profissional “respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro”. A norma trabalhista, portanto, dialoga diretamente com a norma de trânsito, criando um sistema de responsabilidade coesa.

Nesse mesmo sentido, o Código de Trânsito, em seu art. 67-E, é explícito ao determinar que é responsabilidade do motorista “controlar e registrar o tempo de condução, estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância”. A consequência da inobservância, notadamente, recai sobre o

condutor, e não primariamente sobre a empresa, reforçando seu papel de garantidor do cumprimento da norma.

A responsabilidade pela informação é ainda mais acentuada no § 4º do art. 67-E do CTB, que estabelece ser do motorista, e não da empresa, “a guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo”. A lei confere ao profissional a custódia da veracidade.

Essa atribuição compartilhada de responsabilidade é a chave para se lidar com a altíssima complexidade do controle de jornada na prática. Os dados brutos fornecidos por tecnologias como rastreadores e tacógrafos são, muitas vezes, ambíguos. Uma parada de três horas em um pátio de posto de gasolina pode representar um descanso reparador, mas pode também esconder a continuidade da prestação de serviços. Pensemos no exemplo do transporte de combustíveis: o veículo está parado, mas o motorista está em plena atividade, realizando o procedimento de isolamento da área, conexão de mangueiras, monitoramento da transferência do líquido e posterior restauração do local. Sem a anotação fidedigna do motorista, é impossível para o empregador, muitas vezes a centenas de quilômetros de distância, distinguir um evento do outro.

Diante disso, as anotações errôneas, dissonantes da realidade, que omitem pausas ou registram labor fictício, não podem ser tratadas como um mero equívoco a ser sanado em desfavor do empregador. Elas representam a quebra de um dever legal expresso do empregado. A má-fé no registro – como a prática de iniciar uma jornada na segunda-feira e só a encerrar dias depois, sem qualquer anotação de intervalos ou repousos – deve ter sua responsabilidade direcionada ao profissional que detinha o dever da exatidão. A proteção ao trabalhador não pode servir de escudo para a fraude ou para a violação de deveres que visam proteger não apenas o próprio trabalhador, mas toda a coletividade.

Mas nesta cadeia multifacetada há ainda um terceiro personagem de grande relevância: o embarcador. Quando falamos do embarcador como terceiro ator social deste cenário, vemos que o mesmo é frequentemente tido como um estranho à relação de emprego. Sua influência na jornada do motorista é direta e, por vezes, determinante. Não seria demais dizer que o embarcador é um verdadeiro elo oculto da cadeia de fadiga do motorista.

A pressão por prazos de entrega inexequíveis, a desorganização logística que gera longas filas e a falta de estrutura para recepção dos veículos, são fatores que empurram o cenário do transporte para a posição perniciosa em que se encontra hoje.

A responsabilidade do embarcador pode ser aferida em diferentes esferas. No âmbito do direito de trânsito, a responsabilidade é ainda mais explícita. O art. 67-C, § 7º, do CTB estabelece que:

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

A penalidade para essa conduta está prevista no art. 230, XXIII, do mesmo código.

Nesse contexto, a lei de trânsito aponta para a responsabilidade solidária do embarcador: o art. 257, § 6º, do CTB prevê expressamente a responsabilidade conjunta do embarcador e do transportador pelas infrações de excesso de peso, dimensão e lotação. Se a lei prevê a solidariedade para uma infração de natureza material, com muito mais razão essa mesma lógica deve ser aplicada, por analogia, à infração que atenta contra o bem maior: a vida.

O excesso de jornada, que amplia sobremaneira o risco de acidentes, é uma infração de gravidade muito superior ao excesso de carga, e a responsabilidade do embarcador que a fomenta deve ser tratada com o mesmo rigor, aplicando-se-lhe analogicamente o mencionado dispositivo (regra hermenêutica *a maiori ad minus*).

Já no contexto trabalhista brasileiro, a exigência de cumprimento de jornadas que violem a legislação pode caracterizar culpa *in eligendo* ou *in vigilando*, atraindo sua responsabilidade subsidiária pelos débitos trabalhistas, nos termos da Súmula 331 do TST. A lógica é semelhante: quem se beneficia da prestação de serviços deve responder subsidiariamente pelo cumprimento das obrigações trabalhistas.

O reconhecimento da responsabilidade do embarcador possui importantes consequências práticas e absolutamente necessárias à estabi-

lização social da jornada do motorista no transporte rodoviário de cargas: a) incentiva o cumprimento da lei: sabendo que poderá ser responsabilizado, o embarcador tende a adotar prazos e condições logísticas mais razoáveis; b) distribui de forma justa os riscos da atividade: evita que apenas a transportadora arque com custos decorrentes de exigências impostas pelo embarcador; c) promove a segurança viária: prazos mais realistas reduzem a probabilidade de jornadas excessivas e acidentes.

Esta lógica tripartite de aferição da responsabilidade do transporte de cargas é amplamente praticada, também, em países classificados como desenvolvidos, cujas preocupações com a segurança viária e do trabalhador são presumidamente superiores. É o que se observa nas legislações especializadas Europeias, nas quais a segurança rodoviária é dever a ser observado por todos envolvidos no setor, devendo os Estados-Membros zelar por seu cumprimento solidário.⁵

Igualmente, observamos ser este o cenário exato imposto pela legislação americana: a FMCSA (*Federal Motor Carrier Safety Administration*), a despeito de regular de forma direta a responsabilidade apenas de motoristas e transportadoras pelo cumprimento das horas de jornada, estabelece a possibilidade de responsabilizar o embarcador de forma indireta sempre que restar comprovado que o transporte por ele contratado impôs a violação das regras da FMCSA.⁶ Esta responsabilização pode se dar em âmbito cível ou contratual.

5. <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/por> – C2 Regulamento (CE) n. o 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006 – Art. 10, 4: “As empresas de transportes, os expedidores, transitários, operadores turísticos, contratantes principais, subcontratantes e agências de em prego de condutores garantirão que os calendários aprovados contratualmente em matéria de tempo de transporte obedecem ao presente regulamento” (Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32002L0015> – Directiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2002). Art. 14, 3: “Os Estados-Membros zelarão por que os expedidores, transitários, contratantes a título principal, subcontratantes e empresas que empreguem trabalhadores móveis respeitem as disposições pertinentes da presente directiva”.
6. UNITED STATES. Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). *Title 49 CFR § 395.8*. Washington, D.C. Disponível em: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395/subpart-A/section-395.8>. Acesso em: 12 set. 2025.

Num cenário de *Common Law*, a análise dos casos concretos levados aos Tribunais ganha roupagem de destaque e o envolvimento da responsabilidade do embarcador. É o que observamos na obra *Your Shipment Has Been Delayed: Liability Of Shippers And Carriers For Loading And Securing Cargo In Iowa*,⁷ que traz destaques de decisões recentes em Iowa que indicam uma mudança da doutrina tradicional de responsabilidade exclusiva do transportador para os princípios de culpa compartilhada.⁸

A obra demonstra que a evolução do cenário do transporte de cargas nos EUA impõe a adoção de um modelo de culpa compartilhada entre a tríade envolvida (motorista, empresa e expedidores), afastando o padrão de responsabilidade uniaxial de outrora, já não cabível no cenário moderno.

Assim, ainda que a mencionada Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.322 não tenha tratado de forma direta da responsabilidade do embarcador, seu julgamento reforça a ideia de que a cadeia logística deve ser analisada de forma integrada. Portanto, imprescindível que caiba ao embarcador organizar prazos e demandas compatíveis com a lei, sob pena de responder subsidiariamente em caso de descumprimento.

O próprio Relator da ADI 5.322, Ministro Alexandre de Moraes destaca a responsabilidade compartilhada trazida pelo art. 144 da Constituição Federal, segundo o qual a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos. Assim como o texto constitucional distribui a responsabilidade pela segurança da coletividade, não permitindo sua concentração em um único sujeito, também no setor de transporte rodoviário a

7. *Drake Law Review*, [S. l.], v. 67. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/drklr67&div=11&id=&page=>. Acesso em: 12 set. 2025.

8. "This Note proposes that shippers and carriers should both be held liable for damages resulting from improperly loaded or secured cargo. The modern expertise of both parties and rapid growth of the trucking industry require an equitable standard that promotes economic trade and roadway safety. Therefore, courts should abandon outdated precedent and align cargo-liability actions with comparative fault principles by apportioning liability between both carriers and shippers in consideration of the circumstances" (O'BRIEN, Jackson G. *Your Shipment has Been Delayed: liability of shippers and carriers for loading and securing cargo in iowa – abstract*. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcglclefindmkaj/https://drake-lawreview.org/wp-content/uploads/2019/06/obrien-final.pdf>).

preservação da saúde do motorista e da segurança viária deve ser compreendida como uma responsabilidade solidária e difusa.

No entanto, quando se busca a aplicação da responsabilidade do embarcador no contexto legislativo brasileiro, ainda esbarramos em um grande desafio prático: a limitação das intervenções de terceiros no processo do trabalho. Tradicionalmente, a Justiça do Trabalho restringe esta possibilidade sob o argumento de celeridade e simplicidade procedimentais (arts. 8º e 769 da CLT).

Essa postura, entretanto, se mostra incompatível com a complexidade das relações contemporâneas de trabalho, especialmente em setores de cadeia produtiva longa, como o transporte rodoviário de cargas, bem como com a especialidade e afinamento das demandas trabalhistas como modernamente se apresentam.

No direito civil, a intervenção de terceiros é instituto plenamente reconhecido para viabilizar a análise multipartite da responsabilidade. Isso assegura que o juiz decida de forma mais completa, atribuindo corretamente a responsabilidade entre todos os envolvidos no negócio jurídico.

Assim, a tripartição de responsabilidades se coloca como mecanismo indispensável para o equilíbrio da cadeia de transporte, garantindo maior proteção ao motorista profissional e à sociedade.

Esta possibilidade acompanha, ainda, a evolução do processo civil brasileiro, sobretudo após o CPC de 2015, que reforçou o princípio da cooperação processual e a busca por decisões que solucionem o conflito de forma integral, firmando sua recepção pelo judiciário trabalhista como uma evolução necessária ao alcance da justa distribuição de responsabilidades que o controle de jornada do motorista exige.

4. Controle de Jornada após ADI 5.322 e sua análise em confronto com a Atuação do Ministério Público do Trabalho

O julgamento da ADI 5.322 pelo Supremo Tribunal Federal em 2023 representou, sem sombra de dúvidas, a mudança mais significativa nas operações de transporte de cargas desde a publicação da primeira lei do motorista em 2012.

No entanto, no julgamento dos Embargos de Declaração desta mesma ADI (embargos esses elaborados, em cenário histórico, a quatro mãos pela CNT e CNTTT, partes *ex adversas* da lide), o STF deu às entidades sindicais a legitimidade para negociação ampla, inclusive dos temas tidos por inconstitucionais, resgatando-lhes, da forma mais profunda e embrionária, a responsabilidade jurídico-social que lhes é conferida pela Constituição Federal.

A possibilidade negocial destes temas faz-se clara sob diversas óticas. A primeira delas diz respeito à análise entre o pedido dos embargos de declaração e o dispositivo do acórdão: o pedido formulado pelas entidades sindicais foi expresso no sentido de que o STF se manifestasse sobre a possibilidade de negociação coletiva dos temas considerados inconstitucionais. O objetivo era a garantia da participação das entidades representativas, ante a aplicação também do ARE 1.121.633, Rel. Min. Gilmar Mendes, no qual o col. STF apreciou o Tema 1.046 de Repercussão Geral.

O acórdão do STF acolheu parcialmente os embargos, reiterando o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas. Assim e por óbvio, caso o STF não acolhesse a possibilidade de submissão dos temas inconstitucionais à negociação coletiva, seja no todo, seja em parte, teria assim se manifestado de modo expresso.

Nesse sentido, inclusive, resumiu com maestria o Voto-Vista do Eminentíssimo Min. Dias Toffoli no próprio julgamento da ADI 5.322, *in verbis*:⁹

Remanesceu, todavia, a pretensão veiculada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), autora da presente ação direta, consistente em obter desta Corte: “a) a modulação dos efeitos da decisão para que sejam concedidos efeitos *ex nunc* à decisão proferida nesta ADI, afastando assim a possibilidade de incidência do passivo apontado, que certamente trará o colapso do setor e; b) que este C. STF esclareça quanto à possibilidade de submissão dos temas tratados na presente ADI ao precedente do ARE 1.121.633 e consequentemente autorize submetê-los à negociação coletiva. Nesses limites, o eminente Relator conheceu dos embargos, acolhendo-os parcialmente para “(a) reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º,

9. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Peça processual* [documento não especificado]. Brasília, DF. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15371545634&ext=.pdf>. Acesso em: 12 set. 2025.

inciso XXVI, da CF); (b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuindo a eles eficácia *ex nunc*, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta.

Esta análise pela possibilidade negocial ampla, compõe, portanto, a *ratio decidendi* do acórdão, elemento de observância nodal para estabilidade das relações sociais e aplicação adequada das decisões e precedentes.

Essa sinalização abriu, assim, um caminho para a autorregulação do setor, mas foi recebida com resistência pelo Ministério Público do Trabalho. Este, por meio da Nota Técnica 02/2023 da Conalis e de Recomendações expedidas a sindicatos e empresas, externou seu entendimento de que os temas invalidados pelo STF não poderiam ser negociados por norma coletiva, por ferirem o princípio da alteridade e por dizerem respeito a normas de saúde e segurança, integrando o “núcleo duro” dos direitos trabalhistas.

Essa posição do MPT, embora parta de uma premissa protetiva, ao focar exclusivamente na responsabilidade do empresário, desconsidera os deveres legais do motorista e do embarcador, ignorando a complexidade desta responsabilidade e, paradoxalmente, a própria decisão da Suprema Corte, que confiou na capacidade dos atores sociais de encontrarem soluções equilibradas.

Igualmente, deixa de observar que a pretensão negocial foi apresentada ao Supremo Tribunal Federal não pela classe empresarial unilateralmente, mas em conjunto com a classe profissional, demonstrando concordância de ambos com a responsabilidade coletiva desta atuação. Com isso, a posição do Ministério Público mais se aproxima de um “monólogo institucional”, ignorando todo o entendimento quanto à jornada de trabalho, construído ao longo dos anos com a participação efetiva dos três poderes e da sociedade civil.

Uma análise aprofundada da Nota Técnica da CONALIS/MPT, permite extrair que, embora conclua pela impossibilidade da negociação, reconhece em seu texto a “magnitude das responsabilidades das negociações coletivas e sua capacidade ímpar de analisar concreta e especializadamente cada caso”. Há aqui uma contradição interna: reconhece-se a capacidade única da negociação, mas veda-se seu exercício.

De igual modo, o argumento da indisponibilidade negocial destes temas, por tê-los como normas de saúde e segurança do trabalho que afron-

tariam o patamar civilizatório mínimo, igualmente encontra resistência na própria legislação, doutrina e jurisprudência de nossos tribunais.

No próprio julgamento do Tema 1046, o Min. Relator Gilmar Mendes discorre extensamente sobre a noção jurídica de direitos indisponíveis, pontuando, inclusive, as flexibilizações por norma coletiva previstas pelo próprio art. 7º da Constituição Federal. Ao final, não elenca de forma exaustiva os temas impassíveis de negociação e, tampouco, inclui a jornada de trabalho neste núcleo duro de direitos indisponíveis.

Nesse sentido, temos que o mencionado art. 7º da Constituição Federal já admite, em seus incisos XIII e XV, flexibilizações que foram declaradas constitucionais, como os regimes especiais para trabalhadores embarcados e a própria jornada do motorista prevista no art. 235-C, *caput*, da CLT.

Assim, temos que a jornada de trabalho não tem inserção consolidada no âmbito dos direitos indisponíveis do trabalhador, o que se observa pelas inúmeras jurisprudências do próprio Supremo Tribunal Federal,¹⁰ bem como entendimentos de nossa doutrina. Aqui, destacamos a lição do professor Amauri Mascaro Nascimento,¹¹ que defende que as disposições relativas à jornada de trabalho são normas “autônomas-heterônomas”, transacionáveis, desde que não haja renúncia e sejam observadas as normas de proteção ao trabalho.

Destacamos, outrossim, julgamento do próprio TST que infere que “por se tratar de questão que envolve a jornada de trabalho, o tema em exame se trata de direito disponível, passível de pactuação coletiva. Julgados desta Corte Superior” (Acórdão do Processo RR – 10535-10.2016.5.03.0069).

Isso posto, a negociação dos temas tidos por inconstitucionais encontrou balanço na possibilidade de sua reanálise casuística pelos atores sociais que vivenciarão o tema, por meio da negociação coletiva.

10. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo Regimental no segundo Recurso Extraordinário n. 895.759. Relator: Ministro Teori Zavascki. [S. l.]. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo em Recurso Extraordinário n. 1.010.245*. Relator: Ministro Dias Toffoli. Julgado em 20 mar. 2023. [S. l.]. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo em Recurso Extraordinário n. 1.536.283*. Relator: Presidente. Julgado em 13 fev. 2025. [S. l.].

11. Jornada diária de trabalho e horas extras. *Revista LTr: legislação do trabalho*, v. 45, n. 10, p. 1153-1175, out. 1981.

5. Negociação coletiva e Reforma Trabalhista: a supremacia do diálogo especializado

A Constituição Federal elevou a negociação coletiva a direito fundamental, no art. 7º, XXVI, reconhecendo a sua força normativa. Essa previsão representou um marco de democratização das relações de trabalho no Brasil, estimulando o protagonismo dos sindicatos e permitindo a adequação das regras gerais às peculiaridades de cada categoria profissional.

É sob a égide dessa nova arquitetura jurídica que a negociação coletiva para os motoristas deve ser analisada. A autorização do STF na ADI 5.322 não foi uma carta branca para a precarização, mas um chamado à responsabilidade das entidades sindicais para que, de forma técnica e ciente das necessidades de suas bases, construam soluções customizadas.

O fracionamento do intervalo interjornada, por exemplo, quando realizado em locais que ofereçam condições seguras de parada, não se afasta do modelo já vivido por trabalhadores urbanos nos grandes centros urbanos. Observemos: embora a lei assegure 11 horas de descanso a estes empregados, na prática o tempo útil de repouso é reduzido – e equiparado muitas vezes ao do motorista – em razão de longos deslocamentos diários, que podem superar três horas. O motorista, ao contrário, inicia imediatamente seu período de descanso assim que estaciona o veículo em local apropriado, não sujeitando-se a estes longos deslocamentos, usufruindo do intervalo previsto em lei, de forma, na prática, equivalente.

De igual modo, a concessão de folgas ao término de viagens de longa distância – solução acolhida pelo Supremo Tribunal Federal nos embargos de declaração da ADI 5.322 – garante ao motorista a reintegração ao convívio familiar após longos períodos fora de casa. A situação é comparável à dos trabalhadores embarcados, cujas peculiaridades justificam tratamento normativo específico.

O mesmo raciocínio se aplica a outros institutos, como o intervalo intrajornada, o tempo de espera, as horas extraordinárias e o banco de horas, que devem ser regulados de forma casuística e técnica, a partir do conhecimento especializado do setor de transporte.

O Judiciário trabalhista, por mais especializado e atento que possa ser, cuida de julgar a totalidade dos setores econômicos do país e, por isso, não consegue abarcar todas as minúcias próprias de cada ramo de atividade.

6. Conclusão

A regulação da jornada do motorista profissional no Brasil atingiu um novo patamar de complexidade e sofisticação, tornando-se tema multifacetado que desafia a generalidade da norma legal. A superação do modelo de responsabilidade unilateral do empregador é um imperativo para a eficácia da norma e para a promoção de um trânsito mais seguro, não podendo sua gestão ser vista como um fardo exclusivo do empregador, mas sim como um compromisso compartilhado entre a empresa, o próprio motorista empregado e o embarcador.

A tese da responsabilidade tripartite apresenta-se como a abordagem mais realista e justa para os desafios do setor, reconhecendo que cada agente possui uma esfera de controle e, portanto, de dever. Trata-se de questão de política pública, situada na confluência entre segurança viária, saúde ocupacional e eficiência econômica.

A análise empreendida ao longo deste trabalho demonstrou que a evolução normativa (da exceção do art. 62, I, da CLT às Leis 12.619/2012 e 13.103/2015, em diálogo com o CTB e sua regulação pela ADI 5.322) operou uma mudança de paradigma: do modelo de invisibilidade do tempo de trabalho para um regime de responsabilidade compartilhada. O estudo comparativo das doutrinas nacionais e internacionais, CTB, Constituição Federal, Lei 13.103/2015 e ADI 5.322, STF, especialmente no que toca às *ratio decidendi* e *ratio legis*, trazem a conclusão da necessidade imperiosa desta mudança de paradigma que ora se propõe.

A magistratura do trabalho, nesse contexto, desempenha um papel fundamental, atuando como garantidora do devido processo legal e dos limites da negociação, mas reconhecendo a supremacia da norma coletiva como fonte de direito especializada e legitimada pelos próprios atores sociais.

O caminho a ser trilhado é o do fortalecimento dos sindicatos, da promoção de um diálogo transparente entre as partes e do respeito do Judiciário e dos órgãos de fiscalização às soluções construídas consensualmente, desde que observados os limites da dignidade humana. Somente assim será possível transformar a letra da lei em uma realidade de trabalho mais segura e justa nas estradas do Brasil.

Referências

- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n. 5.322*. Relator: Ministro Alexandre de Moraes. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 14 out. 2024.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo Regimental no segundo Recurso Extraordinário n. 895.759. Relator: Ministro Teori Zavascki. [S. l.]. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo em Recurso Extraordinário n. 1.010.245*. Relator: Ministro Dias Toffoli. Julgado em 20 mar. 2023. [S. l.]. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo em Recurso Extraordinário n. 1.536.283*. Relator: Presidente. Julgado em 13 fev. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Emb. Decl. na Ação Direta de Inconstitucionalidade 5.322*. Brasília, DF, 14.12.2024. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15371545634&ext=.pdf>. Acesso em: 12 set. 2025.
- GIRO, Ângela Martins da Costa; LOMBARDI, Arthur; VARELA, Jonatha; FINARDE, Talita Neves. *Os desafios relacionados ao controle da viagem e jornada de trabalho no contexto do transporte de cargas, somados à complexidade inerente à gestão logística no transporte rodoviário*. [S. l.]: [S. n.]. Disponível em: <http://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/762>. Acesso em: 12 set. 2025.
- HEINONLINE. *Drake Law Review*, [S. l.], v. 67. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/drklr67&div=11&id=&page=>. Acesso em: 12 set. 2025.
- UNITED STATES. Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). *Title 49 CFR § 395.8*. Washington, D.C. Disponível em: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395/subpart-A/section-395.8>. Acesso em: 12 set. 2025.