

A negociação coletiva após a ADI 5322

*Entre a inconstitucionalidade formal e a
efetividade econômica*

RICARDO FERREIRA

Diretor Jurídico Trabalhista na JBS S.A.

1. Introdução

A Lei 13.103/2015, conhecida como Lei dos Caminhoneiros, foi editada com o objetivo de disciplinar a jornada, os períodos de descanso, o tempo de espera e outras peculiaridades da atividade de transporte rodoviário de cargas. Desde sua edição, diversos dispositivos foram objeto de questionamento constitucional, culminando na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, julgada pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

No julgamento, sob a relatoria do Ministro Alexandre de Moraes, a Corte declarou inconstitucionais pontos centrais da lei, como o fracionamento do descanso interjornada, o acúmulo do descanso semanal, a exclusão do tempo de espera da jornada de trabalho e o descanso em veículo em movimento para motoristas em dupla.

Apesar dessa decisão, a grande dúvida que se coloca é de que se tais dispositivos foram declarados inconstitucionais, seria possível que acordos coletivos ainda os contemplassem? Para respondê-la, é necessário examinar não apenas o voto de Alexandre de Moraes e o entendimento consolidado no Tema 1046, mas também a análise consequencialista dos impactos econômicos e sociais das escolhas normativas.

2. O voto do Ministro Alexandre de Moraes na ADI 5322

No julgamento da ADI 5322, Alexandre de Moraes destacou que a Constituição Federal assegura ao trabalhador direitos mínimos indisponíveis relacionados à saúde, segurança e dignidade. Permitir o fracionamento ou a redução de períodos de descanso comprometeria a proteção constitucional e colocaria em risco a integridade física do trabalhador e a segurança nas estradas.

Com isso, o STF reconheceu que o legislador ordinário não poderia, sob o pretexto de regulamentar a profissão, suprimir direitos fundamentais. Esse raciocínio levou à declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos questionados.

Apesar disso, o Ministro Alexandre de Moraes deixou expressamente consignado que, embora tais dispositivos não possam ser impostos unilateralmente por lei ordinária, é legítima a sua pactuação por meio de negociação coletiva, desde que observados os limites constitucionais e respeitado o núcleo dos direitos absolutamente indisponíveis. Essa ressalva reforça a centralidade da autonomia coletiva da vontade, em linha com o que posteriormente foi consolidado pelo STF no Tema 1046.

É importante destacar que os demais Ministros acompanharam essa posição, enfatizando, o Ministro Dias Toffoli, 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.

Além disso, a Corte modulou os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, reconhecendo o impacto financeiro e a necessidade de evitar a criação de um passivo retroativo de proporções incalculáveis. Esse movimento de modulação já evidencia uma sensibilidade consequencialista no próprio julgamento.

3. O Tema 1046 e a força normativa da negociação coletiva

Em 2022, o STF julgou o Tema 1046 da repercussão geral (ARE 1.121.633/GO), fixando a tese de que são constitucionais os acordos e con-

venções coletivas 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. É o que comumente se passou a chamar de negociado sobre o legislado.

A Constituição Federal, em seu art. 7º, XXVI, já reconhece expressamente as convenções e os acordos coletivos de trabalho, instrumentos esses, que, como dizia Alice Monteiro de Barros, se destinam à autocomposição de conflitos resultante do entendimento dos interlocutores sociais envolvidos. A tese *supra*, fixada pelo Supremo, reafirma o protagonismo da negociação coletiva como instrumento legítimo de ajuste das relações de trabalho, em especial em setores com peculiaridades relevantes, como seguramente é o caso do transporte rodoviário de cargas.

Embora o voto do Ministro Alexandre de Moraes na ADI 5322 tenha identificado como indisponíveis alguns direitos, isso não significa que toda a disciplina prevista na Lei dos Caminhoneiros esteja fora do alcance da negociação coletiva. Pelo contrário, o STF abriu espaço para que empregadores e sindicatos, dentro do princípio da adequação setorial negociada, possam ajustar condições que viabilizem a atividade econômica sem desproteger o trabalhador.

4. O ponto principal. Se foi declarado constitucional, por que acordos coletivos ainda podem contemplar os dispositivos?

O ponto-chave que emerge após o julgamento da ADI 5322 é: se o STF declarou constitucionais determinados dispositivos da Lei dos Caminhoneiros, como admitir que acordos ou convenções coletivas venham a reproduzir ou contemplar esses mesmos institutos?

A resposta exige uma distinção fundamental. A decisão da ADI 5322 atinge a lei em si, tomada isoladamente, editada de maneira unilateral pelo legislador ordinário. O Supremo entendeu que, quando a lei busca reduzir ou suprimir direitos fundamentais dos trabalhadores, há violação direta à Constituição. Em outras palavras, em nível legislativo, tais normas seriam constitucionais.

Por outro lado, a mesma Corte, no Tema 1046, reconheceu a força normativa da negociação coletiva, ao estabelecer que acordos e convenções

podem limitar ou afastar direitos trabalhistas, desde que não atinjam o núcleo essencial dos direitos absolutamente indisponíveis. Na prática, isso quer dizer que a mesma cláusula que seria inconstitucional em lei pode se tornar válida se surgir da autonomia coletiva entre sindicatos de trabalhadores e empregadores.

5. O consequencialismo econômico e a contribuição de Adam Smith

Ao lado da hermenêutica constitucional, é indispensável considerar a dimensão econômica das decisões judiciais. O consequencialismo jurídico, entendido como a análise dos efeitos práticos da interpretação normativa, tem sido cada vez mais utilizado pelo STF para fundamentar decisões que evitem desestabilizar setores inteiros da economia.

Na perspectiva de Adam Smith, a estabilidade das regras jurídicas é condição essencial para o funcionamento do mercado. E isso se dá mediante a observância ao princípio da proteção da confiança, cuja finalidade precípua, conforme destacou o Ministro Luís Roberto Barroso em julgamento do ARE 861595, é “proteger expectativas legitimamente criadas em indivíduos por atos estatais”. Alterações abruptas, como a declaração de inconstitucionalidade de dispositivos que vigoraram por quase uma década, como ocorreu no caso, podem gerar incertezas, encarecer o custo do transporte, impactar o preço dos alimentos e insumos e, em última instância, prejudicar toda a sociedade.

Permitir que a negociação coletiva possa preencher esse espaço evita: (i) o acúmulo de litígios trabalhistas decorrentes da ausência de parâmetros práticos; (ii) o aumento abrupto de custos para empresas, repassados ao preço do frete e ao consumidor final; (iii) o risco de inviabilização econômica de transportadoras, com impacto direto sobre empregos.

A instabilidade normativa – com a edição da Lei 12.619/2012, substituída pela Lei 13.103/2015 e, depois, revista pelo STF em 2023/2024 – evidencia como o setor do transporte rodoviário tem sido alvo de constantes alterações regulatórias. Cada mudança gera ajustes contratuais, novos custos de conformidade e potenciais passivos trabalhistas.

5.1 O efeito bumerangue do superprotecionismo trabalhista

O fenômeno conhecido como efeito bumerangue no Direito do Trabalho ilustra os riscos de um superprotecionismo judicial. A Justiça do Trabalho, ao ampliar de maneira desmedida a tutela do trabalhador, pode criar insegurança jurídica, desestimular investimentos e, paradoxalmente, prejudicar os próprios empregados.

No caso da ADI 5322, a simples declaração de inconstitucionalidade sem considerar alternativas de negociação coletiva poderia gerar um passivo bilionário e inviabilizar o setor. O resultado seria o oposto da proteção, gerando desemprego, aumento de custos e risco de paralisação de atividades.

Um exemplo prático pode ser observado na proibição da cumulação do Descanso Semanal Remunerado (DSR). A decisão, embora inspirada em uma lógica protetiva, obriga o motorista a usufruir seu descanso em locais muitas vezes distantes de sua residência, afastando-o da convivência familiar. O que, em tese, seria uma medida de proteção à saúde e ao lazer, na prática se transforma em fator de desgaste emocional e social, justamente pelo isolamento do trabalhador de seu núcleo familiar.

Como observa Amauri Mascaro Nascimento, embora exista uma preocupação legítima com a proteção do trabalhador, normas excessivamente rígidas podem se descolar da realidade setorial, gerando distorções econômicas e legais. A flexibilização, quando prudente e negociada, mostra-se caminho viável para evitar tais distorções.

6. Conclusão

A ADI 5322 reafirmou a importância da proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores, declarando inconstitucionais dispositivos da Lei 13.103/2015 que comprometiam a saúde e a segurança no trabalho. Apesar disso, o voto do Ministro Alexandre de Moraes deixou claro que tais matérias podem ser objeto de negociação coletiva, desde que respeitados os limites constitucionais.

Nesse sentido, o Tema 1046 consolidou a legitimidade da negociação coletiva como mecanismo de adequação setorial, assegurando que catego-

rias profissionais e econômicas possam ajustar suas relações de trabalho de forma equilibrada.

Sob a perspectiva consequencialista e econômica, inspirada em Adam Smith, fica evidente que a exclusão pura e simples de regimes já consolidados, sem admitir a negociação, poderia gerar graves prejuízos ao país. Além disso, o risco do efeito bumerangue mostra que um superprotecionismo judicial pode enfraquecer exatamente quem se pretende proteger.

Em outras palavras, a solução constitucionalmente mais adequada é admitir que os acordos coletivos, expressão da autonomia coletiva da vontade, possam contemplar ajustes semelhantes aos previstos na Lei dos Caminhoneiros, desde que não afrontem o núcleo indisponível dos direitos trabalhistas. Essa interpretação harmoniza proteção social com sustentabilidade econômica, preservando a segurança jurídica e a viabilidade do transporte rodoviário de cargas – setor vital para o Brasil.

Referências

- BARROS, Alice Monteiro de. *Curso de direito do trabalho*. 5. ed. São Paulo: LTr, 2009.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 5 out. 1988.
- BRASIL. Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 2 maio 2012.
- BRASIL. Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 3 mar. 2015.
- DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 19. ed. São Paulo: LTr, 2020.
- NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Curso de direito do trabalho*. 32. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.
- SMITH, Adam. *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (Brasil). *Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322*. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Julgamento em 19/03/2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/>. Acesso em: 14 set. 2025.
- SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (Brasil). *Tema 1046 da Repercussão Geral*. ARE 1.121.633/GO. Relator: Min. Gilmar Mendes. Julgamento em 02/06/2022. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/>. Acesso em: 14 set. 2025.