

## VOTO

**O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES (RELATOR):** Trata-se, como relatado, de Ação Direta de Inconstitucionalidade, com pedido de medida cautelar, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT contra a Lei Federal 13.103/2015, que dispôs sobre o exercício da profissão de motorista.

Em razão da amplitude do objeto da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade, que envolve inúmeros artigos da Lei 13.103/2015, proponho que os dispositivos impugnados sejam examinados em capítulos, de forma a permitir uma melhor, e mais didática, compreensão da controvérsia.

Nesses termos, o exame da inconstitucionalidade dos artigos impugnados, de acordo com os limites definidos na petição inicial, será realizado dentro dos seguintes capítulos:

- 1 – Preliminares;
- 2 – Improcedência do pedido com a declaração de constitucionalidade dos artigos;
- 3 – Procedência do pedido com a declaração de inconstitucionalidade dos artigos.

### **1 – Preliminares**

#### **1.1 Inconstitucionalidade indireta/reflexa**

Sustenta o Senado Federal (peça 54), preliminarmente, o não conhecimento da ação direta sob a alegação de que a Autora não deduziu, em juízo, *pretensão de natureza constitucional*. Nesse sentido, alega que a controvérsia se resolveria em nível infraconstitucional.

Sem razão.

No caso, a eventual ofensa à Constituição Federal ocorreria de maneira direta, uma vez que a alegação de que a lei impugnada, que alterou dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), representaria um retrocesso social para a categoria profissional dos motoristas, gerando danos à saúde dos profissionais e comprometendo a segurança viária, é razão suficiente para, por si só, fundamentar o pedido de declaração de inconstitucionalidade de lei com base nos incisos do art. 7º da

Constituição Federal. Assim, rejeito a preliminar.

### **1.2 – Ausência de impugnação fundamentada**

Ainda em análise de questões preliminares, pontuo que parte dos pedidos de declaração de inconstitucionalidade formulados na petição inicial não merece ser conhecida. É que, consoante observado pelo Advogado-Geral da União (peça 56) e pelo Procurador-Geral da República (peça 136), a Autora não se desincumbiu de seu ônus argumentativo para contestar a constitucionalidade dos **arts. 2º, 3º, 6º (em relação ao texto que altera o § 4º do art. 235-D da CLT), 8º, 10, 14, 15 (em relação ao texto que insere os arts. 4º, § 4º, 5º-A e 13-A na Lei 11.442/2007), e 16 a 20 da Lei 13.103/2015**, deixando de deduzir, quanto a eles, fundamentação jurídica apta a demonstrar as lesões constitucionais invocadas.

À míngua da apresentação de razões específicas, não pode a ação ser conhecida quanto a esses dispositivos, pois, segundo jurisprudência desta SUPREMA CORTE, o déficit de impugnação inviabiliza os pedidos processuais veiculados em ação direta de inconstitucionalidade, como se vê nos seguintes precedentes: ADI 5.287, Rel. Min. LUIZ FUX, DJe de 12/9/2016; ADI 4.079, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 5/5/2015; e ADI 3.789 AgR, Rel. Min. TEORI ZAVASCKI, DJe de 25/2/2015.

Nesse sentido, em relação aos arts. 2º, 3º, 6º (em relação ao texto que altera o § 4º do art. 235-D da CLT), 8º (em relação ao texto que altera os arts. 132, 230 e 259), 10, 14, 15 (em relação ao texto que insere os arts. 4º, § 4º; 5º-A e 13-A na Lei 11.442/2007) e 16 a 20 da Lei 13.103/2015, a ação não merece ser conhecida, devendo, por consequência, ser extinta sem julgamento de mérito, por inépcia da petição inicial.

### **1.3 – Omissão e matéria infraconstitucional**

Sustenta o Procurador-Geral da República (peça 136), em preliminar, que a impugnação ao art. 7º da Lei 13.103/2015 não merece conhecimento. Aduz, por um lado, que *“ainda que se considere deliberada a vontade do legislador ordinário em excluir do raio de incidência daquelas normas parcela da categoria de motoristas de transporte rodoviário de passageiros, possível violação ao art. 7º, XXII, da CR, somente se configuraria por omissão legislativa”*. Nesse sentido, alega não haver fungibilidade entre a presente ação e a de inconstitucionalidade por omissão. Por outro lado, sustenta também que

*“a aparente antinomia entre a norma impugnada e os arts. 103 e 105, II, do CTB, argumentada pela requerente, demonstra que a solução da matéria se encontra no plano da interpretação sistemática das normas infraconstitucionais de trânsito”.*

No tocante à questão da fungibilidade entre as ações diretas, esta CORTE já firmou orientação no sentido de ser possível tal provimento, principalmente quando em jogo alegação de inconstitucionalidade parcial de determinada norma, como no caso dos autos. Nesse sentido, confirmam-se trechos do voto do Ministro GILMAR MENDES, por ocasião do julgamento da ADI 875, sobre o tema:

“Dado que, no caso de uma omissão parcial, existe uma conduta positiva, não há como deixar de se reconhecer a admissibilidade, em princípio, da aferição da legitimidade do ato defeituoso ou incompleto no processo de controle de normas, ainda que abstrato.

Tem-se, pois, aqui, uma relativa, mas inequívoca, fungibilidade entre a ação direta de inconstitucionalidade (da lei ou ato normativo) e o processo de controle abstrato da omissão, uma vez que os dois processos – o de controle de normas e o de controle da omissão – acabam por ter o mesmo objeto, formal e substancialmente, isto é, a inconstitucionalidade da norma em razão de sua incompletude.

(...) não obstante o brilhantismo da tese e daqueles que a defenderam nesta Corte, parece que a distinção rígida entre as ações diretas de inconstitucionalidade por ação e por omissão, como pressuposto de sua infungibilidade, não se coaduna mais com a própria jurisprudência do Tribunal no tocante ao controle abstrato de normas e às novas técnicas de decisão” (ADI 875, Rel. Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, DJe de 30/4/2010).

Assim, considerando a possibilidade de haver a fungibilidade entre a ação direta de inconstitucionalidade e a ação direta de inconstitucionalidade por omissão, não merece prosperar a alegação do PGR sob essa ótica.

Entretanto, observo que, no âmbito do controle de constitucionalidade, já se tem por consolidado nesta CORTE o entendimento de que as ações diretas de inconstitucionalidade que apresentam impugnação de forma genérica e abstrata não serão conhecidas (ADI 1.708, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, Plenário, DJ de

13/3/1998).

Cabe ressaltar que, mesmo não estando esta CORTE, no controle de constitucionalidade, adstrita à análise argumentativa trazida na petição inicial, é ônus da parte requerente, de indeclinável observância, argumentar consistentemente, cotejando de modo específico as disposições constitucionais malferidas e as que contra essas atentariam (ADI 561, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Pleno, DJ de 23/3/2001), devendo indicar as normas de referência - que são aquelas inerentes ao ordenamento constitucional e que se revestem, por isso mesmo, de parametricidade - em ordem a viabilizar, com apoio em argumentação consistente, a aferição da conformidade vertical dos atos normativos de menor hierarquia (ADI 514, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Decisão monocrática, DJe de 31/3/2008). Na mesma linha: ADI 5.287, Rel. Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, DJe de 12/9/2016; ADI 2.213 MC, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, DJ de 23/4/2004; ADI 708, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, DJ de 13/3/1998; ADI 259, Rel. Min. MOREIRA ALVES, Tribunal Pleno, DJ de 19/2/1993; e ADI 1.775, Rel. Min. MAURÍCIO CORRÊA, Tribunal Pleno, DJ de 18/5/2001), esta última assim ementada:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. IMPUGNAÇÃO ABSTRATA E GENÉRICA DE LEI COMPLEMENTAR. IMPOSSIBILIDADE DE COMPREENSÃO EXATA DO PEDIDO. NÃO CONHECIMENTO. 1. Arguição de inconstitucionalidade de lei complementar estadual. Impugnação genérica e abstrata de suas normas. Conhecimento. Impossibilidade. 2. Ausência de indicação dos fatos e fundamentos jurídicos do pedido com suas especificações. Não observância à norma processual. Consequência: inépcia da inicial. Ação direta não conhecida. Prejudicado o pedido de concessão de liminar”.

No caso, o exame da inicial demonstra a presença de argumentos genéricos quanto às inconstitucionalidades suscitadas em relação ao **art. 7º da Lei 13.103/2015, no ponto em que altera o art. 67-A do Código de Trânsito Brasileiro**.

Assim, em relação ao referido dispositivo impugnado, a presente ação deverá ser extinta, sem julgamento de mérito, por inépcia da petição inicial.

## 2 – Improcedência do pedido com a declaração de constitucionalidade dos dispositivos

### **2.1 - § 5º do art. 71 da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei 13.103/2015**

“Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

(...)

§ 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem”.

Na inicial, a Autora insurge-se contra a alteração da redação do § 5º do art. 71 da CLT, promovida pela Lei 13.103/2015, sob o fundamento de que a inclusão do termo “reduzido”, no texto legal, impacta negativamente na saúde física e mental do trabalhador. Nesse sentido, alega que a possibilidade de redução do tempo de descanso e alimentação do trabalhador afronta o disposto no art. 7º, XXII, da Constituição Federal, que busca uma redução dos riscos do trabalho, principalmente quando em jogo a profissão de motorista.

A controvérsia, portanto, consiste em saber se o instrumento de negociação coletiva poderia reduzir o tempo de intervalo para repouso e alimentação dos motoristas profissionais, conforme previsto na norma impugnada.

Conforme o disposto no art. 2º da Convenção 154 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, a negociação coletiva pode ser entendida

como:

*“todas as negociações que tenham lugar entre, de uma parte, um empregador, um grupo de empregadores ou uma organização ou várias organizações de empregadores, e, de outra parte, uma ou várias organizações de trabalhadores”.*

Ainda de acordo com a referida convenção, a negociação coletiva pode ter como objetivos: a) a fixação das condições de trabalho e emprego; b) a regulação das relações entre empregadores e trabalhadores; ou, c) regular as relações entre os empregadores ou suas organizações e uma ou várias organizações de trabalhadores, ou alcançar todos esses objetivos de uma só vez.

O ilustre Ministro do Tribunal Superior do Trabalho MAURÍCIO GODINHO DELGADO destaca a importância da negociação coletiva para o Direito do Trabalho, assentando que:

*“A importância da negociação coletiva trabalhista transcende o próprio Direito do Trabalho. A experiência histórica dos principais países ocidentais demonstrou, desde o século XIX, que uma diversificada e atuante dinâmica de negociação coletiva no cenário das relações laborativas sempre influenciou, positivamente, a estruturação mais democrática do conjunto social. Ao revés, as experiências autoritárias mais proeminentes detectadas caracterizavam-se por um Direito do Trabalho pouco permeável à atuação dos sindicatos obreiros e à negociação coletiva trabalhista, fixando-se na matriz exclusiva ou essencialmente heterônoma de regulação das relações de trabalho”. (Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1642)*

Nesse contexto, e como não poderia deixar de ser, o legislador constituinte erigiu ao texto constitucional o reconhecimento da negociação coletiva no Direito do Trabalho como importante instrumento social dos trabalhadores urbanos e rurais, conforme consta do inciso XXVI do art. 7º da Carta Magna. No ponto, é necessário destacar que o termo “negociação coletiva” é o gênero, do qual são espécies as convenções coletivas e acordos coletivos de trabalho.

A Consolidação das Leis do Trabalho - CLT traz a definição de

convenção coletiva como sendo um “acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho” (art. 611, caput). Da mesma forma, o código trabalhista define acordo coletivo de trabalho: “É facultado aos Sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das acordantes respectivas relações de trabalho” (art. 611, § 1º). Assim, na essência, convenções e acordos coletivos de trabalho possuem a mesma função: fixar as condições de determinado trabalho, estabelecendo deveres e direitos para empregados e empregadores.

As principais características das negociações coletivas foram sintetizadas pelo professor SERGIO PINTO MARTINS da seguinte forma:

“Funda-se a negociação na teoria da autonomia privada coletiva, visando suprir a insuficiência do contrato individual do trabalho. Tem um procedimento mais simplificado, mais rápido, flexível, com trâmites mínimos se comparados com os da elaboração da lei. É descentralizada, atendendo a peculiaridades das partes envolvidas, passando a ser específica. Há uma periodicidade menor nas modificações”. (*Manual de Direito do Trabalho*. 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 344)

Na mesma linha, a jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL ressaltou, em regime de repercussão geral, a autonomia e relevância das negociações coletivas firmadas entre trabalhadores e empregadores:

“DIREITO DO TRABALHO. ACORDO COLETIVO. PLANO DE DISPENSA INCENTIVADA. VALIDADE E EFEITOS. (...) 4. A Constituição de 1988, em seu artigo 7º, XXVI, prestigiou a autonomia coletiva da vontade e a autocomposição dos conflitos trabalhistas, acompanhando a tendência mundial ao crescente reconhecimento dos mecanismos de negociação coletiva, retratada na Convenção n. 98/1949 e na Convenção n. 154/1981 da Organização Internacional do Trabalho. O reconhecimento dos acordos e convenções coletivas permite que os trabalhadores contribuam para a formulação das normas que

regerão a sua própria vida. (...)" (RE 590.415, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, REPERCUSSÃO GERAL, DJe de 29/5/2015)

De modo geral, os acordos e convenções coletivas de trabalho não devem sofrer interferências externas no seu conteúdo, em respeito à autonomia de vontade que os fundamenta.

Muito embora seja prestigiada essa formação de vontade entre empregadores e empregados para reger as condições da relação de trabalho, a autonomia de vontade coletiva não é um direito absoluto, devendo o seu conteúdo ser avaliado pelo Poder Judiciário sempre que estiver em jogo violação aos direitos e garantias individuais e sociais dos trabalhadores. É nesse sentido o voto do Ministro SEPÚLVEDA PERTENCE, durante o julgamento do AI 617.006 AgR, Primeira Turma, DJ de 23/3/2007:

"O preceito do art. 7º, XXVI, não confere presunção absoluta de validade aos acordos e convenções coletivos, podendo a Justiça Trabalhista revê-los caso se verifique afronta à lei".

A discussão em análise visa a examinar se a autonomia de vontade coletiva, representada por meio de acordos ou convenções coletivas de trabalho, pode reduzir o tempo de descanso e alimentação dos motoristas profissionais durante a jornada de trabalho diária.

De forma geral, o tempo de descanso durante o labor diário, também chamado de "intervalo intrajornada", é disciplinado pelo *caput* do art.71 da CLT, o qual estabelece que:

*"em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas".*

No caso dos autos, alega-se que a possibilidade de redução do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, na conformidade do disposto no § 5º do art. 71 da CLT, representa violação à finalidade da lei, que está consubstanciada na proteção da saúde do trabalhador.

A Constituição Federal, em diversos dispositivos, dedicou o devido



cuidado com a proteção e defesa da saúde de todos, por exemplo, o disposto no art. 196 do texto constitucional, o qual estabelece que:

*“a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”.*

Especial proteção também foi dedicada pelo texto constitucional ao trabalhador urbano e rural, ao prever, nos arts. 6º e 7º, XXII, a saúde como um direito social reconhecido, bem como a busca pela redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

Esse dever assumido pela Constituição Federal ficou bem acentuado no julgamento das ADIs 3.356 e 3.357, no qual o SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL julgou, incidentalmente, inconstitucional o art. 2º da Lei 9.055/1995, que permitia a extração, industrialização, utilização e comercialização de asbesto/amianto da variedade crisotila (asbesto branco).

Um dos principais argumentos utilizados pela CORTE para reputar inconstitucional a utilização desses minerais foi justamente o dever de proteção do Estado no tocante à saúde do trabalhador. Destaca-se o seguinte trecho do acórdão que reflete esse pensamento:

*“Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 12.589/2004 do Estado de Pernambuco. Proibição da fabricação, do comércio e do uso de materiais, elementos construtivos e equipamentos constituídos por amianto ou asbesto. Produção e consumo, proteção do meio ambiente e proteção e defesa da saúde. Competência legislativa concorrente. Impossibilidade de a legislação estadual disciplinar matéria de forma contrária à lei geral federal. Lei Federal nº 9.055/1995. Autorização de extração, industrialização, utilização e comercialização do amianto da variedade crisotila. Processo de inconstitucionalização. Alteração nas relações fáticas subjacentes à norma jurídica. Natureza cancerígena do amianto crisotila e inviabilidade de seu uso de forma efetivamente segura. Existência de matérias-primas alternativas. Ausência de revisão da legislação federal, como determina a Convenção nº 162 da OIT. Inconstitucionalidade superveniente da Lei Federal nº 9.055/1995. Competência legislativa plena dos estados. Constitucionalidade da Lei estadual nº 12.589/2004.*

Improcedência da ação. (...) 7. (i) O consenso dos órgãos oficiais de saúde geral e de saúde do trabalhador em torno da natureza altamente cancerígena do amianto crisotila, (ii) a existência de materiais alternativos à fibra de amianto e (iii) a ausência de revisão da legislação federal revelam a inconstitucionalidade superveniente (sob a óptica material) da Lei Federal nº 9.055/1995, por ofensa ao direito à saúde (art. 6º e 196, CF/88), ao dever estatal de redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, inciso XXII, CF/88), e à proteção do meio ambiente (art. 225, CF/88) (...). (ADI 3.356, Rel. Min. EROS GRAU, Relator(a) p/ Acórdão: Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, DJe de 1º/2/2019)

Na presente hipótese, entretanto, entendo que não procede a alegação da inconstitucionalidade da norma que possibilita, por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho, a redução do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais sob a justificativa de impactar negativamente na saúde física e mental desses trabalhadores.

A norma impugnada remeteu ao domínio da negociação coletiva a possibilidade de redução do intervalo intrajornada previsto no *caput* do art. 71 da CLT. Como visto, a Constituição Federal reconheceu expressamente as convenções e acordos coletivos de trabalho como instrumentos sociais aptos a reger as condições de trabalho de determinada categoria profissional. E ninguém melhor do que os próprios envolvidos na atividade econômica para adequar direitos e deveres conforme a necessidade do labor, desde que respeitados os limites impostos pela lei.

Parece-me excesso de paternalismo julgar inconstitucional uma norma legal que remete ao campo da autonomia privada coletiva a fixação das condições de trabalho e emprego de determinada categoria profissional, como no caso do dispositivo impugnado.

Oportuno transcrever os ensinamentos do Ministro MAURICIO GODINHO DELGADO (TST) sobre o tema:

“Naturalmente que se houver autorização *legal* para que a negociação coletiva altere o padrão de intervalos fixado pela própria lei, essa autorização legal há de prevalecer. É o que ocorreu, por exemplo, com os intervalos intrajornadas dos motoristas, cobradores, fiscais de campo e afins nos serviços de

operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, por força do novo § 5º do art. 71 da CLT, inserido pela Lei dos Motoristas Profissionais de 2012 (n. 12.619/2012) e, menos de três anos após, alterado pela nova Lei dos Motoristas Profissionais (n. 13.103/2015)". (DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores* – 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1126)

Nesse sentido, entendo que a possibilidade de redução do intervalo intrajornada, da forma como prevista no § 5º do art. 71 da CLT, não afronta o art. 7º, XXII, da CF, que trata da redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança dos trabalhadores em geral, uma vez que não há dados científicos e empíricos que atestem a necessidade da observância do intervalo mínimo de 1 hora na jornada diária, como sendo imprescindível para a saúde física e mental do trabalhador; bem como a possibilidade da redução do intervalo intrajornada não faz parte de parcela de indisponibilidade absoluta do direito do trabalhador.

A Constituição Federal não elencou o descanso intrajornada como um direito indisponível absoluto do trabalhador, fazendo-o apenas quanto ao repouso semanal (art. 7º, XV) e férias anuais (art. 7º, XVII). Assim, embora reconhecidamente importante, o intervalo intrajornada não pertence ao núcleo indissolúvel de direitos trabalhistas, podendo haver redução e/ou fracionamento de seu tempo, desde que autorizado por meio de negociação coletiva e previsto em lei. Nesse sentido, confira-se o seguinte precedente desta CORTE:

"TRABALHISTA. AGRAVOS REGIMENTAIS NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. ACORDO COLETIVO DE TRABALHO. TRANSAÇÃO DO CÔMPUTO DAS HORAS IN ITINERE NA JORNADA DIÁRIA DE TRABALHO. CONCESSÃO DE VANTAGENS DE NATUREZA PECUNIÁRIA E DE OUTRAS UTILIDADES. VALIDADE. 1. Conforme assentado pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE 590.415 (Rel. Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 29/5/2015, Tema 152), a Constituição Federal "reconheceu as convenções e os acordos coletivos como instrumentos legítimos de prevenção e de autocomposição de

conflitos trabalhistas”, tornando explícita inclusive “a possibilidade desses instrumentos para a redução de direitos trabalhistas”. Ainda segundo esse precedente, **as normas coletivas de trabalho podem prevalecer sobre “o padrão geral heterônomo, mesmo que sejam restritivas dos direitos dos trabalhadores, desde que não transacionem setorialmente parcelas justrabalhistas de indisponibilidade absoluta”**. 2. É válida norma coletiva por meio da qual categoria de trabalhadores transaciona o direito ao cômputo das horas in itinere na jornada diária de trabalho em troca da concessão de vantagens de natureza pecuniária e de outras utilidades. 3. Agravos regimentais desprovidos. Inaplicável o art. 85, § 11, do CPC/2015, pois não houve prévia fixação de honorários advocatícios na causa. (RE 895.759 AgR-segundo, Relator(a): Min. TEORI ZAVASCKI, Segunda Turma, DJe de 23/5/2017) (grifamos)

Importante ressaltar que a própria CLT, desde a publicação do seu texto original, no ano de 1943, admite expressamente a possibilidade de redução do intervalo intrajornada dos trabalhadores. É o que ocorre na hipótese estabelecida pelo § 3º do art. 71 da CLT, na conformidade abaixo:

“Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

(...)

§ 3º O limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quando ouvido o Serviço de Alimentação de Previdência Social, se verificar que o estabelecimento atende integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares”.

Portanto, a possibilidade de redução do tempo de intervalo intrajornada na CLT, por si só, não é incompatível com a norma constitucional que prevê a redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII, CF), devendo ser avaliado, no caso concreto, se determinada redução do intervalo para descanso e alimentação não atingiu “níveis

*temporais incompatíveis com o cumprimento de seus objetivos centrais (saúde, higiene e segurança laborativas)” (DELGADO, Maurício Godinho. Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores– 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1126).*

Por fim, não há de prevalecer o argumento, *ad terrorem*, de que a norma estaria possibilitando a redução de intervalo intrajornada a limites irrisórios, sem um limite mínimo. Como se sabe, o direito deve ser compreendido como um sistema completo e, embora o § 5º do art. 71 da CLT não seja exposto sobre o limite da redução do intervalo, o art. 611-A do mesmo código dispõe o seguinte:

“Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm prevalência sobre a lei quando, entre outros, dispuserem sobre:

(...)

III - intervalo intrajornada, respeitado o limite mínimo de trinta minutos para jornadas superiores a seis horas”

Vê-se que a própria CLT traz um limite mínimo de intervalo intrajornada, fixado em 30 minutos, para jornadas que superem as seis horas diárias. Assim sendo, ainda que eventual negociação coletiva estabeleça a redução do intervalo intrajornada para a categoria dos motoristas profissionais, nos termos do § 5º do art. 71 da CLT, o acordo firmado teria que respeitar o limite mínimo de 30 minutos destinados para tal finalidade. Eventual contrariedade encontrada em cláusula de negociação coletiva sobre o tema, no caso concreto, poderia ser revista pela Justiça do Trabalho.

Dessa forma, a previsão normativa da possibilidade da redução do intervalo intrajornada não viola o disposto no art. 7º, XXII, da Constituição Federal. O texto impugnado apenas permitiu que negociações coletivas entre sindicatos de motoristas profissionais e empregadores ajustem os intervalos de descanso conforme a dinâmica da atividade exercida.

Portanto, entendo constitucional o dispositivo.

**2.2 - §§ 6º e 7º do art. 168 da CLT, com redação dada pelo art. 5º da Lei 13.103/2015, e art. 8º da Lei 13.103/2015, que alterou o art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro (CTB):**

“CLT

Art. 168 - Será obrigatório exame médico, por conta do empregador, nas condições estabelecidas neste artigo e nas instruções complementares a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho:

(...)

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

CTB

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput , nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá

como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 .

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

- I - fixar preços para os exames;
- II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
- III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

Inicialmente, observo que a Lei 14.071/2020, que, entre outras providências, ampliou o prazo de validade das habilitações, modificou o art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que hoje vige com a seguinte redação:

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão **comprovar resultado negativo em exame toxicológico** para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 1º—O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

§ 2º **Além da realização do exame previsto no *caput* deste artigo, os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a 70 (setenta) anos serão submetidos a novo exame a cada período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do *caput* do art. 147 deste Código.** (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

§ 3º **(Revogado).** (Redação dada pela Lei nº 14.071, de

2020).

**§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo, sem efeito suspensivo, no caso de resultado positivo para os exames de que trata este artigo, nos termos das normas do Contran.** (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

**§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.** (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020).

**§ 6º** O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho, CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

**§ 7º** O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos: (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

I - fixar preços para os exames; (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015).

A alteração verificada, todavia, não possui o condão de prejudicar as alegações veiculadas pelo Partido Requerente, razão pela qual, dada a inocorrência de mudança substancial nas normas impugnadas, e observados os princípios da economia e da celeridade processual, impõe-se reconhecer a inexistência de qualquer prejuízo ao conhecimento da ação, como alias, já assentado por este SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (ADI 2581 AgR segundo, Rel. Min. JOAQUIM BARBOSA, Tribunal Pleno, DJe de 16/12/2005; ADI 4140 MC, Rel. Min. ELLEN GRACIE, Tribunal Pleno, DJe de 17/04/2009; ADI 2501, Rel. Min. JOAQUIM BARBOSA, Tribunal Pleno, DJe de 19/12/2008; ADI 230, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA,



Tribunal Pleno, DJe de 30/10/2014; ADI 3921, Rel. Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, DJe de 10/11/2020; ADI 6435, Rel. Min. ALEXANDRE DE MORAES, Tribunal Pleno, DJe de 19/03/2021).

Pois bem. Alega-se que o legislador ordinário foi mais rigoroso com os motoristas profissionais no que diz respeito à realização do exame toxicológico. Sustenta que somente aos motoristas profissionais a lei exige os exames toxicológicos por ocasião da habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Além disso, afirma que a mesma exigência ocorre para a admissão e demissão desses profissionais, que, inclusive, devem manter os exames em dia durante todo o vínculo empregatício, afrontando o princípio da impessoalidade, da isonomia e da igualdade. Nesse sentido, aduz que as normas impugnadas afrontam o princípio da dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho, os princípios da impessoalidade e da finalidade da lei, previstos nos incisos III e IV do art. 1º e do art. 5º da Constituição da República.

Não há razão para as alegações do requerente.

A alteração legislativa tem por principal finalidade melhorar a segurança no trânsito.

O tema em questão – segurança no trânsito – é muito sensível e demanda especial atenção por parte de diversos países, apesar de nem sempre recebê-la.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS – [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid)), aproximadamente 1,35 milhão de pessoas morrem a cada ano em decorrência de acidentes no trânsito pelo mundo, ao passo que entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem acidentes que não resultam em morte, mas em muitos casos geram lesões incapacitantes.

Ainda de acordo com a OMS, entre os principais fatores de risco para a ocorrência de um acidente de trânsito, destaca-se a condução sob influência de álcool e outras substâncias psicoativas. Como exemplo, a chance de ocorrer um acidente fatal com um condutor que consumiu anfetamina (substância que estimula a atividade do sistema nervoso) é cinco vezes maior em relação ao condutor que não utilizou essa substância.

Nesse contexto, a Organização das Nações Unidas (ONU) lançou, em maio de 2011, o programa “Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)”, um plano de ação global tendente a aumentar a segurança no trânsito, incentivando governos a tomarem medidas de

prevenção de acidentes de trânsito e conscientização sobre a importância da segurança na condução de veículos automóveis. Durante a execução do programa, a OMS vem elaborando relatórios a cada dois, três anos para acompanhamento da situação da segurança no trânsito pelo mundo e, no relatório do ano de 2018, constatou que o número total de mortes no trânsito continua aumentando, apesar de, nos últimos anos, ter havido uma estabilização no tocante às taxas de mortalidade proporcionais ao tamanho da população mundial ([https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5818:relatorio-da-oms-destaca-progressos-insuficientes-para-enfrentar-falta-de-seguranca-nas-vias-do-mundo&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5818:relatorio-da-oms-destaca-progressos-insuficientes-para-enfrentar-falta-de-seguranca-nas-vias-do-mundo&Itemid=839)).

O relatório da OMS indicou, ainda, que uma das principais medidas para o alcance desse resultado foi a melhoria na legislação de trânsito, no sentido da diminuição dos principais fatores de risco apontados.

No caso do Brasil, que ocupa o 5º lugar no ranking dos países recordistas em mortes no trânsito, dados coletados pelo Conselho Federal de Medicina (CFM) sugerem que, a cada sessenta minutos, cinco pessoas morrem em decorrência de acidentes de trânsito. Ainda, indica o CFM que, nos últimos dez anos, acidentes nas ruas e estradas do país deixaram mais de 1,6 milhão de feridos, gerando um custo de cerca de R\$ 3 bilhões para o Sistema Único de Saúde (SUS). Além dos custos, constata-se que vítimas de acidentes de trânsito ocupam mais de 60% dos leitos de hospitais do SUS.

Além de outros fatores que contribuem para esses números alarmantes, uma das principais causas para a ocorrência de muitos acidentes de trânsito no Brasil está associada ao tamanho da malha rodoviária e utilização das estradas no país. Dados levantados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) revelam que o transporte rodoviário representa o percentual de 61,1% da movimentação anual de cargas e passageiros do Brasil, conforme boletim estatístico de Fevereiro de 2019 (<https://www.cnt.org.br/boletins>).

Inegável, portanto, reconhecer a importância que o setor rodoviário brasileiro representa para a vida do brasileiro e economia do país, uma vez que responsável por mais da metade da movimentação anual de cargas e passageiros no Brasil. Sobre essa questão, cumpre destacar o seguinte trecho da manifestação do Procurador-Geral da República, que assim se pronunciou na ocasião (peça 136):

“O transporte rodoviário de cargas detém caráter

estratégico para a economia nacional, pela dependência desse modal de transporte, que gera forte e contínua pressão pelo barateamento de seu custo. O significativo desenvolvimento econômico do país, sobretudo na década de 1970, associado à falta de infraestrutura de transportes, ensejou necessidade de rápida e ampla expansão das vias de transporte rodoviário para escoamento da produção. Nos anos seguintes, a economia tornou-se profundamente dependente desse modelo, pois a pressão pela redução do custo do frete rodoviário reduziu seu preço a um dos menores do mundo e desestimulou investimento em ferrovias e hidrovias, que perderam competitividade em face do alto custo de construção. É o que concluiu a Confederação Nacional do Transporte (CNT), com base em estudo desenvolvido pelo Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração (COPPEAD), da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2009, sobre o transporte rodoviário de cargas brasileiro”.

Atento a tudo isso, o legislador constituinte promulgou a Emenda Constitucional 82/2014, que, destinada a disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, incluiu o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, dispondo que a *“segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: a) compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e b) compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei”*.

Com base em todo esse contexto, visando a aumentar a segurança nas vias públicas, o legislador ordinário editou a Lei 13.103/2015 prevendo a exigência de exames toxicológicos no momento da admissão e do desligamento do emprego de motorista profissional. Sabe-se que o uso de substâncias psicoativas que causam dependência, por parte de condutores de veículos, gera uma questão social importante no que diz respeito à segurança no trânsito, pois coloca-se em risco a vida do próprio motorista e dos demais usuários da via. Estudos sugerem que cerca de 50% dos caminhoneiros usam, ou usaram, alguma substância causadora de dependência química, conforme relatado pelo PGR em sua manifestação (peça 136):

“Pesquisas de campo, por meio de exames clínicos realizados em motoristas profissionais que se dispuseram a dela participar, indicam que praticamente 50% dos caminhoneiros usam ou usaram, em algum momento, anfetaminas e outras espécies de drogas para suportar as longas jornadas e que, ultimamente, as anfetaminas conhecidas como “rebite” estão sendo substituídas por drogas mais fortes, em particular a cocaína”.

Os dispositivos impugnados são fruto, portanto, de políticas públicas tendentes a minorar os perigos das estradas brasileiras no que diz respeito ao uso de substâncias psicoativas por parte de motoristas profissionais, que, em sua grande maioria, trafegam nas vias públicas todos os dias, exercendo uma atividade extremamente importante para a vida do brasileiro e da economia do país.

Com efeito, pesquisas apontam que, após a edição da Lei 13.103/2015, o número de acidentes de trânsito nas estradas diminuiu 38%, segundo matéria jornalística veiculada na internet pela Agência Brasil de notícias. E mais, boletim estatístico publicado pela CNT, no período de 2007 a 2017, indica haver uma crescente redução de acidentes ocorridos em rodovias federais, embora, infelizmente, ainda sejam números consideráveis.

Não há como negar, dessa forma, que a exigência do exame toxicológico para motoristas profissionais vem se mostrando como um relevante instrumento de política pública na questão envolvendo segurança de trânsito. A propósito, relatório emitido em 2016 pela Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) reforça a importância da edição de normas sobre segurança no trânsito para a redução do número de lesões e mortes em acidentes ([https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839)).

No caso dos autos, a Autora sustenta a inconstitucionalidade do exame toxicológico para os motoristas profissionais com base em um principal fundamento: violação ao princípio da igualdade (art. 5º, *caput*, CF).

A Constituição Federal de 1988 adotou o princípio da igualdade de direitos, prevendo *a igualdade de aptidão, uma igualdade de possibilidades*

*virtuais*, ou seja, todos os cidadãos têm o direito de tratamento idêntico pela lei, em consonância com os critérios albergados pelo ordenamento jurídico.

A consagração constitucional do *princípio da igualdade* veda as diferenciações arbitrárias, as discriminações absurdas, pois o tratamento desigual dos casos desiguais, na medida em que se desiguam, além de ser constante afirmação no mundo jurídico, é exigência tradicional do próprio conceito de Justiça, pois o que realmente protege são certas finalidades, somente se tendo por lesado o princípio constitucional quando o elemento discriminador não se encontra a serviço de uma finalidade acolhida pelo direito, pois a atuação do Poder Público tem por objetivo a igualdade de condições sociais, meta a ser alcançada, não só por meio de leis, mas também pela aplicação de políticas ou programas de ação estatal (IVES GANDRA MARTINS. *Direito constitucional interpretado*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1992. p. 154-172; FÁBIO KONDER COMPARATO. *Direito Público: estudos e pareceres*. São Paulo: Saraiva, 1996. p. 59).

O princípio da igualdade consagrado pela constituição opera em dois planos distintos. De uma parte, frente ao legislador ou ao próprio Executivo, na edição, respectivamente, de leis e atos normativos, impedindo que possam criar tratamentos abusivamente diferenciados a pessoas que se encontram em situações idênticas. Em outro plano, na obrigatoriedade ao intérprete, basicamente, a autoridade pública, de aplicar a lei e atos normativos de maneira igualitária, sem estabelecimento de diferenciações em razão de sexo, religião, convicções filosóficas ou políticas, raça, classe social.

A desigualdade inconstitucional na lei se produz quando a norma distingue de forma não razoável ou arbitrária um tratamento específico a pessoas diversas. Para que as diferenciações normativas possam ser consideradas não discriminatórias, torna-se indispensável que exista uma justificativa objetiva e razoável, de acordo com critérios e juízos valorativos genericamente aceitos, cuja exigência deve aplicar-se em relação à finalidade e efeitos da medida considerada, devendo estar presente por isso uma razoável relação de proporcionalidade entre os meios empregados e a finalidade perseguida, sempre em conformidade com os direitos e garantias constitucionalmente protegidos.

Assim, os tratamentos normativos diferenciados são compatíveis com a Constituição Federal quando verificada a existência de uma finalidade razoavelmente proporcional ao fim visado (CELSO ANTÔNIO

BANDEIRA DE MELLO. Princípio da isonomia: desequiparações proibidas e permitidas. *Revista Trimestral de Direito Público*, nº 1, p. 79), como na presente hipótese.

A exigência do exame toxicológico para os motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, veiculada pela Lei 13.103/2015, está adequadamente ponderada por diversos fatores, a saber:

(a) o transporte rodoviário, no Brasil, representa mais de 61% da movimentação anual de cargas e passageiros, demonstrando a relevância do setor;

(b) o número de acidentes de trânsito, no país, apesar de estar diminuindo, ainda atinge patamares alarmantes;

(c) dados científicos comprovam que a condução de veículo motor sob a influência de álcool ou substâncias psicoativas, que causem dependência, potencializam o risco de acidentes no trânsito;

(d) a utilização dessas substâncias psicoativas é uma triste realidade na vida dos motoristas profissionais, o que justifica um maior rigor e controle por parte do Poder Público no tocante à fiscalização da segurança nas vias públicas;

(e) a exigência do exame toxicológico faz parte de um conjunto de medidas tendentes a melhorar a segurança no trânsito, na conformidade de ação global proposta pela ONU nesse sentido.

Segundo a Constituição Federal, é dever do Estado garantir melhores condições de segurança no trânsito, além de ser direito e responsabilidade de todos, de forma que a exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais, para condutores das categorias C, D e E, se revela como importante instrumento para o cumprimento do dever estatal. Em outras palavras, a medida atende ao interesse público consubstanciado na proteção de todos os usuários das vias públicas, incluído o próprio motorista.

Assim, não se afigura desarrazoado nem desproporcional que o Estado edite legislação visando a melhorar a segurança nas ruas e rodovias do país, seguindo um movimento mundial, ainda que tenha que impor alguma restrição para o exercício da profissão.

Com efeito, a cláusula da liberdade de profissão (art. 5º, XIII, da CF) assegura a brasileiros e a estrangeiros residentes no país o direito constitucional a exercer “qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as

*qualificações profissionais que a lei estabelecer*". A jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL tem afirmado que essa norma socorre tanto a liberdade de escolha como a liberdade de exercício de uma atividade a título de trabalho, ofício ou profissão.

Quanto ao exercício de trabalho, ofício ou profissão, a garantia de liberdade comporta alguma limitação pelo legislador infraconstitucional, conforme dispõe o art. 5º, XIII, da CF. Embora admissível, essa intervenção está materialmente submetida aos demais preceitos constitucionais, como o valor social do trabalho (arts. 1º, IV; 6º, *caput*, XXXII; 170, *caput*, e VIII; 186, III, 191 e 193, entre outros).

A legitimidade da atuação legislativa no campo do exercício do trabalho deve ser restrita apenas ao indispensável para viabilizar a proteção de outros bens jurídicos de interesse público igualmente resguardados pela própria Constituição, como a segurança, a saúde, a ordem pública, a incolumidade das pessoas e do patrimônio, a proteção especial da infância e outros. Somente quando a execução individual de determinada atividade puder implicar risco a algum desses valores, imprescindíveis para o bem-estar da coletividade, é que o legislador estará autorizado a restringir a liberdade de trabalho.

Disso decorrem algumas diretrizes para a atividade legislativa tendente a condicionar o exercício de alguma profissão: (a) a lei não pode estabelecer limitações injustificadas, arbitrárias ou excessivas; (b) as limitações instituídas pela lei devem fundamentar-se em critérios técnicos capazes de atenuar os riscos sociais inerentes ao exercício de determinados ofícios; e (c) as limitações instituídas pela lei não podem dificultar o acesso a determinada categoria profissional apenas sob o pretexto de favorecer os seus atuais integrantes, mediante restrição exclusivamente corporativista do mercado de trabalho.

Essas conclusões constam, desde longa data, da Jurisprudência desta SUPREMA CORTE, como no julgamento da Rp 930 (Rel. Min. RODRIGUES ALCKMIN, DJ de 2/9/1977), conhecido *leading case* a respeito da interpretação do art. 5º, XIII, da CF, quando foram invalidadas restrições legais à atividade de corretagem de imóveis.

Na ocasião, o Min. Redator do acórdão pontuou o seguinte:

"Assegura a Constituição, portanto, a liberdade do exercício de profissão. Essa liberdade, dentro do regime constitucional vigente, não é absoluta, excludente de qualquer limitação por via de lei ordinária. Tanto assim é que a cláusula

final ('observadas as condições de capacidade que a lei estabelecer') já revela, de maneira insofismável, a possibilidade de restrições ao exercício de certas atividades.

Mas também não ficou ao livre critério do legislador ordinário estabelecer as restrições que entenda ao exercício de qualquer gênero de atividade lícita. Se assim fosse, a garantia constitucional seria ilusória e despida de qualquer sentido. Que adiantaria afirmar 'livre' o exercício de qualquer profissão, se a lei ordinária tivesse o poder de restringir tal exercício, a seu critério e alvitre, por meio de requisitos e condições que estipulasse, aos casos e pessoas que entendesse

(...)

E ainda que, por força do poder de polícia, se possa cuidar, sem ofensa aos direitos e garantias individuais, da regulamentação de certas atividades ou profissões, vale frisar, ainda, que essa regulamentação não pode ser arbitrária ou desarrazoada, cabendo ao Judiciário a apreciação de sua legitimidade. (...)

Quais os limites que se justificam, nas restrições ao exercício de profissão? Primeiro, os limites decorrentes da exigência de capacidade técnica. (...). São legítimas, consequentemente, as restrições que imponham demonstração de capacidade técnica, para o exercício de determinadas profissões. De profissões que, realmente, exijam conhecimentos técnicos para o seu exercício. (...). Tais condições (de capacidade técnica, moral, física, ou outras) hão de ser sempre exigidas pelo interesse público, jamais pelos interesses de grupos profissionais ou de determinados indivíduos. (...).

No Brasil, a Constituição do Império, depois de assegurar a liberdade de trabalho 'que não se oponha aos costumes públicos, à segurança e saúde dos cidadãos', declarou abolidas 'as corporações de ofícios, seus juízes, escrivães e mestres'. E o princípio constitucional assegurador da liberdade do exercício de profissão foi mantido nas Constituições de 1891, de 1934, de 1946. (...).

O direito constitucional brasileiro, portanto, assegura a liberdade do exercício profissional, com o que exclui a existência de corporações monopolísticas ou de outorga de privilégios a sociedades ou grupos. Permite que se condicione o exercício profissional ao preenchimento de requisitos de capacidade (...), requisitos ditados pelo interesse público, unicamente. (...).



Do exposto se pode concluir:

a) A Constituição Federal assegura a liberdade de exercício de profissão. O legislador ordinário não pode nulificar ou desconhecer esse direito ao livre exercício profissional (...). Pode somente limitar ou disciplinar esse exercício pela exigência de condições de capacidade, pressupostos subjetivos referentes a conhecimentos técnicos ou a requisitos especiais, morais ou físicos.

b) Ainda no tocante a essas condições de capacidade, não as pode estabelecer o legislador ordinário, em seu poder de polícia das profissões, sem atender ao critério da razoabilidade, cabendo ao Poder Judiciário apreciar se as restrições são adequadas e justificadas pelo interesse público, para julgá-las legítimas ou não.

c) A liberdade do exercício de profissão se opõe à restauração de corporações de ofício, que se reservem privilégios e tenham o monopólio de determinadas atividades. Se não se impede a associação para defesa dos interesses dos grupos profissionais, a ninguém se pode exigir que ingresse em associação ou que se faça registrar em sindicato para poder exercer a profissão. (...)."

Desde muito, portanto, exige-se, como requisito de validade das limitações normativas ao exercício profissional, que sejam elas obedientes a critérios de adequação e de razoabilidade que possam ser aferidos lógica e objetivamente.

Como visto, atende aos critérios de adequação e de razoabilidade a necessidade de exame toxicológico para motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, uma vez que o ofício por eles exercido possui relação direta com a segurança no trânsito, afora os já mencionados problemas relacionados com o uso de substâncias que potencializam os riscos de acidente nas estradas.

Portanto, ao exigir o referido exame por ocasião da: a) admissão; b) desligamento; c) habilitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH); d) renovação da CNH; e e) periodicamente a cada dois anos e seis meses, a lei acaba por impor razoável e legítima restrição ao exercício da profissão de motorista, pois, além de reduzir os riscos sociais inerentes à categoria, atende a um bem maior, que é a incolumidade de todos os usuários de vias públicas.

Por fim, observo que a lei ainda tomou o cuidado de preservar a

intimidade dos motoristas ao assegurar a confidencialidade do resultado dos exames.

Com base nessas razões, concluo pela constitucionalidade dos dispositivos impugnados.

### **2.3 – Art. 235-A da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015**

“Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas”.

Afirma a Autora que a previsão do termo “coletivo” no dispositivo impugnado impõe *“uma desarrazoada limitação no espectro de abrangência da lei”*, uma vez que exclui do âmbito da incidência da CLT os demais motoristas profissionais que laboram, por exemplo, com serviços de táxi, locação de automóveis com motorista ou condutor e transporte especializado na locomoção de estudantes da rede pública ou privada. Segundo a inicial, *“a lei coloca sob sua égide qualquer motorista profissional, independentemente de sua relação de trabalho, sendo que no transporte de passageiros, em tese, salvo lei específica, abrange o coletivo ou o individual”*, de forma que a norma combatida viola o art. 1º, IV; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV; 170; e 193 da Constituição Federal. Assim, requer seja realizada a interpretação conforme para considerar que a Lei 13.103/2015 refere-se à regulamentação do exercício da profissão de motorista profissional, *“não se atendo a estabelecer maneira uniforme a tipologia do vínculo de trabalho”*.

Improcedente a alegação.

A Constituição Federal, no inciso XIII do art. 5º, garante a todos o *“livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”*, além de consagrar, como princípio geral da atividade econômica, a valorização do trabalho humano, assegurando *“a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”* (art. 170, parágrafo único, da CF).

A Lei 13.103/2015, objeto de impugnação nesta presente ação direta, é oriunda do Projeto de Lei 4.246/2012, que dispôs sobre o exercício da profissão de motorista. Na justificativa legislativa, entendeu-se que a edição da lei seria necessária para corrigir distorções geradas pela

legislação anterior, sob os seguintes argumentos:

“A Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, trouxe transtorno à toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção, cujos os reflexos ainda estão sendo devidamente dimensionados.

Todavia, o que se tem de concreto até agora é a total inviabilidade, tanto do trabalhador que exerce a profissão de motorista quanto das empresas que prestam serviço de transporte de carga, de trabalharem em conformidade com a atual legislação”.

Nos termos do art. 1º da lei ora impugnada, as normas ali previstas seriam aplicadas para a categoria profissional dos motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão na atividade: a) de transporte rodoviário de passageiros; e b) de transporte rodoviário de cargas. Com efeito, a atividade regulamentada pela Lei 13.103/2015 diz respeito apenas às categorias profissionais relacionadas com o transporte rodoviário de passageiros e de cargas, de modo que não há contrariedade ao texto constitucional quando o legislador ordinário, no exercício de seu mister, optando por atender aos anseios de um setor econômico, sob a justificativa de interesse público envolvido na regulação de uma profissão, edita uma lei para estruturar determinado exercício profissional.

Assim, não procede a alegação de que o art. 235-A da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, seria inconstitucional simplesmente por ter excluído do seu âmbito de incidência motoristas profissionais que atuam em outras áreas, como motoristas de serviços de táxi, locação de automóveis com motorista ou condutor, transporte especializado na locomoção de estudantes, etc.

Cabe ao Poder Legislativo elencar, com base nas suas atribuições outorgadas pela Constituição Federal, qual ou quais profissões mereçam receber tratamento por meio de lei, a exemplo da Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista.

Portanto, constitucional o dispositivo.

**2.4 – Art. 235-C da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei**

2.4.1 – Caput do art. 235-C da CLT

“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”.

Alega-se que a expressão “ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias” afronta o disposto no inciso XIII do art. 7º da Constituição Federal, sob o fundamento de que uma jornada diária de trabalho não poderia ultrapassar o limite de 10 horas trabalhadas, sob pena de agressão à saúde do trabalhador, *“reduzindo, por conseguinte, a capacitação do profissional nos centros cerebrais de atenção e raciocínio, o que em si traz a lúmina hipótese de majoração vertical nas probabilidades de acidentes na respectiva profissão”*.

A hora extraordinária, como o próprio nome sugere, é aquela que foge à regra da duração da jornada normal diária, isto é, o trabalhador permanece exercendo seu labor para além do horário estipulado por contrato individual, por negociação coletiva de trabalho ou mesmo pela legislação. A CLT, prevendo um regramento geral para a realização de horas extras pelos trabalhadores, estipula que *“a duração diária do trabalho poderá ser acrescida de horas extras, em número não excedente de duas, por acordo individual, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho”* (art. 59).

Considerando a natureza extraordinária do trabalho para além da jornada diária, a Constituição Federal determina que a remuneração pelo serviço extraordinário seja superior, no mínimo, em cinquenta por cento à hora normal, nos termos do inciso XVI do art. 7º do texto constitucional.

No entanto, embora preveja o pagamento mínimo superior à hora normal trabalhada, o texto constitucional não impõe um limite máximo de horas extras que podem ser realizadas pelo trabalhador. O padrão normativo estabelecido no inciso XIII do art. 7º da Carta Magna diz respeito à duração do trabalho normal, ou seja, o dispositivo constitucional, nesse ponto, refere-se à jornada ordinária de trabalho.

Como visto acima, a profissão de motorista possui regramento especial em razão da própria dinâmica que envolve o transporte

rodoviário de pessoas e de cargas, de modo que a novel legislação permitiu que, por intermédio de negociação coletiva, seja autorizada a prestação de trabalho extraordinário por até quatro horas.

Com efeito, não se pode interpretar a norma legal partindo do pressuposto de que a jornada de trabalho do motorista profissional seja de doze horas trabalhadas diariamente, o que, de certo, seria inconstitucional. Como o próprio dispositivo impugnado estabeleceu, a jornada ordinária de trabalho do motorista profissional é de oito horas, podendo se estender por duas horas em regime de trabalho excepcional, ou, até quatro, se houver sido acordado por convenção ou acordo coletivo de trabalho. No último caso, a norma privilegiou a autonomia da vontade coletiva.

A propósito, vejam o que ensina o professor JOSÉ AFONSO DA SILVA sobre as negociações coletivas:

“A Constituição de 1988 prestigia as relações coletivas de trabalho. *Reconhece as convenções e acordos coletivos de trabalho como um direito dos trabalhadores.* Ao firmar a autonomia sindical (art. 8º) e assegurar o direito de greve, em termos amplos (art. 9º), cria as bases para o desenvolvimento das convenções e acordos coletivos de trabalho. (...) Muitos dos direitos reconhecidos aos trabalhadores podem ser alterados por via de convenções ou acordos coletivos (...)”. (*Comentário contextual à constituição*. 9. ed. Malheiros: São Paulo, 2014. págs. 194 e 195)

Assim, não há afronta ao texto constitucional. Isso porque a expressão impugnada não diz respeito ao trabalho ordinário prestado pelo profissional, como sugerido pela leitura da petição inicial, uma vez que tratou de trabalho prestado em caráter excepcional. Além disso, a Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, remetendo a norma impugnada ao campo da negociação coletiva a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI.

Desse modo, improcedente a alegação quanto ao referido dispositivo normativo.

#### 2.4.2 - § 13 do art. 235-C da CLT

“§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do

motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos”.

Alega-se na inicial que a ausência de qualquer tipo de critério temporal e solar, no que se refere ao horário de início e final da jornada do motorista profissional, gera condições gravosas ao trabalhador. Assim, sustenta que o dispositivo impugnado viola o art. 1º, IV; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV; 170; e 193 da Constituição Federal.

Em que pese o esforço em sustentar a inconstitucionalidade da norma, a argumentação nesse sentido não merece prosperar.

Inicialmente, é importante separar os conceitos de jornada de trabalho e horário de trabalho.

Jornada de trabalho, para ALICE MONTEIRO DE BARROS, “*é o período, durante um dia, em que o empregado permanece à disposição do empregador, trabalhando ou aguardando ordens (art. 4º da CLT)*”. Por outro lado, a doutrinadora esclarece que o horário de trabalho “*abrange o período que vai do início ao término da jornada, como também os intervalos que existem durante o seu cumprimento*” (Curso de direito do trabalho. 5. ed. São Paulo: LTr, 2009, p. 662).

A norma em questão, ao contrário do que alegado na inicial, apenas tratou de estabelecer que o início, término e os intervalos de trabalho do motorista empregado, via de regra, não possuem horários predeterminados, salvo se fixados no contrato individual de trabalho.

A Constituição Federal, por sua vez, não definiu parâmetros quanto ao início ou término do horário de trabalho, estabelecendo apenas o padrão da jornada de trabalho, compreendido entre oito horas diárias e quarenta e quatro semanais (art. 7º, XIII).

Sabe-se que o motorista rodoviário, seja ele empregado no transporte de passageiros ou de cargas, exerce uma atividade tipicamente dinâmica, demandando, na maioria das vezes, uma maior flexibilidade no que diz respeito ao início e término de sua jornada diária de trabalho. Fatores como o clima, condições das estradas, engarrafamentos no trânsito, etc., são circunstâncias vetoriais que podem impactar diretamente no início ou término do horário de trabalho da categoria profissional.

Por essa razão é que o legislador ordinário deixou a cargo do empregador, conforme a necessidade da atividade exercida, a definição do melhor horário para o início e término da jornada de trabalho dos motoristas empregados. Mostra-se, portanto, que a medida visa a trazer

uma melhor condição de trabalho, pois permite a flexibilização conforme o exercício da atividade. É certo que, iniciado o labor, independentemente do horário de início, devem o empregador e empregado respeitar os limites legais no que diz respeito ao cumprimento da jornada diária de trabalho.

Cumpre ressaltar, nesse ponto, o seguinte trecho das informações prestadas pela então Presidente da República (peça 46):

“Pois bem, e só para argumentar, há diversas profissões que não têm horário fixo de início e fim de expediente. E isso não por um capricho do legislador, mas por causas inerentes ao desenvolvimento da atividade daquele tipo de profissão. A exemplo dos médicos, dos advogados, dos demais profissionais da área de saúde, dos que trabalham em regime de plantão, dos músicos, dos autônomos, dos artistas, dos circenses, entre tantos outros. O exercício dessas atividades, de forma que não tenham esses profissionais horário de início nem de fim de expediente, não fere nenhum dos direitos ou princípios elencados na inicial. Basta ver que essas diversas atividades dependem de circunstâncias específicas para o seu desenvolvimento. Não é outro o raciocínio para o motorista de caminhão ou do ônibus de viagem”.

Nesses termos, entendo constitucional o dispositivo impugnado.

**2.5 – Art. 235-D da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015**

2.5.1 - § 3º do art. 235-D da CLT

“§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera”.

A inicial aponta a inconstitucionalidade do dispositivo impugnado ao fundamento de que sua:

*“nova redação limita com a severa sanção de dispensa do serviço aquele motorista que após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias, em viagem de longa distância, ficar com o veículo parado, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera”.*

Nesse cenário, aduz que a norma acima viola o art. 7º, XV e XXII, da Constituição Federal.

Não procede a alegação.

Embora a fundamentação da petição inicial caminhe no sentido de entender pela inconstitucionalidade da norma por prever uma espécie de “severa sanção” pela dispensa do serviço após o cumprimento da jornada normal de trabalho ou de jornada extraordinária, entendo que o dispositivo impugnado trata de tema diverso.

Em rigor, as hipóteses de rescisão direta do contrato de trabalho encontram-se listadas no art. 482 da CLT, não obstante a existência de outras hipóteses de rescisão previstas em dispositivos espalhados pelo código trabalhista para determinadas categorias profissionais, como no caso do parágrafo único do art. 240. Não é o caso dos autos.

O dispositivo impugnado prevê que, após cumprir sua jornada normal, em viagem de longa distância, o motorista profissional pode dar início ao período de descanso, salvo se for autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, caso em que esse tempo será considerado como de espera. Trata-se, portanto, de norma que versa sobre a organização da atividade econômica direcionada ao empregador, que possui a prerrogativa de estabelecer os meios para a melhor prestação de serviços.

Com bases nessas razões, não há inconstitucionalidade na norma.

#### 2.5.2 - § 6º do art. 235-D da CLT

*“§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino”.*



A Autora afirma que a norma estabelecida pelo § 6º do art. 235-D da CLT prevê uma *“flexibilização da jornada com sua extensão SEM LIMITES em bases subjetivas que por sua indefinição, não coadunam com a manutenção da segurança e saúde do motorista”*. Dessa forma, sustenta a violação do art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República.

Sem razão a Autora.

A norma em questão apenas prevê uma possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino. Diferentemente do alegado na inicial, a extensão da jornada não ficaria “sem limite”, pois o próprio texto legal impõe algumas condicionantes.

Em primeiro lugar, a prorrogação da jornada para alcançar um local seguro ou mesmo até o destino depende da ocorrência de uma situação excepcional devidamente registrada. Sabe-se que diversos fatores extraordinários podem afetar as condições normais de transporte de passageiros e de cargas, tais como eventos da natureza, condições de tráfego na via, assaltos, etc. Se não fosse possível tal permissão legal, poder-se-ia imaginar uma situação na qual o motorista profissional, após cumprir o horário de trabalho, se ver obrigado a parar e estacionar o veículo em local ermo ou perigoso para usufruir do tempo de descanso interjornada. Cumpre ressaltar que eventual prorrogação do tempo de jornada de trabalho, naturalmente, permitiria ao motorista profissional perceber salário correspondente à jornada extraordinária.

Além disso, o texto legal condiciona a excepcional prorrogação da jornada normal ao respeito das normas de segurança rodoviária, isto é, havendo o risco de comprometimento da segurança, não seria legítima a autorização para a prorrogação da duração do trabalho.

Assim, entendendo não ser inconstitucional a hipótese excepcionalíssima prevista na norma impugnada.

#### 2.5.3 - § 7º do art. 235-D da CLT

“§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso”.

Aduz a Autora que a previsão disposta no § 7º do art. 235-D da CLT é inconstitucional por considerar como descanso o tempo em que o motorista estiver acompanhando *“o veículo transportado por qualquer meio, onde ele siga embarcado”*. Afirmo que a norma também afronta o art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República.

De igual forma, não assiste razão à Autora.

O dispositivo impugnado apenas dispõe a respeito do tempo de descanso do motorista profissional que tiver que acompanhar o veículo transportado, e não sobre tempo à disposição do empregador, como fez presumir a inicial quando aduz que *“o mínimo razoável seria a aplicação do comando emanado no art. 244, § 3º da CLT, onde ressoa a figura do ‘tempo de prontidão’, que criado inicialmente para o trabalhador ferroviário, mas que pela via jurisprudencial foi disseminado as demais categorias, inclusive a do motorista”*. Com efeito, tempo de prontidão pode ser entendido como aquele no qual fica compreendido *“o período tido como integrante do contrato e do tempo de serviço obreiro em que o ferroviário fica nas dependências da empresa ou via férrea respectiva (a CLT fala ‘dependências da Estrada’), aguardando ordens (§ 3º, art. 244, CLT)”* (DELGADO, Maurício Godinho. *Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores* – 18. ed. São Paulo: LTr, 2019, p. 1037).

No caso dos autos, a norma impugnada não tratou de hipótese de tempo de prontidão do motorista profissional, mas sim de tempo de descanso, institutos que não se confundem. Ao prever que o motorista profissional desfrute do repouso diário para acompanhamento do veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, o empregado, durante o período de descanso, não fica aguardando ordens do empregador, pois tal período não se enquadra na jornada de trabalho. Situação diversa, como visto, acontece no tempo de prontidão, em que o empregado fica aguardando ordens do empregador.

Além disso, não vislumbro inconstitucionalidade da norma ao dispor que o motorista profissional desfrute do tempo de descanso em local onde o veículo siga embarcado, pois o legislador ordinário condicionou tal fruição à existência de veículo que disponha de cabine-leito ou que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário. Cuidou-se, portanto, de assegurar ao motorista um local adequado para usufruir do tempo de descanso interjornada.

Desse modo, entendo pela constitucionalidade da norma.

2.5.4 - § 8º do art. 235-D da CLT

“§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final”.

A Autora sustenta, nesse ponto, que a norma impugnada viola o art. 7º, XV e XXII, da CF, sob a alegação de que haveria uma subordinação das condições de trabalho do motorista às condições do negócio, cuja responsabilidade deveria ser do empregador. Aduz que a Convenção Coletiva de Trabalho serve para preservar direitos, e não reduzi-los.

Não procede a alegação.

A norma impugnada, ao contrário do que faz crer a petição inicial, permite que, dada a especificidade da atividade no *transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro*, as condições de trabalho sejam ajustadas por negociação coletiva (convenção ou acordo coletivo de trabalho), sem que haja exclusão das normas gerais estabelecidas pela CLT, isto é, o dispositivo impugnado possui apenas um caráter complementar que possibilita aos sindicatos envolvidos adequarem as melhores condições de trabalho conforme a necessidade da atividade.

Verifica-se, nesse sentido, que não há uma total subordinação dos motoristas profissionais apenas “às condições do negócio”, uma vez que os trabalhadores que exercem atividade de transporte de cargas vivas ou perecíveis permanecem sob o manto protetor da CLT. Há, no entanto, a possibilidade de eventuais ajustes serem acordados por convenção ou acordo coletivo, ficando tais ajustes, claro, submetidos aos limites da lei trabalhista. A norma, portanto, encontra-se em conformidade com o art. 7º, XXVI, da Constituição da República.

Dessa maneira, constitucional a norma impugnada.

**2.6 - Art. 235-F da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015**

“Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação”.

Alega-se que a norma em evidência, por admitir a jornada especial de 12 x 36 horas em qualquer situação, afronta o art. 7º, XXII, da CF. Nesse sentido, sustenta que a redação anterior do dispositivo previa jornada especial apenas em caráter excepcional *“em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique”*. Aduz a Autora, que a supressão dessa expressão torna a jornada mais extenuante, em confronto ao texto constitucional.

Segundo a Constituição Federal, a jornada normal de trabalho tem duração não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, conforme estabelecido pelo inciso XIII do art. 7º. No entanto, o mesmo preceito constitucional faculta a compensação de horários, dando margem ao legislador ordinário para prever jornada de trabalho diferenciada, como no caso do regime de 12 horas trabalhadas seguidas por 36 horas de descanso.

Com efeito, a jurisprudência desta SUPREMA CORTE admite a constitucionalidade de jornada de trabalho fixada no chamado regime 12 x 36, conforme se pode observar no julgamento da ADI 4.842, de relatoria do Min. EDSON FACHIN, em que se julgou improcedente demanda proposta pela Procuradoria-Geral da República em face do art. 5º da Lei 11.901/2009, o qual previu a jornada de trabalho do bombeiro civil no regime de *“12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso, num total de 36 (trinta e seis) horas semanais”*.

Na ocasião, entendeu-se que a jornada 12 x 36 encontrou fundamento de validade na *“faculdade conferida pelo legislador constituinte a serem estabelecidas hipóteses de compensação de jornada”*, além de não representar diretamente riscos efetivos para os profissionais. A ementa do julgado foi a seguinte:

“DIREITO DO TRABALHO. JORNADA DO BOMBEIRO CIVIL. JORNADA DE 12 (DOZE) HORAS DE TRABALHO POR 36 (TRINTA E SEIS HORAS) DE DESCANSO. DIREITO À SAÚDE (ART. 196 DA CRFB). DIREITO À JORNADA DE TRABALHO (ART. 7º, XIII, DA CRFB). DIREITO À PROTEÇÃO CONTRA RISCO À SAÚDE DO TRABALHADOR (ART. 7º, XXII, DA CRFB). 1. A jornada de 12 (doze) horas de

trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso não afronta o art. 7º, XIII, da Constituição da República, pois encontra-se respaldada na faculdade, conferida pela norma constitucional, de compensação de horários. 2. A proteção à saúde do trabalhador (art. 196 da CRFB) e à redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII, da CRFB) não são “ipso facto” desrespeitadas pela jornada de trabalho dos bombeiros civis, tendo em vista que para cada 12 (doze) horas trabalhadas há 36 (trinta e seis) horas de descanso e também prevalece o limite de 36 (trinta e seis) horas de jornada semanal. 3. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente”. (ADI 4.842, Rel. Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, DJe de 8/8/2017)

Assim, além de remeter a matéria para decisão por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho (art. 7º, XXVI, da CF), esta CORTE já fixou orientação no sentido da constitucionalidade da adoção da jornada de 12 x 36, em regime de compensação de horários (art. 7º, XIII, da CF).

No caso dos autos, não se imagina uma jornada de 12 horas seguidas de direção do motorista profissional, isso porque a própria lei vedou que o profissional dirija por mais de cinco horas e meia ininterruptas, além de prever períodos de descanso durante a jornada de trabalho (art. 7º da Lei 13.103/2015, na parte em que alterou o art. 67-C do CTB).

Por esses fundamentos, entendo ser constitucional o dispositivo combatido.

## **2.7 - Art. 235-G da CLT com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015**

“Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei”.

A Autora sustenta, na inicial, que a redação do dispositivo adotado pela Lei 12.619/2012 teria um caráter restritivo em relação ao trabalho comissionado do motorista profissional, ao passo que a norma ora

impugnada, por conter um caráter liberatório, favorece o excesso de jornada e tempo de direção, comprometendo a segurança do próprio motorista e dos demais usuários nas estradas. Além disso, sustenta que a alteração do termo “segurança rodoviária”, prevista na lei anterior, para “segurança da rodovia”, teria criado uma desarrazoada exclusão do conceito de segurança viária, adotada pelo § 10 do art. 144 da Constituição Federal. Em razão disso, alega que o dispositivo impugnado viola os arts. 7º, XXII, e 144, § 10, da Constituição Federal.

Não merecem acolhimento as alegações acima.

De forma contrária ao que faz parecer a petição inicial, observo que não houve alteração no sentido adotado pela Lei 13.103/2015 em relação ao mesmo dispositivo revogado da Lei 12.619/2012.

Com efeito, o art. 235-G da Lei 12.619/2012 possuía a seguinte redação:

“Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação”.

Confira-se agora a redação do mesmo artigo dada pela Lei 13.103/2015:

“Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei”.

Vê-se, pois, que a nova redação legal apenas fez a troca de palavras do texto da lei, alterando sua redação sem modificar o sentido proposto pela norma. Melhor dizendo, o art. 235-G, com redação dada pela Lei 12.61/2012, possuía o seguinte sentido: é proibida a remuneração variável do motorista profissional se houver comprometimento da segurança rodoviária; ao passo que a redação trazida pela Lei 13.103/2015 pode ser

assim entendida: é permitida a remuneração variável do motorista profissional se não houver comprometimento da segurança rodoviária.

Logo, não procede a alegação de que *“a redação adotada pela Lei Federal nº 12.619/2012 tinha um caráter restritivo no comissionamento, enquanto o novel vergastado tem caráter liberativo”*, uma vez que ambas as normas transmitem a mesma ideia: o pagamento do motorista profissional, por meio de remuneração variável, fica condicionado ao atendimento das normas de segurança da rodovia e demais normas relacionadas com a profissão.

Da mesma forma, não há inconstitucionalidade da norma por possibilitar o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal, que prevê a *“garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável”*.

Por fim, entendo incorreta a ilação de que a percepção de remuneração variável irá favorecer o excesso de jornada e tempo de direção, além de comprometer a segurança do motorista e demais usuários das vias. Em rigor, não há nenhuma relação direta entre a percepção da remuneração *em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados*, com o excesso de jornada ou comprometimento da segurança nas rodovias. Isso porque, conforme asseverado, a lei condiciona o pagamento da remuneração variável ao cumprimento das normas de segurança na rodovia e da coletividade, que se traduzem em respeito ao limite máximo de velocidade na via, respeito ao tempo de direção máxima permitido na lei, respeito ao tempo de descanso na direção, etc.

Por esses motivos, entendo pela constitucionalidade da norma.

## **2.8 – Art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015**

### 2.8.1 – Art. 67-C, caput, e §§ 1º e 1º-A, do CTB

“Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso

dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção”.

Sustenta a Autora, em síntese, que o art. 71 da CLT regula, de forma geral, o tempo de descanso do trabalhador, estatuinto que *“após 04 (quatro) horas de trabalho, o empregador é obrigado a conceder um intervalo intrajornada de no mínimo 15 minutos e de no mínimo 1 (uma) hora, quando a jornada ultrapassar 6 (seis) horas diárias”*.

Aduz a Autora, com base em uma visão teleológica, que a profissão de motorista está submetida a diversas intempéries, e as normas que disciplinam a categoria não poderiam ser desfavoráveis aos motoristas, sob pena de ofender o princípio da finalidade da lei. Por essas razões, alega que o dispositivo impugnado viola o art. 7º, XXII, da Constituição da República.

Entendo que não merece proceder a impugnação quanto ao ponto.

A partir da leitura da norma impugnada, observa-se que o legislador ordinário estabeleceu um limite máximo de direção e tempo de descanso para os motoristas profissionais.

Regra geral, é vedado ao motorista dirigir por mais de cinco horas e meia consecutivas. No caso do transporte de cargas, a lei estabeleceu um período de descanso de trinta minutos a cada seis horas na condução do veículo (§ 1º). Já no caso do transporte de passageiros, a norma fixou o descanso de trinta minutos a cada quatro horas de direção do veículo. Em ambas as hipóteses, o legislador facultou o fracionamento do tempo de descanso e de direção.

Diferentemente do alegado na inicial, na qual pareceu transparecer o sentido de que apenas o período de descanso poderia ser fracionado, entendo que a norma é constitucional por estar de acordo com o disposto no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal, que dispõe sobre a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

Com efeito, a compreensão do real alcance do artigo impugnado deve ser feita em sua totalidade, de modo que a intenção do legislador foi a de manter uma proporcionalidade entre o tempo de direção e de



descanso, isto é, o tempo mínimo de descanso previsto na lei poderá ser fracionado se também o for o tempo de direção. Assim, por exemplo, tomando por base o estabelecido no § 1º-A do art. 67-C do CTB, com a redação dada pela Lei 13.103/2015, se um motorista profissional conduz o veículo por duas horas ininterruptas, fica garantido a ele um descanso de quinze minutos, ficando mantida a proporcionalidade pretendida na legislação.

Por oportuno, a possibilidade de divisão do tempo de descanso do motorista profissional não é uma realidade somente na legislação brasileira. No direito comparado, por exemplo, é possível verificar que a União Europeia possui regramento similar ao adotado no Brasil, conforme se observa no Regulamento (CE) 561/2006 do Parlamento Europeu, o qual versa sobre a “harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários”. A propósito, o art. 7º do referido regulamento prevê o seguinte:

“Artigo 7º

Após um período de condução de quatro horas e meia, o condutor gozará uma pausa ininterrupta de pelo menos 45 minutos, a não ser que goze um período de repouso.

Esta pausa pode ser substituída por uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos repartidos pelo período de modo a dar cumprimento ao disposto no primeiro parágrafo”.

Assim, a possibilidade de fracionamento do descanso durante a condução do veículo, juntamente com o fracionamento do próprio tempo de direção, é medida adotada pelo legislador como forma de reduzir os riscos inerentes ao trabalho do motorista profissional, encontrando substrato de validade diretamente no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

O dispositivo, portanto, é constitucional.

## **2.9 – Art. 9º da Lei 13.103/2015**

“Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

- I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;
- II - operador de terminais de cargas;
- III - aduanas;
- IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;
- V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

- I - estações rodoviárias;
- II - pontos de parada e de apoio;
- III - alojamentos, hotéis ou pousadas;
- IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;
- V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais”.

Alega-se que a redação do *caput* do art. 9º da lei impugnada exclui a responsabilidade do empregador ou tomador de serviço, que era prevista na Lei 12.619/2012, no que diz respeito às condições sanitárias nos locais de espera e de descanso dos trabalhadores.

Segundo a inicial, *“o texto do art. 9º da Lei Federal 13.103/15 suprimiu os locais elencados na lei revogada, considerados como obrigatórios para disponibilização da higiene, segurança e descanso dos motoristas, reduzindo a obrigatoriedade dessas melhorias aos motoristas”*.

Da mesma forma, alega-se que a redação trazida pela Lei 13.103/2015, ao modificar a disposição normativa adotada pela Lei 12.619/2012, retirou a responsabilidade direta do empregador, ou do tomador de serviços, no que toca à disponibilização de locais adequados para o descanso e higiene do trabalhador, além de desobrigá-los em atender as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

Sustenta, ainda, que o art. 9º da Lei 13.103/2015 *“suprimiu os locais elencados na lei revogada, considerados como obrigatórios para disponibilização da higiene, segurança e descanso dos motoristas, reduzindo a obrigatoriedade dessas melhorias aos motoristas”*.

Sustenta, portanto, a inconstitucionalidade da norma por afronta ao inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

Não merecem prosperar as alegações da inicial nesse ponto.

O legislador constituinte elencou como um direito do trabalhador urbano e rural a atuação positiva do Estado e de empregadores no tocante à tomada de medidas que visem à redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, XXII, CF).

E com base nesse mandamento constitucional foi editado o Decreto 8.433/2015, que atribuiu ao Ministério do Trabalho e Emprego a competência para *“regulamentar as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas”*, de que trata o art. 9º da Lei 13.103.2015 (art. 4º do Decreto 8.433/2015).

O aludido decreto atribuiu, ainda, competência ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN para regulamentar *“os modelos de sinalização, de orientação e de identificação dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, observadas as disposições do § 3º do art. 11 da Lei n.º 13.103, de 2015”* (art. 5º, I, do Decreto 8.433/2015).

Nesse sentido, o Ministério da Economia/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho editou a Portaria 1.343/2019, na qual estabeleceu as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Destaca-se, entre outros, o art. 12 da referida portaria:

“Art. 12. Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais, aplicam-se as Normas Regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho”.

Portanto, improcedentes as alegações no sentido de que o dispositivo impugnado retirou do empregador ou do tomador do serviço a responsabilidade direta na disponibilização de locais adequados para descanso e higiene, uma vez que houve atuação do Poder Público na edição de normas tendentes a reduzir os riscos inerentes ao trabalho, em que foi expressamente prevista a aplicação das normas regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho para o transportador, embarcador ou consignatário de cargas que possuam estabelecimentos destinados à espera, repouso e descanso aos motoristas profissionais. A norma, portanto, encontra guarida no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

Assim, improcedente o pedido nesse ponto.

#### **2.10 – Art. 15 da Lei 13.103/2015, que alterou dispositivo da Lei 11.442/2007**

“Art. 4º (...).

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

(...)

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego”.

Sustenta a Autora que a inclusão dos §§ 3º, 4º e 5º no art. 4º da Lei 11.442/2007 representou uma tentativa de precarização das relações de trabalho. Afirma que o art. 3º da CLT estabelece os conceitos de empregado e empregador e, nesse cenário, alega que *“a figura do TAC AUXILIAR, até em função da PRIMAZIA DA REALIDADE, não deveria de plano ser considerado expressamente como uma atividade própria de profissional autônomo”*. E acrescenta ainda que: *“o TAC - AUXILIAR é reconhecidamente um trabalhador que vive em condição de dependência, pois não é proprietário do veículo e tão pouco sócio nos lucros, sendo em todos os seus termos, um trabalhador em com subordinação jurídica e, portanto, vínculo de emprego”*.

Com base nessas premissas, sustenta a inconstitucionalidade das normas impugnadas ao fundamento de que a Lei 13.103/2015 não poderia

descaracterizar um vínculo de emprego, sob pena de afronta aos arts. 1º, IV; 7º, I; e 193 da Constituição Federal.

A insurgência da Autora não merece prosperar.

De início, é importante relembrar que, para ficar caracterizada uma relação de emprego, é preciso o preenchimento de alguns requisitos, e a doutrina trabalhista costuma apontar os que se seguem: a) pessoalidade na prestação de serviços; b) não eventualidade; c) subordinação; d) pagamento de salário; e e) ser pessoa física.

É o que dispõe o art. 3º da CLT. Assim, ficando ausente algum dos requisitos citados acima, não há se falar em relação empregatícia, mas sim em outra relação jurídica, como trabalho autônomo, trabalho avulso, trabalho eventual, relação empresarial, etc.

Com base nessas premissas, observa-se que o legislador ordinário possui certa margem de conformação para definir se essa ou aquela relação jurídica, em abstrato, representará ou não uma relação de emprego. É o caso da lei impugnada.

Segundo o texto da Lei 13.103/2015, na parte em que incluiu dispositivos na Lei 11.442/2007, previu-se a figura do Transportador Autônomo de Cargas – Auxiliar (TAC-Auxiliar). A lei impugnada define, ainda, que o Transportador Autônomo de Cargas – TAC pode ceder seu veículo em regime de colaboração com o TAC-Auxiliar, sem que essa cessão implique vínculo de emprego, bem como que *“as relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego”*.

Entendo, nesse sentido, que as normas impugnadas apenas previram a figura de um trabalho autônomo, realizado por *“pessoa física que presta serviços habitualmente por conta própria a uma ou mais de uma pessoa, assumindo os riscos da sua atividade econômica”* (MARTINS, Sergio Pinto. *Manual de Direito do Trabalho*. 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 95). Assim, havendo a figura do trabalhador autônomo prevista em lei, a atividade por ele exercida, em tese, não permite a caracterização da relação de emprego.

Pode-se dizer, por exemplo, que o mesmo ocorre com o contrato de franquia empresarial existente entre franqueador e franqueado, na qual a lei afasta abstratamente a relação empregatícia entre as partes (art. 2º da Lei 8.955/1994), ou, ainda, com a atividade exercida pelo representante comercial autônomo, abaixo transcrita:

“Lei 4.886/965

*Art. 1º Exerce a representação comercial autônoma a pessoa jurídica ou a pessoa física, sem relação de emprego, que desempenha, em caráter não eventual por conta de uma ou mais pessoas, a mediação para a realização de negócios mercantis, agenciando propostas ou pedidos, para, transmiti-los aos representados, praticando ou não atos relacionados com a execução dos negócios”.*

Portanto, não há inconstitucionalidade na norma que prevê, de modo geral e abstrato, a ausência da relação de emprego de determinada atividade econômica. O princípio da primazia da realidade, usado como argumento para fundamentar o pedido da inicial, poderia ser utilizado em hipótese no caso concreto, para caracterizar uma situação diversa da prevista em lei.

Logo, não há inconstitucionalidade da norma em análise.

**2.11 – Art. 22 da Lei 13.103/2015**

“Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência:

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 , que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 , e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e

II - as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro , aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei”.

A Autora sustenta a inconstitucionalidade da norma sob o fundamento segundo o qual a Constituição Federal veda a União de conceder qualquer tratamento desigual aos contribuintes, nos termos do art. 150, II, da CF, sob pena de violação aos princípios da impessoalidade e da isonomia.

Aduz que *“ao adotar a conversão benéfica aos infratores aqui beneficiados, em prejudicialidade as empresas e profissionais autônomos que cumpriram a legislação ou até mesmo os que a contento recolheram as multas aplicadas é desconsiderar o princípio da IGUALDADE encartado no caput do art. 5º da Carta Magna”.*

No caso dos autos, observo que o preceito constitucional invocado como parâmetro para exame de constitucionalidade diz respeito à situação diversa da tratada na norma impugnada.

Nesse contexto, verifica-se que o disposto no art. 22 da Lei 13.103.2015 versa sobre conversão de sanções administrativas existentes na Lei 12.619/2012, quais sejam: multa por infração aos dispositivos da CLT e multa por infração de trânsito (CTB).

O parâmetro invocado, por sua vez, dispõe sobre limitação do poder de tributar, particularmente à vedação de instituição de tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente. Assim, tendo em vista que a norma impugnada tratou de conversão de sanção por infração administrativa, cuja natureza é de crédito não tributário, e que o Código Tributário Nacional conceitua tributo como uma prestação pecuniária que não constitui ato ilícito, verifico a ausência de referibilidade entre a norma impugnada e o parâmetro constitucional tido por violado.

Como bem lembrado pela Advocacia-Geral da União, em sua manifestação (peça 56):

“A par disso, observe-se que as penalidades tratadas pelo artigo 22 da Lei nº 13.103/15 não constituem espécie tributária, mas sim multas administrativas aplicadas em decorrência do poder de polícia. De fato, o artigo 3º do Código Tributário Nacional exclui da definição de tributo a prestação pecuniária que constitua sanção de ato ilícito”.

Por essas razões, não merecem prosperar as alegações da inicial, sendo, portanto, constitucional o dispositivo combatido.

### **3 – Procedência do pedido com a declaração de inconstitucionalidade dos artigos**

**3.1 - Arts. 235-C e 235-D da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015, e Art. 67-C, § 3º, do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015**

**3.1.1 - § 3º do art. 235-C, Art. 235-D, *caput*, e §§ 1º e 2º, todos da CLT, e art. 67-C, § 3º, do CTB**

“CLT

Art. 235-C (...)

§ 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 nº 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 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”.

“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.

§ 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.

“CTB

Art. 67-C (...)

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”.

A Autora alega que os dispositivos impugnados (§ 3º do art. 235-C da CLT, e § 3º do art. 67-C do CTB) são contrários ao texto constitucional, pois, além de reduzir o período mínimo de descanso, permite tanto o seu fracionamento quanto sua coincidência temporal com os períodos de parada obrigatória do veículo estabelecidos pelo CTB.

Assim, sustenta que a lei reduziu o efetivo tempo de descanso,



contrariando as normas sobre segurança e saúde do profissional, promovendo, ainda, aumento da fadiga do motorista e a insegurança nas estradas do país.

Aduz, ainda, que a CLT prevê um intervalo mínimo de descanso de 11 horas entre as jornadas de trabalho, reconhecido pela OJ 355 da SDI-I do TST, bem como que tal previsão é norma de ordem pública, por ser de interesse coletivo.

Nesse sentido, assevera a Autora que a lei impugnada viola o art. 7º, XIII e XXII, da Constituição Federal, pois *“comprovadamente por estudos científicos o intervalo intrajornada tem essa irrefutável função da recuperação fisiológica do trabalhador”*.

Quanto ao art. 235-D, *caput*, e §§ 1º e 2º, da CLT, a Autora alega que a revogação dos incisos I, II e III, que constavam na redação do art. 235-D da Lei 12.619/2012, suprimiu direitos referentes às normas de higiene, saúde e segurança dos trabalhadores em seu ambiente de trabalho, uma vez que os intervalos seriam para o descanso do motorista, violando o art. 7º, XV e XXII, da Constituição da República. Além disso, defende que o acúmulo de descanso semanal viola o disposto no art. 7º, XV, da Carta Magna.

Com razão a autora.

As alegações de inconstitucionalidades referentes aos dispositivos acima mencionados, por guardarem pertinência com assuntos relacionados aos períodos de descanso entre jornadas diárias de trabalho e entre descansos semanais, serão examinadas conjuntamente em razão de suas afinidades de fundamentação.

Primeiramente, no que toca ao fracionamento do período de descanso entre jornadas diárias de trabalho, é importante ressaltar que a CLT dispõe, no seu art. 66, que *“entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso”*. Como se sabe, as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores possuem natureza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado.

No caso dos motoristas profissionais, que trafegam pelas estradas do país levando cargas e /ou passageiros, o devido descanso entre uma jornada diária e outra se mostra como questão de extrema relevância. Isso porque, além de possibilitar a devida recuperação do corpo e da mente, diminuindo os níveis de *stress* e cansaço, o respeito ao intervalo interjornada reflete diretamente na segurança rodoviária, uma vez que o descanso reparador permite ao motorista manter pleno seu nível de

concentração e cognição durante a condução do veículo.

Na hipótese tratada nos autos, o disposto no § 3º do art. 235-C da CLT e no § 3º do art. 67-C do CTB, ambos com redação dada pela Lei 13.103/2015, possibilita o fracionamento do descanso interjornada, desde que seja observado o período mínimo de 8 horas consecutivas, isto é, as normas em análise retiram parte do período de descanso do trabalhador para ser usufruído em outro momento do dia.

No entanto, é preciso se ter em mente que o descanso interjornada não serve apenas para possibilitar a recuperação física e mental, mas também para permitir ao empregado usufruir de momentos de lazer e de convívio social e familiar.

Fracionar esse período contraria frontalmente o estabelecido no texto constitucional ao garantir direitos sociais ao trabalhador, uma vez que a autorização para gozar o período restante de descanso interjornada, durante os intervalos intrajornadas da jornada diária de labor, ou até mesmo para usufruir no interior do veículo, retira do empregado a possibilidade de desfrutar do devido descanso e de momentos de lazer com a família e de convívio social, desnaturando a finalidade do descanso entre jornadas de trabalho.

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.

Analisando o outro aspecto, a Constituição Federal, no seu art. 7º, XV, garantiu aos trabalhadores urbanos e rurais o descanso semanal remunerado, usufruído preferencialmente aos domingos. Veja-se, nesse sentido, o que ensina JOSÉ AFONSO DA SILVA a respeito do dispositivo constitucional citado:

“O repouso do trabalhador é outro elemento que se inclui entre as condições dignas de trabalho. Fora desumano o sistema de submeter os trabalhadores a trabalho contínuo em todos os dias da semana e do ano, sem previsão de repouso semanal remunerado, sem férias e outras formas de descanso (*Comentário contextual à constituição*. 9. ed. Malheiros: São Paulo, 2014, p. 196).

Cumpra ressaltar, também, a lição de MAURÍCIO GODINHO DELGADO sobre o descanso semanal remunerado:

“No que tange à figura do *descanso semanal*, essa caracterização conduz à identificação dos seguintes aspectos: a) lapso temporal de 24 horas de duração; b) ocorrência regular ao longo das semanas em que se cumpre o contrato; c) coincidência preferencial com o domingo; d) imperatividade do instituto; e) remuneração do correspondente período de descanso (interrupção contratual).

(...)

a) *Lapso Temporal* – O lapso temporal componente do descanso semanal é de 24 horas consecutivas (Lei n. 605/49, art. 1º; art. 67, CLT). Este lapso, conforme se percebe, corresponde a uma *totalidade* (horas consecutivas, enfatiza a norma jurídica). Isso significa que não pode tal repouso ser fracionado em um somatório de unidades temporais menores do que o modelo padrão tipificado em lei.

(...)

b) *Ocorrência Semanal do Descanso* – Prevê a ordem jurídica uma periodicidade *máxima* semanal para o descanso. Nessa linha, o tipo legal do d.s.r [descanso semanal] supõe que, a cada módulo semanal de labor cumprido (seja a duração padrão de 44 horas, sejam as durações semanais especialmente reduzidas, como as de 40, 36 ou até mesmo 30 horas ou menos), terá direito o trabalhador a uma porção integral de 24 horas consecutivas de descanso.

(...) Porém, em vista dos objetivos enfocados pela figura do d.s.r (objetivos vinculados não somente a preocupações de saúde e segurança laborais, como também a metas assecuratórias da inserção familiar, social e política do trabalhador – metas de cidadania, portanto), e em vista também do silêncio (eloquente, sem dúvida) das regras jurídicas aplicáveis à matéria, deve-se interpretar que a ordem jurídica fica afrontada caso o d.s.r não seja assegurado em um lapso temporal máximo de uma semana” (*Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores*– 18. ed. São Paulo: LTr, 2019,págs. 1144-1146).

As normas veiculadas no art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que

alteram o art. 235-D da CLT, permitem:

- a) o motorista profissional, nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, usufruir do descanso semanal por ocasião do retorno à matriz ou filial, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso (*caput*);
- b) o fracionamento do descanso semanal em dois períodos, sendo um deles por, no mínimo, trinta horas ininterruptas (§ 1º); e
- c) o acúmulo de descanso semanal por, no máximo, três descansos consecutivos.

A possibilidade de fracionamento e acúmulo do descanso semanal remunerado parece não ter sido a intenção do legislador constituinte, uma vez que essa flexibilização representa uma diminuição na tutela de direito social indisponível.

O preceito constitucional disposto no inciso XV do art. 7º versa sobre matéria diretamente relacionada à dignidade e saúde do trabalhador, não admitindo a edição de normas tendentes a impedir o empregado de usufruir de um período maior de descanso, longe de sua atividade habitual. É com o descanso semanal – que é uma importante conquista social – que o trabalhador consegue recuperar sua força física e mental para poder iniciar uma nova jornada de trabalho na semana que se seguir. Além disso, o período de descanso semanal cumpre outro importante papel social, pois possibilita ao trabalhador desfrutar de momentos no seio de sua família e de lazer.

O descanso semanal existe por imperativos biológicos, não podendo o legislador prever a possibilidade de fracionamento e acúmulo desse direito.

Dessa forma, são inconstitucionais:

- a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 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 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C da CLT;
- b) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no

*veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015; e*

*c) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, estabelecida na parte final do caput do art. 235-D da CLT, bem como dos seus §§ 1º e 2º, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015.*

### 3.1.2 - §§ 8º, 9º e 12 do art. 235-C da CLT

*“§ 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 aludidas no § 3º”.*

A Autora aduz que a norma do § 8º do art. 235-C da CLT viola os arts. 1º, IV; 5º, XII; 7º, XXII e XXXIV; 170 e 193 da Constituição Federal. Alega que a Lei 13.103/2015 alterou, no tocante ao tempo de espera, a sistemática adotada pela Lei 12.619/2012.

Nesse sentido, sustenta a inconstitucionalidade do dispositivo em razão de a nova redação ter decotado o tempo de espera da jornada de trabalho, permitindo que *“mesmo após horas de espera, que não necessariamente significam o descanso, um trabalhador seja submetido a jornadas que podem chegar a 12 horas consecutivas, frontalmente dissociado do ‘PRINCÍPIO DA ALTERIDADE’, que veda a transferência dos riscos da atividade econômica para o empregado”.*

Por outro lado, alega-se que a redação do § 9º do art. 235-C da CLT,

com a redação dada pela Lei 12.616/2012, previa o pagamento da hora de espera com um acréscimo de 30%, totalizando 130% da hora normal. A partir da Lei 13.103/2015, que alterou o disposto no § 9º do art. 235-C da CLT, a Autora sustenta que a lei impugnada, ao reduzir o valor da indenização do tempo de espera a 30% do valor da hora normal, teria violado o inciso VI do art. 7º da Constituição da República. Para tanto, afirma que *“deve ser aplicada a norma mais favorável ao trabalhador, que, por analogia, deve o motorista receber o valor como tempo de prontidão, pois a essência conceitual entre as duas terminologias (tempo de espera e prontidão) são iguais, vez que o empregado motorista fica no veículo aguardando ordem para iniciar ou terminar a jornada de trabalho”*.

Por fim, no tocante ao § 12º do art. 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 13.103/2015, sustenta a Autora que a norma combatida trata de uma modalidade de “fracionamento do descanso” não previsto no § 3º do art. 235-C da CLT. Nesse sentido, alega que, não obstante a previsão de 8 horas mínimas de descanso, o excesso de fracionamento seria prejudicial à saúde do trabalhador, pois *“o dispositivo ignora o fato de que ao efetuar essas movimentações, em período que deveria ser de descanso, estará novamente o motorista ativando os centros mentais de atenção e coordenação, prejudicando todo o processo de imersão de descanso, que como é notório, mormente quanto ao sono, passa por vários estágios, todos submetidos a uma diferente gama de faixas de ondas cerebrais”*.

As impugnações merecem prosperar.

O “tempo de espera” foi incluído no texto da CLT pela Lei 12.619/2012, sendo conceituado como:

*“as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias”*.

No caso da Lei 13.103/2015, a norma deu nova redação ao § 8º do art. 235-C da CLT, considerando o tempo de espera como:

*“as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas*

*extraordinárias*". A alteração do texto promovida pela nova legislação, apesar de singela, representou uma mudança significativa no instituto do tempo de espera.

À época em que vigorava o § 8º do art. 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 12.619/20012, o tempo de espera somente era contado após o motorista profissional cumprir toda a sua jornada diária de trabalho e ainda assim permanecer esperando o carregamento ou descarregamento do veículo, por exemplo. Por outro lado, a nova redação do § 8º do art. 235-C da CLT, de maneira diversa, prevê que o período despendido pelo motorista profissional, quando estiver aguardando a carga ou descarga do veículo, ou ainda a fiscalização da mercadoria, sequer será computado na jornada diária de trabalho, sendo considerado como tempo de espera.

Essa inversão de tratamento do instituto do tempo de espera, ao meu ver, não se coaduna com o texto constitucional. Isso porque representa uma descaracterização da relação de trabalho, além de causar prejuízo direto ao trabalhador (arts. 1º, I, e 7º, da CF).

Segundo as disposições da CLT, a figura do empregador é assim caracterizada:

“Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

§ 1º - Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

§ 2º Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada uma sua autonomia, integrem grupo econômico, serão responsáveis solidariamente pelas obrigações decorrentes da relação de emprego.

§ 3º Não caracteriza grupo econômico a mera identidade de sócios, sendo necessárias, para a configuração do grupo, a demonstração do interesse integrado, a efetiva comunhão de interesses e a atuação conjunta das empresas dele integrantes”.

Por sua vez, o código trabalhista define empregado como a pessoa física que “prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a

dependência deste e mediante salário” (art. 3º).

No caso dos autos, o tempo de espera previsto no § 8º do art. 235-C da CLT acaba por infringir norma de proteção destinada ao trabalhador porque prevê uma forma de prestação de serviço que não é computada na jornada diária normal de trabalho e nem como jornada extraordinária.

De acordo com o Código Brasileiro de Ocupações (CBO), as atividades exercidas por motoristas de carga em geral são assim descritas:

“7825 : Motoristas de veículos de cargas em geral

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança”.

Assim, não há como dissociar o tempo despendido pelo motorista de transporte de cargas enquanto *“ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias”* das demais atividades profissionais por ele desenvolvidas, sem que fique caracterizado o prejuízo ao trabalhador e a diminuição do valor social do trabalho.

Cumpram destacar a manifestação da PGR sobre o tema (peça 136):

“Essa alteração impactou profundamente a disciplina de trabalho do motorista rodoviário de cargas, pois, no cotidiano da profissão, o tempo gasto em filas de embarque e desembarque pode durar horas, dias ou semanas. Na colheita das safras agrícolas, por exemplo, devido à falta de capacidade de armazenamento de grãos e à insuficiência da estrutura portuária, é comum que motoristas permaneçam por dias ou semanas em filas de embarque, em regime de espera

O tempo que o motorista rodoviário dedica à atividade profissional foi dividido pela norma impugnada em duas esferas normalmente incomunicáveis: a) o tempo destinado à condução de veículo, legalmente considerado como ‘trabalho efetivo’, inserido na jornada normal e suplementar de trabalho,



intercalado por paradas e intervalos; e b) o tempo dedicado à espera e a embarque e desembarque, não considerado como de trabalho efetivo, por isso excluído da jornada de trabalho e destituído de intervalos específicos, salvo o período de 8 horas para sono, conforme o art. 235-C, § 11, da CLT

O novo regime permite que motoristas rodoviários sejam obrigados a permanecer em filas de embarque e desembarque por 24 horas, das quais poderá estar por até 16 horas consecutivas à disposição da atividade de manobra de veículo, sem intervalo específico garantido. Restam-lhes 8 horas para sono, que poderá ser 'gozado' no interior do veículo. Ainda assim, essa atividade não será considerada como trabalho efetivo e esse tempo não será computado como jornada de trabalho".

Dessa maneira, por desconsiderar como trabalho efetivo uma atividade na qual o motorista profissional está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, o tempo em que o motorista aguarda em fila, no chamado "tempo de espera", não pode ser decotado de sua jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de causar efetivo prejuízo ao trabalhador, tanto físico quanto mental, além de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista existente, uma vez que a norma prevê uma hipótese de divisão dos riscos da atividade econômica entre empregador e empregado (art. 2º, CLT).

No tocante ao disposto no § 9º do art. 235-C da CLT, a norma prevê que o tempo de espera será indenizado na *"proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal"*.

O tempo de espera não pode ser excluído da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária. Isso porque o trabalhador não deixa de estar à disposição do empregador quando aguarda a carga/descarga do veículo, ou ainda a realização da fiscalização em barreiras fiscais, na conformidade do que estabelece o art. 4º da CLT:

*"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"*.

E por estar à disposição do empregador durante o tempo de espera, a retribuição devida por força do contrato de trabalho não poderia se dar em forma de “indenização”, uma vez que o efetivo serviço de trabalho tem natureza salarial. A professora ALICE MONTEIRO DE BARROS registra as principais diferenças entre salário e indenização:

“(...) ao analisar as correntes sobre a natureza jurídica do salário, este é uma retribuição devida e paga diretamente pelo empregador ao empregado, de forma habitual, pelos serviços prestados e pelo fato de encontrar-se à sua disposição.

Já a indenização é uma importância devida na relação de emprego quando há perda ou lesão de um direito provocada de forma dolosa ou culposa pelo empregador ou seus prepostos ou, ainda, pelo fato de desenvolver ele atividade de risco, à luz do art. 927, parágrafo único, do Código Civil de 2002”. (*Curso de direito do trabalho*. 5. ed. – São Paulo: LTr, 2009, p. 751)

Nesse contexto, ao negar o caráter salarial do período no qual o motorista de transporte de cargas está à disposição do empregador aguardando a realização do carregamento/descarregamento de cargas, ou ainda a devida fiscalização de mercadorias, conferindo apenas uma indenização na “proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal”, a norma viola o disposto no art. 7º, IV, da Constituição Federal, além de representar afronta ao art. 1º, IV, do texto constitucional, por desconsiderar a valorização social do trabalho.

Da mesma forma, o § 12 do art. 235-C da CLT prevê igual inconstitucionalidade em razão da exclusão da jornada de trabalho das movimentações necessárias do veículo durante o tempo de espera, de modo que deve ser retirada do mundo jurídico a expressão “as quais não serão consideradas com parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

Nesse sentido, são inconstitucionais:

- a) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C;
- b) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento;
- c) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; e
- d) a expressão “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 do § 12 do art. 235-C, todos da CLT, com redação dada pela Lei 13.103/2015.

**3.2 – Arts. 235-D, § 5º, e 235-E, III, da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015**

“Art. 235-D (...)

§ 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:

(...)

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”.

Aduz a Autora que o dispositivo impugnado, ao prever que o tempo de repouso do motorista poderá ser feito com o veículo em movimento, incorre em inconstitucionalidade por não permitir que o trabalhador tenha a devida recuperação fisiológica de seu organismo. Afirma que os movimentos ocasionados durante o deslocamento do veículo não permitem o repouso adequado, o que maximizaria os riscos de acidente por ocasião do retorno às atividades laborais após o descanso. Nesse sentido, sustenta que estudos científicos comprovam a importância do respeito ao intervalo interjornada, que tem como função recuperar fisicamente o trabalhador, e que o fracionamento do intervalo impede o devido descanso, gerando danos à saúde do motorista profissional, além de aumentar os riscos de acidente de trabalho. Assim, alega que § 5º do art. 235-D da CLT viola o disposto no art. 7º, XV e XXII, da Constituição

da República.

Ainda segundo a inicial, os intervalos de descanso dos trabalhadores *“são destinados a recuperação física e psíquica do trabalhador, especialmente neste caso, onde o motorista deve manter a atenção usando todos os sentidos humanos para evitar acidentes”*. Sustenta, nessa linha, que o dispositivo acima viola normas de higiene, saúde e segurança no ambiente de trabalho, uma vez que o trabalhador, em uma jornada de 72 horas com o veículo em movimento, ainda que ele não esteja na direção, não possibilita a devida recuperação *“para manter os reflexos necessários para evitar acidentes, especialmente quando no transporte de passageiros”*. Afirma a Autora que a norma impugnada, no Art. 235-E, III, da CLT, viola o inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal.

Assiste razão à impugnação da Autora.

Há um consenso geral no sentido de reconhecer a precariedade de boa parte das vias públicas no país, o que, infelizmente, contribui para o aumento da ocorrência de acidentes nas estradas. Sabe-se que o fornecimento de boas condições de direção está diretamente relacionada à questão da segurança viária, consagrada constitucionalmente no § 10 do art. 144 da Carta Magna.

Nesse sentido, não causa surpresa o resultado de pesquisa realizada pela CNT a respeito das condições gerais das rodovias brasileiras. Matéria jornalística veiculada na internet (<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/22/condicao-das-rodovias-brasileiras-piora-e-quantidade-de-pontos-criticos-aumenta-diz-pesquisa-da-cnt.ghtml>) aponta que 59% das estradas no Brasil são classificadas como regulares, ruins ou péssimas. Nesse mesmo levantamento, constatou-se que houve um aumento no número de pontos críticos nas rodovias, elevando os riscos da ocorrência de acidentes.

Na hipótese em análise, a norma combatida prevê a possibilidade de o motorista profissional, nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, desfrutar do tempo de repouso com o veículo em movimento. O dispositivo assegura ao motorista, a cada setenta e duas horas, o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

Partindo dessas premissas, observo que a norma veiculada pelo § 5º do art. 235-D, e pela norma prevista no art. 235-E, III, ambos da CLT, com redação dada pela Lei 13.103/2015, contraria o estabelecido pela Constituição Federal no tocante à segurança e saúde do trabalhador. Com

efeito, não há como se imaginar o devido descanso do trabalhador em um veículo em movimento, que muitas das vezes sequer possui acomodação adequada para o corpo repousar após a jornada diária ou semanal de trabalho.

A finalidade do descanso diário entre as jornadas de trabalho é justamente permitir um repouso reparador, tanto físico quanto mental, devendo ser usufruído em condições necessárias para tanto. A possibilidade do devido repouso fica ainda mais comprometida se se levar em consideração que 59% das estradas brasileiras são classificadas como regulares, ruins ou péssimas. Problemas de trepidação do veículo em movimento, buracos nas estradas, ausência de pavimentação nas rodovias, barulho do motor, etc., são algumas das situações que agravariam a tranquilidade que o trabalhador necessitaria para um repouso completo, prejudicando a recuperação do corpo para encarar a próxima jornada laboral.

Por sua exatidão, transcrevo trechos da manifestação do PGR sobre o tema (peça 136):

“O terceiro aspecto da impugnação atinge o art. 6º da Lei 13.103/2015, ao inserir o § 5º no art. 235-D da CLT, para motoristas do transporte de cargas empregados, e ao alterar o art. 235-E, III, da CLT, para motoristas do transporte de passageiros empregados, ambos reduzindo o período mínimo de repouso interjornada com veículo estacionado, para motoristas que trabalhem em dupla, em regime de revezamento.

A norma revogada previa mínimo de 6 horas diárias de descanso com veículo estacionado. A nova legislação reduziu-o para 6 horas a cada 72 horas, o que ensejou elevação em 12 horas do período de dormida com veículo em movimento, a cada 3 dias, isto é, incremento de 24 horas por semana.

(...)

Em princípio, motoristas de transporte rodoviário dispõem de, pelo menos, 8 horas ininterruptas para sono, diariamente, conforme o art. 235-C, § 3º, da CLT. Em se tratando de motorista que trabalhe em dupla, em revezamento, a norma admite que seu repouso seja usufruído no interior de veículo em movimento, se o ônibus dispuser de poltrona correspondente ao serviço de leito (para repouso do motorista de veículo de passageiros – CLT, art. 235-E, III) e se o caminhão dispuser de cabine-leito (para repouso do motorista de veículo

de cargas – CLT, art. 235-D, § 5º).

Nessas hipóteses, a Lei 13.103/2015 reduziu o período mínimo exigido de repouso com veículo estacionado e aumentou em até 24 horas por semana o repouso com veículo em movimento. Isso eleva os riscos de acidentes com profissionais do transporte de cargas, pois cabines-leito de caminhões de carga não dispõem de cinto de segurança ou equipamento equivalente, para permitir segurança do motorista no repouso, com o veículo em deslocamento.

A permissão legal excepciona a regra de segurança do art. 65 do CTB, que prevê obrigatoriedade de cinto de segurança em todas as vias do território nacional:

“Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”.

Não há norma do Conselho Nacional de Trânsito acerca da segurança para dormida em cabine-leito, com veículo em movimento. A organização SOS Estradas noticia que, consultado a respeito da insegurança causada pelo permissivo, o Departamento Nacional de Trânsito não ofereceu resposta.

Além do risco a que submete os motoristas de transporte de cargas, a norma ainda expõe todos os motoristas profissionais a condições de repouso incompatíveis com a plena recomposição das energias físicas e mentais gastas na condução de veículo. Trepidação de veículo em movimento e más condições ergonômicas de assentos e camas em cabines-leito inviabilizam repouso reparador e promovem acumulação de cansaço, em prejuízo da saúde do motorista e da segurança das estradas”.

Assim, por não permitir o devido descanso do motorista profissional, entendo pela inconstitucionalidade dos dispositivos impugnados.

#### **4 – Conclusão**

Diante do exposto, **CONHEÇO PARCIALMENTE DA AÇÃO DIRETA**, e, na parte conhecida, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE a ação, declarando como INCONSTITUCIONAIS:**

(a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 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”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C;

(b) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C;

(c) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento;

(d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório;

(e) a expressão “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 do § 12 do art. 235-C;

(f) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, constante do *caput* do art. 235-D;

(g) o § 1º do art. 235-D;

(h) o § 2º do art. 235-D;

(i) o § 5º do art. 235-D;

(j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e

(k) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.

É o voto.