

ESPECIAL CNT

20
23

ADI 5322

*Impactos ao setor
produtivo: decisão do
STF traz mudanças às
empresas de transporte*

10ª Edição

CNT

CNT | SEST SENAT | ITL
Sistema Transporte

SUMÁRIO

Contextualização	1
O que foi declarado inconstitucional pelo STF	3
Efeitos da decisão no mercado	6
Pontos de atenção	8

Expediente

Sistema Transporte

Presidente do Sistema Transporte
Vander Costa

MODAIS

Transporte Rodoviário de Passageiros
Vice-Presidente da CNT: Eudo Laranjeiras Costa
Presidente da Seção: Rubens Lessa

Transporte Rodoviário de Cargas
Vice-Presidente da CNT: Flávio Benatti
Presidente da Seção: Eduardo Ferreira Rebuzzi

Transporte Aquaviário de Cargas e Passageiros
Vice-Presidente da CNT: Raimundo Holanda Cavalcante Filho
Presidente da Seção: Waldemar Rocha Júnior

Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros
Vice-Presidente da CNT: Fernando Paes
Presidente da Seção: Joubert Fortes Flores Filho

Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros
Vice-Presidente da CNT: Eduardo Sanovicz
Presidente da Seção: Jurema Monteiro

Infraestrutura de Transporte e Logística
Vice-Presidente da CNT: Paulo Gaba Junior
Presidente da Seção: Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa

CNT – SEST SENAT – ITL
Diretor Institucional da CNT
Valter Souza

Diretor Executivo da CNT
Bruno Batista

Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT
Nicole Goulart

Diretor Executivo do ITL
João Victor Mendes

EQUIPE TÉCNICA
Gerência Executiva de Poder Legislativo
Gerente: Andrea Cavalcanti
Amanda Tabosa
Ariana Carvalho
Cristiane Rolim

Gerência Executiva de Poder Executivo
Gerente: Danielle Silva Bernardes
Bruno Lustosa
Jason Costa Luz
Maria Carolina Noronha

Gerência Executiva de Relações Trabalhistas e Sindicais
Gerente: Frederico Toledo Melo
Brunno Contarato
Márcia Gonçalves de Almeida

Gerência Executiva de Governança e Gestão Estratégica
Gerente: João Guilherme Abrahão
Carolina Guimarães de Andrade
Thiago Ticchetti

Gerente Executiva de Comunicação
Livia Cerezoli

Projeto, Editoração e Diagramação
Gueldon Brito
Sávio Marques

Revisão
Filipe da Silva Linhares

Elaboração e Produção
Brunno Contarato
Frederico Toledo Melo
Matheus Jasper





ADI 5322

Impactos ao setor produtivo: decisão do STF traz mudanças às empresas de transporte

A **Lei nº 13.103/2015**, conhecida como **Lei do Motorista**, foi aprovada após um longo processo de tramitação no Congresso Nacional. O projeto de lei foi apresentado em 1 de agosto de 2012 pelo deputado federal Jerônimo Goergen (PP/RS) e passou por diversas comissões antes de ser aprovado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) desempenhou um papel ativo durante a tramitação, buscando garantir a aprovação da legislação e o acolhimento das demandas do setor transportador.

A **Lei do Motorista** estabelece normas claras, especialmente em relação à jornada de trabalho e ao tempo de direção nos transportes rodoviários de cargas e de passageiros, além de outras disposições relacionadas à profissão de motorista. Com a sanção dessa lei, foi criado um marco importante no Brasil para a regulamentação da profissão.

Essa lei representou um avanço significativo no setor, proporcionando maior segurança e proteção para os trabalhadores e contribuindo para o aprimoramento do transporte rodoviário no país e para toda a cadeia produtiva. A **Lei do Motorista** reflete o esforço coletivo em estabelecer diretrizes mais claras e efetivas, visando garantir melhores condições de trabalho e promover a segurança nas estradas, além de regulamentar uma atividade especial e diferente das demais.

A CNT, além de ter atuado fortemente na tramitação do projeto, trabalhou também para garantir sua efetividade, tanto que ingressou e foi admitida pelo Supremo Tribunal Federal (STF) como *amicus curiae* na ADI 5322.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) ingressou, no STF, com a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5322), questionando a constitucionalidade de 20 temas da Lei. A CNT, como *amicus curiae*, defendeu a constitucionalidade integral dos dispositivos.





A atuação da CNT resultou no reconhecimento da constitucionalidade de 16 temas nessa ADI, proporcionando, assim, maior segurança jurídica para a atividade.

Foram declarados constitucionais:

- 1) a realização do exame toxicológico;
- 2) o fracionamento do intervalo para refeição;
- 3) a prorrogação das terceira e quarta horas extras, por meio de ACT (Acordo Coletivo de Trabalho) ou CCT (Convenção Coletiva de Trabalho);
- 4) a flexibilização dos horários de trabalho;
- 5) a prorrogação acima do limite da jornada em situações excepcionais para chegar a um local seguro ou ao seu destino;
- 6) a flexibilização das condições de trabalho por meio de ACT ou CCT no transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro;
- 7) a jornada de trabalho 12 x 36;
- 8) o tempo de direção;
- 9) as condições de segurança e de conforto dos locais de descanso;
- 10) a possibilidade de cessão do veículo pelo TAC-Principal ao TAC-Auxiliar previsto na Lei nº 11.442/2007;
- 11) a não caracterização de jornada de trabalho quando motorista e ajudante permanecem espontaneamente no veículo, usufruindo dos intervalos de repouso; e
- 12) a conversão de multas decorrentes da Lei nº 12.619/2012 por excesso de peso em advertência;
- 13) Limitação de aplicação da legislação ao motorista rodoviário do transporte de cargas e de passageiros;
- 14) dispensa do serviço em viagem de longa distância, após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera;
- 15) remuneração 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;
- 16) acompanhamento de veículo transportado por qualquer meio onde o motorista siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário será considerado como tempo de descanso.

Por outro lado, a Corte declarou a inconstitucionalidade de 4 desses 20 temas:

- 1) tempo de espera;
- 2) fracionamento ou acúmulo do descanso semanal remunerado;
- 3) fracionamento do intervalo de descanso das 11 horas nas 24 horas;
- 4) tempo de repouso de dupla de motoristas feito com o veículo em movimento.





O QUE FOI DECLARADO INCONSTITUCIONAL PELO STF

O art. 235-C, § 8º, da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) estabelecia que o tempo de espera do motorista ocorria enquanto aguardava as operações de carga e descarga ou em filas para fiscalização de mercadorias. Esse período não era computado na jornada de trabalho. Embora não fosse considerado como tempo efetivamente trabalhado, o tempo de espera era indenizado em 30% do valor da hora normal. Durante esse tempo, o motorista ficava parado ou descansando, aguardando ser chamado para realizar a carga ou descarga ou ser fiscalizado.

Com a decisão, as empresas perderam dois aspectos na gestão do negócio: o primeiro foi a possibilidade de controlar o tempo efetivo de trabalho e a flexibilidade na execução dos serviços, já que o tempo de espera não era contabilizado como jornada de trabalho. O trabalhador era remunerado com o pagamento de um valor pelo tempo de espera (parado ou descansando) como verba indenizatória.

Em segundo lugar, o acúmulo do descanso semanal remunerado permitia aos motoristas de viagens de longa distância usufruir do seu descanso semanal quando retornassem à sua base e residência, aspecto essencial para que pudessem estar junto aos seus familiares e socializando-se com entes queridos, evitando que ficassem longe de casa. Podiam acumular até três descansos semanais, aspecto amplamente aceito por todos os motoristas.

A decisão do STF determina que o descanso semanal seja aplicado da mesma forma que nas outras categorias, ou seja, após seis dias consecutivos de trabalho. Isso significa que, mesmo durante viagens longas, os motoristas terão de ficar parados em algum posto de serviço.

Antes da decisão do STF, os motoristas podiam fracionar seus intervalos interjornadas ao pernoitarem em postos de serviço e dentro da cabine do caminhão, desde que um dos intervalos fosse de pelo menos oito horas contínuas. As horas restantes poderiam ser aproveitadas ao longo do dia, com paradas para descansar e para reduzir o tempo e a distância das viagens, a fim de chegarem ao destino mais cedo e estar em sua residência e com a sua família, bem como evitando permanecer, por mais tempo, nas estradas, com pessoas estranhas ou em locais inapropriados.

A partir de agora, os motoristas devem ficar parados por 11 horas consecutivas no ponto de parada, geralmente um posto de serviço, mesmo se estiverem próximos a sua residência e família.

A viagem em dupla descansando no mesmo veículo, após a decisão do STF, ficou anacrônico. O tempo em que um motorista está dirigindo e o outro dormindo na cama da cabine ou descansando é considerado como jornada de trabalho. Isso significa que, se o caminhão trafegar por 12 horas, mesmo que cada motorista dirija por apenas seis horas, serão computadas 12 horas de trabalho para cada profissional.



A inconstitucionalidade desses dispositivos desestimula a atividade do transporte rodoviário e traz consequências negativas para as empresas.

A decisão poderá causar forte impacto no custo do frete e no transporte coletivo, encarecendo as operações e pressionando a inflação em toda a cadeia produtiva. Além disso, as viagens serão mais demoradas e mais onerosas.

Os efeitos na cadeia do transporte podem ser ainda maiores, haja vista que a profissão se torna menos atrativa, gerando déficit de mão de obra, posto que os motoristas ficarão mais tempo longe de suas residências. As empresas terão de trabalhar com os motoristas para que aceitem passar tanto tempo parados em postos de serviço.

É importante dizer que nem todo posto é um Ponto de Parada e Descanso (PPD). Atualmente, no Brasil, conforme consulta ao Ministério dos Transportes, existem apenas 139 Pontos de Parada e Descanso em todo o Brasil.ⁱ

Para um estabelecimento se tornar um PPD, é necessário cumprir requisitos exigidos pela Portaria nº 45/2021, do Ministério da Infraestrutura; pela Portaria nº 1.343/2019, do Ministério da Economia; pela Portaria nº 672/2021, do Ministério do Trabalho e Previdência; além das exigências contidas na Lei nº 13.103/2015. Enquanto algumas regiões contam com infraestrutura adequada de pontos de parada, outras enfrentam deficiências nesse aspecto.

Como esclarecimento, dos 139 estabelecimentos certificados como PPD por todo o Brasil, apenas 20 possuem hospedagem, conforme se verifica no gráfico a seguir:



Fonte: Lista de PPDs Certificados – Ministério dos Transportes (www.gov.br)ⁱⁱ

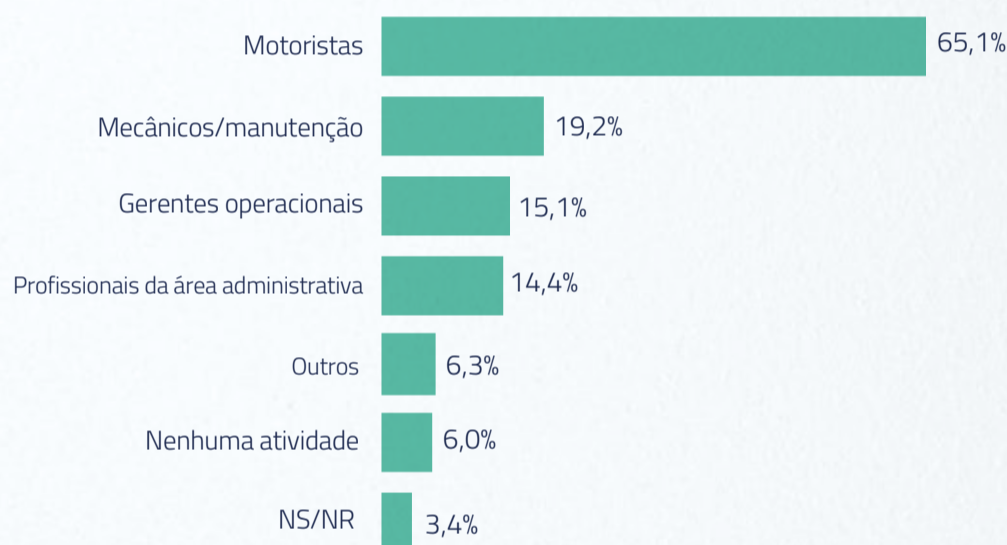


Cargas com prazos de entrega e longas distâncias que antes podiam ser realizadas por um motorista com flexibilização do tempo de execução (fracionamento das 11 horas e tempo de espera), a partir de agora precisarão, obrigatoriamente, de dois motoristas. Isso resultará em um custo duplicado com salários e, ao mesmo tempo, limitará a quantidade de horas que podem ser percorridas, pois, caso contrário, a empresa terá dois empregados trabalhando em excesso de jornada ao mesmo tempo. Anteriormente, o caminhão trafegava por até 20 horas com cada motorista trabalhando por dez horas, no máximo.

As empresas também enfrentam, ainda, um desafio adicional: há escassez de motoristas disponíveis no mercado. As empresas de transporte de cargas e de passageiros já enfrentam a falta de profissionais; e as restrições impostas pela decisão acentuam essa situação. De acordo com a Pesquisa CNT Perfil Empresarial de 2022, cerca de 45% das empresas do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) têm vagas disponíveis para motoristas – 65,1% dos empresários do TRC citaram não encontrar com facilidade esses profissionais.ⁱⁱⁱ

GRÁFICO 21

Atividades com maior carência no mercado

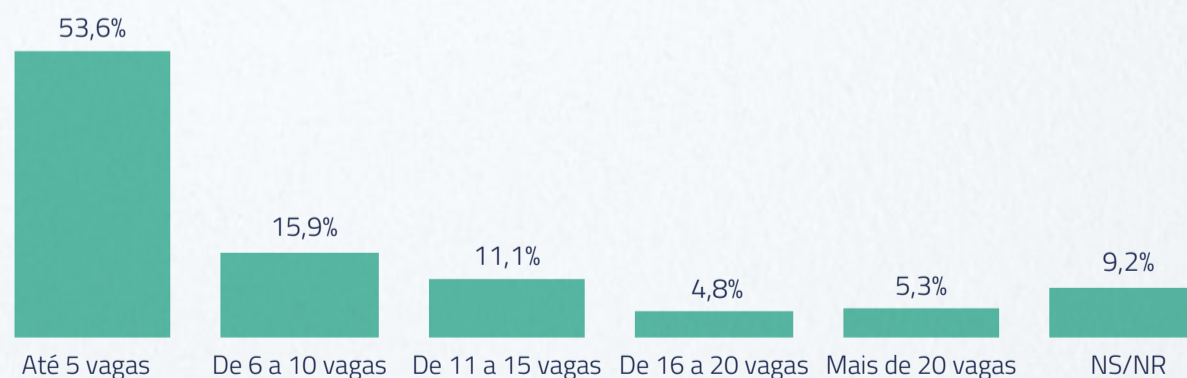


NOTA: As empresas puderam citar mais de uma atividade com maior carência de profissionais.

Dentre as empresas que têm vagas para motoristas, 37,1% delas informaram que têm mais de cinco disponíveis:

GRÁFICO 23

Número de vagas de motorista de caminhão disponíveis por empresa



NOTA 1: Apenas para empresas com vagas de motorista disponíveis.

NOTA 2: A soma dos valores indicados no gráfico não corresponde a 100,0% – mas a 99,9% – devido ao critério adotado para o arredondamento das casas decimais.

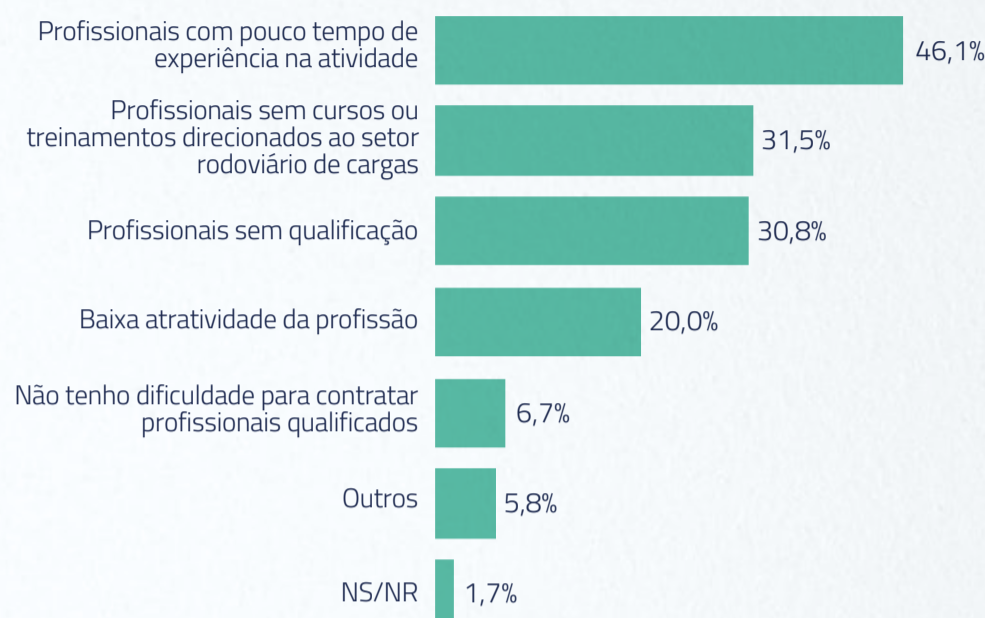
PERGUNTA: Quantas vagas de motorista de caminhão estão disponíveis no momento?



Destacam-se, nesse sentido, a dificuldade enfrentada pelas transportadoras em contratar motoristas de caminhão e a falta de profissionais capacitados no mercado:

GRÁFICO 20

Dificuldades para contratação



NOTA: As empresas puderam citar mais de uma dificuldade na contratação de pessoal.

PERGUNTA: Qual(is) a(s) principal(is) dificuldade(s) de sua empresa na contratação de pessoal?

A imposição de condições de trabalho mais restritivas, como a obrigatoriedade de longas paradas e a impossibilidade de revezamento entre motoristas, torna a função menos atrativa para novos candidatos, o que leva à evasão de motoristas experientes. Essa falta de disponibilidade de mão de obra adequada no mercado pode ter impactos significativos na eficiência e na capacidade de entrega das empresas de transporte de cargas, além de potencialmente aumentar os custos operacionais.

EFEITOS DA DECISÃO NO MERCADO

Apesar da escassez de profissionais, o setor transportador é um dos principais empregadores do país, oferecendo milhares de vagas e oportunidades de trabalho para a população. Esse fato é resultado de diversas atualizações legislativas destinadas tanto à categoria dos transportadores quanto aos negócios empresariais relacionados. De acordo com os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), o setor transportador tem demonstrado um crescimento constante no número de empregos gerados nos últimos anos, evidenciando seu papel fundamental na economia nacional, após a pandemia da covid-19. Essas atualizações legislativas têm contribuído para a modernização do setor, incentivando a contratação e a expansão das empresas de transporte, proporcionando um ambiente favorável para a geração de empregos e o desenvolvimento econômico do país.

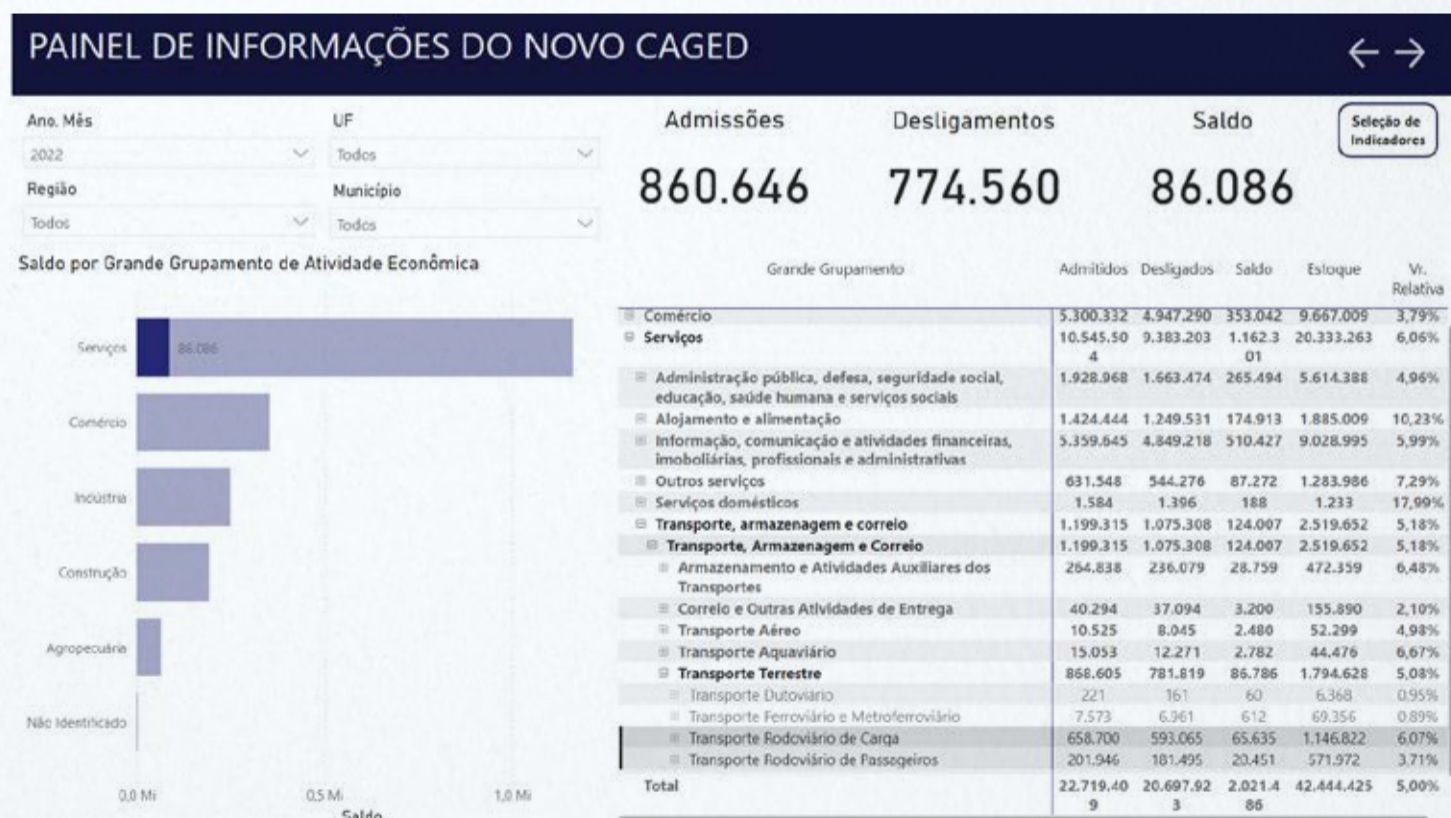
O setor transportador é reconhecido como um dos principais motores de empregabilidade no Brasil, impulsionado, em grande parte, pelas atualizações legislativas que viabilizam a operação do transporte e auxiliam o setor produtivo nacional. Essas medidas têm criado um ambiente propício para o crescimento das empresas de transporte e contribuído para a redução do desemprego, tornando o setor transportador um dos mais relevantes na geração de empregos no país.

Em 2021, o setor criou 79.982 novos postos de trabalho:



Fonte: Novo CAGED^{IV}

No ano de 2022, o setor de transporte de cargas e de passageiros admitiu 86.086 novos trabalhadores, demonstrando um crescimento de, aproximadamente, 7,63% em comparação ao ano anterior.



Fonte: Novo CAGED^V



Por isso, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) vê com preocupação o resultado do julgamento proferido pelo Supremo Tribunal Federal. A Lei nº 13.103/2015 estabeleceu o equilíbrio nas relações de trabalho e nas relações comerciais e operacionais entre os contratantes ou usuários dos serviços, transportadores e consumidores. A declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos retira a segurança jurídica das operações de transporte.

Os impactos financeiros, operacionais, tributários e econômicos se farão sentir em todos os segmentos da atividade econômica do país, e não apenas no transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Estima-se que haverá forte elevação nos custos das empresas que, necessariamente, deverá ser compensada com a renegociação dos contratos e com a valorização dos serviços prestados em toda a cadeia operacional.

A falta de segurança jurídica no setor transportador prejudica toda a sociedade. As empresas enfrentam dificuldades para operar dentro de um ambiente incerto. O aumento de custo, não previsto anteriormente, o aumento da violência nas estradas e a falta de investimento adequado nas rodovias geram um clima de insegurança, desestimulam os investimentos e afetam o desenvolvimento e crescimento do setor.

Para lidar com esse panorama, é necessário um esforço conjunto de todos os envolvidos: legisladores, representantes do setor transportador, trabalhadores e empregadores.

PONTOS DE ATENÇÃO

Para que os empregadores do transporte se adéquem a essa decisão, é necessário revisar e, se necessário, ajustar suas práticas e políticas internas. Alguns pontos relevantes a serem considerados são os seguintes:

Intervalo intrajornada: É preciso garantir que os motoristas profissionais tenham um intervalo interjornada de, no mínimo, 11 horas entre duas jornadas de trabalho. Esse intervalo deve ser ininterrupto.

Tempo de espera: O tempo em que o motorista fica aguardando a carga, descarga ou fiscalização deve ser considerado como parte da jornada de trabalho. Portanto, esse período deve ser contabilizado para fins de cômputo do tempo trabalhado.

Repouso semanal remunerado: O descanso semanal remunerado deve ser garantido aos motoristas profissionais a cada seis dias ininterruptos de trabalho, valendo lembrar que os transportes intermunicipais e interestaduais são permitidos pela legislação para funcionarem aos domingos. Não é permitida a acumulação do repouso semanal, sendo necessário concedê-lo, regularmente, após cada período de trabalho.

Condições adequadas de descanso: É importante proporcionar aos motoristas condições adequadas de descanso. Isso inclui a disponibilização de alojamentos internos, externos ou, se for na cabine leito, com o veículo estacionado.





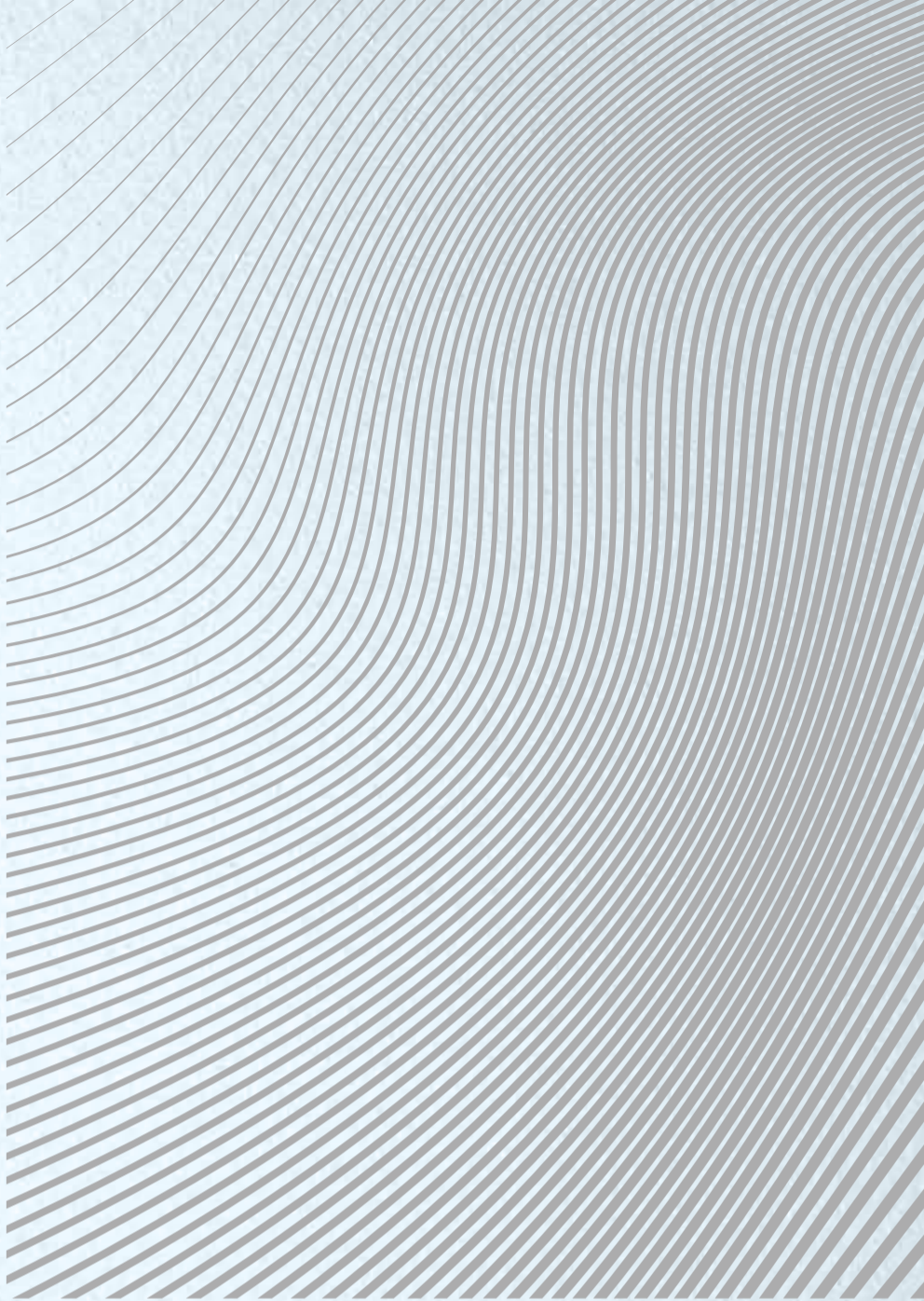
Repactuação dos contratos: As operações de transporte, logística e armazenagem deverão passar por uma análise para verificar a necessidade de reestruturação, a fim de lidar com as mudanças decorrentes da declaração de inconstitucionalidade.

Operações do transporte terrestre podem sofrer aumento de custos, gerando, dessa forma, impactos financeiros e operacionais que a decisão do Supremo Tribunal Federal pode acarretar às empresas. Portanto, é aconselhável que os empregadores se adaptem às novas circunstâncias. Para isso, as empresas de transporte devem analisar a necessidade e conveniência de repactuar seus contratos a fim de se adequarem às novas diretrizes

A CNT continuará sua atuação a fim de buscar soluções para minimizar as repercussões financeiras negativas para as empresas do setor transportador.

- I. [Lista de PPDs Certificados – Ministério dos Transportes \(www.gov.br\)](#)
- II. [Lista de PPDs Certificados – Ministério dos Transportes \(www.gov.br\)](#)
- III. <https://cnt.org.br/agencia-cnt/sobram-vagas-para-motoristas-no-transporte-rodoviario-de-cargas>
- IV. [Microsoft Power BI](#)
- V. [Microsoft Power BI](#)





 **O TRANSPORTE
MOVE O BRASIL**

CNT **CNT / SEST SENAT / ITL**
— Sistema Transporte —