

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA  
CAMPUS ITAQUI  
CURSO DE BACHARELADO INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIA E TECNOLOGIA**

**VALÉRIA VINCI ZINELLI DA COSTA**

**ANÁLISE DO IMPACTO DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5322  
NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS E NO PODER DE NEGOCIAÇÃO DOS  
SINDICATOS NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

**Itaqui - RS**

**2024**

**VALÉRIA VINCI ZINELLI DA COSTA**

**ANÁLISE DO IMPACTO DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5322  
NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS E NO PODER DE NEGOCIAÇÃO DOS  
SINDICATOS NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Ciência e Tecnologia.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Cardoso da Silveira

**Itaqui - RS**

**2024**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos  
pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do  
Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais).

Costa, Valéria Vinci Zinelli Da

Análise do impacto da ADI 5322 nas relações trabalhistas e no poder  
de negociação dos sindicatos no setor de TRC / Valéria Vinci Zinelli Da  
Costa.

38 p.

V837a

Trabalho de Conclusão de Curso(Graduação)-- Universidade Federal  
do Pampa, INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIA E TECNOLOGIA, 2024.  
"Orientação: Paulo Roberto Cardoso da Silveira".

1. Relações trabalhistas. 2. Regulamentação de jornada. 3. Negociação  
sindical. 4. Transporte rodoviário de cargas. 5. ADI 5322. I. Título.

**VALÉRIA VINCI ZINELLI DA COSTA**

**ANÁLISE DO IMPACTO DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5322  
NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS E NO PODER DE NEGOCIAÇÃO DOS  
SINDICATOS NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Bacharelado  
Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia  
da Universidade Federal do Pampa, como  
requisito parcial para obtenção do Título  
de Bacharel em Ciência e Tecnologia.

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e aprovado em: 17 de julho de 2024.

Banca examinadora:

---

Prof. Dr. Paulo Roberto Cardoso da Silveira  
Orientador  
UNIPAMPA

---

Prof. Dr. Jose Carlos Severo Correa  
UNIPAMPA

---

Prof. Dra. Laura Possani  
UNIPAMPA

A justiça não consiste em ser neutro entre o certo e o errado, mas em encontrar o certo e defendê-lo contra o errado.

Theodore Roosevelt

## RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo analisar as consequências da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, que resultou em alterações significativas na Lei nº 13.103/15, que regulamenta a profissão de motorista no Brasil. O veredito trouxe mudanças substanciais na jornada de trabalho, remuneração e segurança dos motoristas, gerando um debate sobre os direitos dos trabalhadores e a segurança nas rodovias. A metodologia adotada foi uma abordagem qualitativa, utilizando-se de análise documental, incluindo a análise de documentos jurídicos e legislativos; revisão de literatura acadêmica e publicações de entidades sindicais e empresariais. Na coleta de dados foi aplicado um questionário a sindicatos, utilizando-se do Google Forms, buscando captar suas percepções e respostas às mudanças legislativas. Os resultados indicam que a decisão do STF fortaleceu a proteção aos motoristas, assegurando intervalos de descanso e reconhecendo o tempo de espera como parte da jornada de trabalho. Para as empresas de transporte, as novas exigências legais implicam ajustes operacionais e financeiros significativos. Os sindicatos ganharam maior autonomia na negociação de condições de trabalho, o que aumenta sua responsabilidade na adaptação das novas regras às necessidades específicas dos trabalhadores e empresas. Além disso, a pesquisa destaca a importância de melhorar a infraestrutura rodoviária e a fiscalização para garantir a eficácia das novas regulamentações. O estudo contribui para o debate acadêmico sobre direito do trabalho e relações trabalhistas, oferecendo percepções práticas para legisladores, empresas e sindicatos sobre o impacto das decisões judiciais na dinâmica de trabalho. A análise crítica e atual busca entender como as decisões do STF influenciam o setor de transporte rodoviário e as relações de trabalho em geral no Brasil, fornecendo uma base para futuras reformas legislativas e práticas empresariais no setor.

Palavras-Chave: ADI 5322, Lei 13.103/15, Motoristas Profissionais, Relações Trabalhistas, Transporte Rodoviário de Cargas, Negociação Sindical.

## RESUMEN

El presente Trabajo de Conclusión de Curso tiene como objetivo analizar las consecuencias de la decisión del Supremo Tribunal Federal (STF) en la Acción Directa de Inconstitucionalidad (ADI) 5322, que resultó en modificaciones significativas en la Ley nº 13.103/15, que regula la profesión de conductor en Brasil. La decisión trajo cambios sustanciales en la jornada laboral, remuneración y seguridad de los conductores, generando un debate sobre los derechos de los trabajadores y la seguridad en las carreteras. La metodología adoptada fue cualitativa y documental, incluyendo el análisis de documentos jurídicos y legislativos, revisión de literatura académica y publicaciones de entidades sindicales y empresariales. La recolección de datos se realizó mediante un cuestionario aplicado a sindicatos, utilizando Google Forms, para captar sus percepciones y respuestas a los cambios legislativos. Los resultados indican que la decisión del STF fortaleció la protección a los conductores, asegurando intervalos de descanso y reconociendo el tiempo de espera como parte de la jornada laboral. Para las empresas de transporte, las nuevas exigencias legales implican ajustes operativos y financieros significativos. Los sindicatos ganaron mayor autonomía en la negociación de condiciones laborales, lo que aumenta su responsabilidad en la adaptación de las nuevas reglas a las necesidades específicas de los trabajadores y las empresas. Además, la investigación destaca la importancia de mejorar la infraestructura vial y la fiscalización para garantizar la eficacia de las nuevas regulaciones. El estudio contribuye al debate académico sobre derecho laboral y relaciones laborales, ofreciendo percepciones prácticas para legisladores, empresas y sindicatos sobre el impacto de las decisiones judiciales en la dinámica laboral. El análisis crítico y actual busca entender cómo las decisiones del STF influyen en el sector del transporte por carretera y las relaciones laborales en general en Brasil, proporcionando una base para futuras reformas legislativas y prácticas empresariales en el sector.

Palabras Clave: ADI 5322, Ley 13.103/15, Conductores Profesionales, Relaciones Laborales, Transporte de Cargas por Carretera, Negociación Sindical.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Em relação à jornada de trabalho e intervalos, como o sindicato percebe as mudanças impostas pela ADI 5322?.....	29
Gráfico 2 – Em que áreas o sindicato sente maior dificuldade de negociação após a ADI 5322?.....	30
Gráfico 3 – Como o sindicato avalia o impacto da ADI 5322 na vida dos motoristas.....	31

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Principais alterações na Lei 13.103/15 pela ADI 5322: Impactos e exemplos práticos.....	23
Quadro 2 – Recomendações para reformas na legislação trabalhista do setor de transporte rodoviário.....	31

## **LISTA DE SIGLAS**

ADI - Ação Direta de Inconstitucionalidade

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

CNT - Confederação Nacional do Transporte

CNTTT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres

GURI - Gestão Unificada de Recursos Institucionais

PGR - Procuradoria-Geral da República

PRF - Polícia Rodoviária Federal

STF - Supremo Tribunal Federal

TRC - Transporte Rodoviário de Cargas

## **SUMÁRIO**

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
---------------------------	-----------

<b>2. CONCEITOS GERAIS E REVISÃO DE LITERATURA.....</b>	<b>16</b>
<b>2.1 Legislação trabalhista e regulamentação da profissão de motorista.....</b>	<b>16</b>
<b>2.2 Decisões judiciais e impacto nas relações trabalhistas.....</b>	<b>19</b>
<b>2.3 Ação direta de inconstitucionalidade (adi) 5322 e suas implicações.....</b>	<b>21</b>
<b>3. METODOLOGIA .....</b>	<b>26</b>
<b>4. APRESENTAÇÃO DA PESQUISA E ANÁLISE DOS RESULTADOS.....</b>	<b>28</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>33</b>
<b>6. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>36</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No contexto brasileiro, a legislação que rege as condições de trabalho e os direitos dos trabalhadores está em constante evolução e debate. A modernização do trabalho e a inserção de novas tecnologias resultam em mudanças nas relações de trabalho. No setor de transporte rodoviário, essa evolução é evidente, destacando-se a regulamentação da profissão de motorista, especialmente no que diz respeito à jornada de trabalho e à remuneração, passando por alterações legislativas nos últimos anos. Essas mudanças buscam equilibrar os interesses dos motoristas, das empresas de transporte e tem a participação efetiva dos sindicatos patronais e laborais.

Este Trabalho de Conclusão de Curso se debruça sobre as recentes alterações legislativas resultantes da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, a qual trouxe mudanças significativas na Lei 13.103/15 (Brasil, 2015), conhecida como a Lei do Motorista. A ADI 5322 foi proposta em um contexto de preocupações relacionadas às condições laborais dos motoristas, especialmente em relação às longas jornadas de trabalho e à segurança nas estradas. A deliberação do STF não apenas reafirmou alguns aspectos da Lei 13.103/15, mas também implicaram na alteração em outros, provocando um debate sobre os direitos dos trabalhadores, a segurança nas rodovias e as práticas de remuneração no setor. Essas mudanças têm repercussões diretas na vida diária dos motoristas, na operacionalidade das empresas de transporte rodoviário e no papel dos sindicatos que os representam.

A ADI 5322 teve como objetivo principal questionar a constitucionalidade de vários dispositivos da Lei 13.103/15, que regulamenta a jornada de trabalho, o tempo de descanso e a remuneração dos motoristas profissionais. As principais controvérsias giram em torno da constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada, da exclusão do "tempo de espera" da jornada de trabalho, da adoção de descanso remunerado durante o período de viagem e da remuneração variável dos motoristas.

A Determinação do Supremo Tribunal Federal ao julgar a ADI 5322 introduziu várias modificações importantes na lei. A constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas foi reconhecida, desde que ajustada em acordo ou convenção coletiva de trabalho. Em relação ao "tempo de espera", foi considerada inconstitucional a exclusão do tempo de trabalho efetivo do

motorista profissional o período em que ele estiver à disposição do empregador, seja durante o carregamento/descarregamento de mercadorias ou durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias.

A adoção da jornada especial de 12x36 horas, em regime de compensação de horários, foi reafirmada. A norma que prevê o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável também foi considerada constitucional. Por outro lado, a norma que permitia o descanso do motorista com o veículo em movimento foi declarada inconstitucional.

As decisões do STF têm várias consequências práticas. Para os motoristas, em tese, as mudanças garantem maior proteção, assegurando intervalos garantidos de descanso e reconhecendo o tempo de espera como parte da jornada de trabalho. Para as empresas de transporte, há a necessidade de ajustar suas práticas de gestão de jornada, de operação e remuneração para atender às novas exigências legais, o que pode implicar em mudanças operacionais e financeiras significativas. Os sindicatos ganham um papel reforçado na negociação de condições de trabalho, tendo mais autonomia e responsabilidade para ajustar as normas às necessidades específicas dos trabalhadores e das empresas.

Ao explorar esse conjunto de questões, o estudo busca contribuir para uma compreensão mais profunda dos impactos legais e sociais das decisões judiciais em políticas públicas e práticas trabalhistas, situando-se no debate mais amplo sobre direitos trabalhistas e regulamentação econômica no Brasil. Para tanto, a construção metodológica do trabalho foi organizada de forma a analisar a ADI 5322 e dialogar com as respostas dos sindicatos colhidas através de um questionário elaborado através do *google forms*.

A escolha da temática nasce de inquietações presenciadas cotidianamente no sindicato patronal, onde trabalho. As empresas relatam dificuldades devido às alterações na jornada de trabalho dos motoristas. Os transportadores apontam que os motoristas estão insatisfeitos com a obrigatoriedade de realizar descansos durante a viagem, preferindo adiar a folga para descansar em casa, o que tem gerado ameaças à organização e eficiência operacionais.

Ainda que uma pesquisa aplicada diretamente às empresas e aos motoristas possa parecer mais apropriada, pois captura diretamente as opiniões dos

impactados, optei por focar nos sindicatos. Personalizar a pesquisa poderia introduzir vieses regionais e individuais, já que empresas e motoristas em diferentes regiões vivenciam realidades muito particulares. Por exemplo, motoristas em áreas urbanas podem ter desafios distintos daqueles em regiões rurais, e as empresas também variam amplamente em suas capacidades operacionais e recursos. Assim, uma amostra de respostas individuais poderia não refletir adequadamente a complexidade e a diversidade do setor como um todo.

Os sindicatos, por outro lado, têm a responsabilidade de representar coletivamente os interesses de seus membros, proporcionando uma visão mais ampla e equilibrada das questões enfrentadas. Como entidades envolvidas diretamente nas negociações e na implementação de acordos coletivos, os sindicatos possuem um entendimento profundo das implicações legais e operacionais das mudanças legislativas. Eles são a voz de seus representados e, em tese, devem fornecer uma perspectiva holística sobre como as alterações afetam o setor de transporte rodoviário de cargas. Ao concentrar a pesquisa nos sindicatos, busquei capturar essa visão abrangente e institucional, evitando a fragmentação de opiniões individuais e possibilitando uma análise mais geral e representativa dos impactos das decisões judiciais nas relações trabalhistas.

Assim, o presente Trabalho de Conclusão de Curso justifica-se pela sua contribuição ao examinar as mudanças na legislação que impactam as condições de trabalho dos motoristas, o impacto dessa decisão e a segurança no trabalho. Não obstante, analisa a capacidade dos sindicatos em negociar as melhores condições de trabalho para seus filiados.

No campo acadêmico, esse trabalho justifica-se pela sua contribuição social para auxiliar na compreensão de um problema público que está diretamente ligado à região onde a Universidade Federal do Pampa está inserida, uma vez que Uruguaiana possui o maior porto seco da América Latina em termos de valores de mercadoria e o segundo maior em fluxo de caminhões. Por fim, este trabalho é justificado pela necessidade de uma análise atual e crítica que ajude a entender como as decisões do Supremo Tribunal Federal influenciam o setor de transporte rodoviário e as relações de trabalho em geral no Brasil, visto que se propõem a dialogar entre a legislação e a compreensão de quem convive diariamente com seus

impactos.

O trabalho está dividido em seis subseções, além da presente introdução. As subseções são as seguintes: metodologia; legislação trabalhista e regulamentação da profissão de motorista; decisões judiciais e impacto nas relações trabalhistas; ação direta de inconstitucionalidade (ADI) 5322 e suas implicações; o entendimento dos sindicatos; e considerações finais.

## **2 CONCEITOS GERAIS E REVISÃO DE LITERATURA**

### **2.1 LEGISLAÇÃO TRABALHISTA E REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA**

A legislação trabalhista no Brasil passou por inúmeras transformações ao longo das décadas, refletindo as mudanças sociais, econômicas e políticas do país. A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), promulgada em 1943, estabeleceu a base para a regulação das relações de trabalho, incluindo direitos fundamentais como a jornada de trabalho, o descanso semanal remunerado e a proteção contra demissões arbitrárias. No entanto, a regulamentação específica da profissão de motorista somente ocorreu com a promulgação da Lei 12.619/2012 (Brasil, 2012) que estabeleceu regras para o desenvolvimento de regras para a profissão. Entretanto, conforme aponta Coelho (2015), a Lei 13.103/15, conhecida como “Lei dos Caminhoneiros” publicada após um grande movimento dos empregadores e dos motoristas autônomos, não só alterou dispositivos da legislação anterior, mas também ampliou as possibilidades de flexibilização, especialmente no que se refere à jornada de trabalho.

Dessa forma, conforme destaca Edésio Passos, André Passos e Sandro Nicoladeli (2015, n.p.) “historicamente, o movimento sindical representativo dos trabalhadores rodoviários sempre denunciou e buscou formas de controle e regulação da jornada de trabalho dos motoristas”. Essa busca de garantia de direitos baseados no artigo 62 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT que regulamenta: aos “empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregado” (Brasil, 1994, n.p.).

A Lei 13.103/15 foi sancionada com o objetivo de melhorar as condições de trabalho dos motoristas profissionais, garantir sua segurança e saúde, e aumentar a segurança nas estradas brasileiras. Antes da promulgação desta lei, os motoristas enfrentavam jornadas excessivas, condições precárias de trabalho e falta de regulamentação específica para suas atividades. Conforme aponta Almeida (2018), a lei trouxe importantes avanços ao estabelecer uma jornada de trabalho máxima de

8 horas diárias, com a possibilidade de 4 horas extras, sendo obrigatórios intervalos obrigatórios de 30 minutos a cada 6 horas trabalhadas, uma vez que não seria possível aplicar o artigo 62 da CLT.

Além disso, a lei introduziu a obrigatoriedade de exames toxicológicos periódicos para motoristas profissionais, medida destinada a aumentar a segurança nas estradas, sendo esse elemento essencial para assegurar que motoristas evitem utilizar medicamentos para se manter mais tempo acordados, ocasionando não apenas riscos à sua saúde, mas também aos demais, através de acidentes de trânsito (BRASIL, 2015). A exigência de áreas de descanso seguras ao longo das rodovias também foi um ponto destacado, visando oferecer condições adequadas para o repouso dos motoristas durante suas jornadas de trabalho, bem como assegurar a segurança dos motoristas.

A jornada de trabalho regulamentada pela Lei 13.103/15 foi uma das principais mudanças trazidas pela legislação. A limitação de 8 horas diárias, com possibilidade de até 4 horas extras, busca evitar a fadiga excessiva e promover a segurança dos motoristas e de todos os usuários das rodovias. Santos (2019) destaca que essa medida foi uma resposta às demandas históricas da categoria por condições de trabalho mais justas e equilibradas.

Não obstante, a Lei 13.013/2015 altera o conceito prescrito no texto anterior, definindo que o tempo de espera não será considerado como jornada de trabalho e a hora que antes remunerada como salário hora normal com acréscimo de 30%, passa a ser indexada na proporção de 30% do salário-hora normal.

.....parágrafo 12: Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º movimentar o veículo e tal movimentação não será parte da jornada de trabalho (Brasil, 2015, s.p.).

A lei 13.103/15 estabelecia que esse tempo devesse ser remunerado de forma diferenciada e não era considerado como jornada de trabalho, mas essa disposição foi alterada pela ADI 5322. Essa medida, segundo decisão do STF, visa compensar os motoristas por períodos em que estão à disposição do empregador, mas não estão efetivamente dirigindo.

A implementação e fiscalização da Lei 13.103/15 enfrentaram diversos

desafios. Um dos principais obstáculos foi a resistência por parte de empregadores e a falta de infraestrutura adequada para garantir o cumprimento das disposições legais. Ferreira e Lima (2021) argumentam que a falta de áreas de descanso seguras e a fiscalização ineficaz comprometeram a eficácia da lei, resultando em um cumprimento parcial das normas e, conseqüentemente, na manutenção de condições de trabalho precárias para muitos motoristas.

A lei previa a criação de áreas de descanso seguras para os motoristas, onde eles poderiam cumprir os intervalos obrigatórios de descanso. No entanto, a implementação dessas áreas foi limitada e muitas vezes inexistente. Ferreira e Lima (2021) apontam que a falta de locais apropriados para descanso obrigou muitos motoristas a pararem em locais inseguros ou a continuar dirigindo sem os intervalos necessários, aumentando o risco de acidentes devido à fadiga. Além disso, a infraestrutura rodoviária brasileira, em geral, enfrenta problemas como má conservação das estradas, falta de sinalização adequada e ausência de serviços básicos ao longo das rodovias. Esses fatores contribuem para um ambiente de trabalho precário e perigoso para os motoristas profissionais, os quais já lidam com longas jornadas e condições adversas.

A fiscalização da Lei 13.103/15 foi outro grande desafio. A aplicação das normas depende de uma fiscalização rigorosa por parte das autoridades competentes, o que muitas vezes não ocorre. A escassez de recursos e a falta de treinamento adequado dos agentes de fiscalização resultam em uma supervisão insuficiente das condições de trabalho dos motoristas. Santos (2019) destaca que, em muitos casos, a fiscalização se concentrou em áreas urbanas e regiões mais acessíveis, deixando grande parte das rodovias e motoristas fora do alcance das inspeções. Essa desigualdade na fiscalização criou um cenário onde muitas empresas e motoristas poderiam não cumprir integralmente as disposições legais, aproveitando-se da ineficácia de controle e das possibilidades de acordo entre motoristas e empresas.

A aplicação da Lei 13.103/15 variou significativamente entre as diferentes regiões do Brasil e territórios internacionais. Regiões mais desenvolvidas e com melhor infraestrutura rodoviária conseguiram implementar as disposições da lei de forma mais eficaz, enquanto áreas remotas e com menos infra-estrutura enfrentaram maiores dificuldades. Pereira (2022) observa que essa desigualdade regional resultou em disparidades nas condições de trabalho dos motoristas, dependendo de

onde eles operavam. A falta de conscientização sobre os direitos e deveres estabelecidos pela Lei 13.103/15 também foi um problema. Muitos motoristas e empregadores não estavam plenamente informados sobre as novas regras e seus efeitos. Campanhas de informação e educação sobre a legislação foram limitadas, contribuindo para um cumprimento insuficiente das normas.

Ferreira e Lima (2021) sugerem que a implementação de tecnologias de monitoramento, como sistemas de rastreamento e controle de jornada, pode ajudar a garantir o cumprimento das normas. Essas tecnologias podem fornecer dados precisos sobre as horas trabalhadas e os intervalos de descanso, facilitando a fiscalização e promovendo a transparência nas operações de transporte. Coelho (2015, p. 37-38) destaca que:

A tecnologia rompe antigas noções de tempo e espaço, permitindo ao empregador saber exatamente onde, quando e o que cada empregado está fazendo, mesmo enquanto se mantém à distância. Exemplo disso estava justamente nos sistemas de rastreamento/ monitoramento e tacógrafos, bem como, no contato facilitado pelo uso de telefone celular e na possibilidade de fiscalização dos horários de passagem em pedágios e pontos de paradas. Avançando: smartphones com aplicativos de localização, palm tops rastreados todo o tempo, encaminhamento de tarefas on line, enfim, no caso do trabalhador motorista, a realidade é bem diferente daquela existente na década de 40, quando os motoristas de caminhão saíam em viagem e deles só se tinham notícias dias depois, ao chegarem no destino.

A promoção de campanhas de conscientização sobre a legislação também é essencial. Informar motoristas e empregadores sobre os direitos e deveres estabelecidos pela Lei 13.103/15 pode ajudar a garantir que todos os envolvidos compreendam a importância do cumprimento das normas para a segurança e bem-estar dos trabalhadores e a eficiência das operações de transporte.

## **2.2 DECISÕES JUDICIAIS E IMPACTO NAS RELAÇÕES TRABALHISTAS**

As decisões judiciais desempenham um papel significativo na configuração das relações trabalhistas no Brasil. Essas decisões afetam diversas áreas do direito do trabalho, influenciando desde a interpretação das leis, até a aplicação de políticas públicas.

Um exemplo disso é o julgamento do Supremo Tribunal Federal (STF) na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, a qual resultou em mudanças

significativas na Lei 13.103/15, conhecida como a Lei dos Caminhoneiros. Essa legislação regula aspectos fundamentais da profissão de motorista celetista, incluindo jornada de trabalho, remuneração e segurança. A decisão do STF foi essencial para garantir que os direitos dos motoristas fossem adequadamente protegidos, ao mesmo tempo em que ajustou aspectos controversos da lei para melhor refletir a realidade do setor.

De acordo com Delgado (2017, p. 102), "a clareza e consistência nas interpretações judiciais são fundamentais para que empregadores e empregados compreendam plenamente seus direitos e obrigações". Isso é particularmente importante em um cenário onde as leis trabalhistas sofrem frequentes alterações e reinterpretações.

Além disso, as decisões judiciais frequentemente refletem e moldam as políticas públicas de trabalho. Bonavides (2020, p. 67) argumenta que "as decisões judiciais têm o poder de mitigar os desafios práticos da implementação de novas leis, proporcionando clareza e direção para as partes envolvidas". No caso da Lei dos Caminhoneiros, a intervenção judicial ajudou a resolver ambiguidades e garantir uma aplicação mais uniforme da legislação.

No que diz respeito à negociação coletiva, as decisões judiciais também desempenham um papel significativo. Araújo (2016, p. 88) observa que "as decisões do STF frequentemente redefinem o equilíbrio de poder entre empregadores e sindicatos, influenciando diretamente o processo de negociação coletiva". Esse equilíbrio pode ser alterado de maneira que fortaleça ou enfraqueça a posição dos sindicatos, dependendo da natureza da decisão.

A segurança e as condições de trabalho são áreas significativamente impactadas pelas decisões judiciais. Segundo Cardoso (2019, p. 130), "as decisões que validam ou alteram leis trabalhistas podem ter consequências diretas nas condições de trabalho e na segurança dos trabalhadores". A constitucionalidade da Lei 9.601/98, que trata dos contratos temporários, é um exemplo. As decisões judiciais que apoiaram essa lei aumentaram a flexibilidade para os empregadores, mas também geraram incerteza e insegurança entre os trabalhadores temporários.

A eficiência operacional das empresas também é afetada por decisões judiciais. Carvalho (2015, p. 40) destaca que "a previsibilidade nas decisões judiciais permite que as empresas planejem melhor suas operações e tomem decisões mais informadas sobre contratação e gestão de pessoal". Quando as leis são

interpretadas de maneira consistente, as empresas operam com maior eficiência e enfrentam menos riscos legais.

No contexto das rodovias brasileiras, as condições de trabalho e a segurança dos motoristas são influenciadas por decisões judiciais que regulam a jornada de trabalho e as normas de segurança. Silva (2020, p. 72) discute como as decisões sobre a Lei dos Caminhoneiros impactam a segurança nas estradas, observando que "reforçar os regulamentos de segurança ajudou a reduzir acidentes e melhorar as condições de trabalho para os motoristas".

Ribeiro (2021, p. 58) enfatiza a importância da jurisprudência para a segurança jurídica nas relações trabalhistas, afirmando que "uma jurisprudência consistente proporciona um ambiente mais previsível e menos litigioso para trabalhadores e empregadores". Isso é especialmente relevante em um país onde as mudanças legislativas são frequentes e, muitas vezes, imprevisíveis.

### **2.3 AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE (ADI) 5322 E SUAS IMPLICAÇÕES**

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, movida pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), questiona a constitucionalidade de diversos dispositivos da Lei 13.103/15, conhecida como a Lei dos Caminhoneiros. Essa lei, promulgada em 2015, regula a jornada de trabalho, os períodos de descanso, a remuneração e outras condições laborais dos motoristas profissionais. A ADI 5322 argumenta que algumas dessas disposições violam direitos fundamentais dos trabalhadores, comprometendo sua saúde e segurança.

A CNTTT, ao propor a ADI 5322, destacou que a flexibilização das jornadas de trabalho e dos períodos de descanso poderia resultar em um excesso de horas trabalhadas, aumentando o risco de acidentes devido à fadiga dos motoristas. A entidade argumentou que a extensão da jornada de trabalho para até 12 horas diárias, incluindo horas extras e a possibilidade de negociações coletivas para flexibilizar ainda mais essas jornadas, colocam em risco direitos constitucionais dos trabalhadores, como a dignidade humana e a valorização do trabalho.

A decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a ADI 5322 trouxe modificações significativas na Lei 13.103/15. O STF reconheceu a importância de proteger a saúde e a segurança dos motoristas, ao mesmo tempo em que buscava

equilibrar as necessidades operacionais do setor de transportes. Em seu julgamento, o STF declarou inconstitucional a exclusão do "tempo de espera" da jornada de trabalho, reafirmando a necessidade de um intervalo mínimo de descanso de 11 horas entre jornadas e considerando inconstitucional a norma que permitia o descanso do motorista com o veículo em movimento.

O Supremo Tribunal Federal afirmou que "a flexibilização da jornada de trabalho deve ser limitada para garantir condições dignas de trabalho e prevenir riscos à saúde e à segurança dos motoristas". Além disso, reforçou o papel das negociações coletivas na regulamentação das condições de trabalho, desde que respeitem os limites constitucionais e promovam a proteção da saúde e da segurança dos motoristas.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Procuradoria-Geral da República (PGR) apresentaram embargos de declaração na ADI 5322. A CNT, juntamente com a CNTTT, solicitou que os efeitos da deliberação fossem aplicados apenas após a publicação do acórdão, evitando a retroatividade, e buscou esclarecimentos sobre a possibilidade dos temas tratados serem negociados em acordos ou convenções coletivas. Os embargos também destacam a necessidade de uma análise mais aprofundada dos impactos financeiros que a decisão pode provocar no setor de transporte rodoviário, buscando assegurar tanto a clareza quanto a aplicabilidade prática do veredito. O STF ainda não julgou esta solicitação de embargos de declaração.

As implicações da ADI 5322 vão além da simples interpretação da Lei 13.103/15. A decisão do STF impactou diretamente as relações de trabalho no setor de transportes, reforçando a importância de um equilíbrio entre a eficiência operacional e a proteção dos direitos dos trabalhadores. Para os motoristas, a deliberação garante maior proteção, assegurando intervalos de descanso adequados e reconhecendo o tempo de espera como parte da jornada de trabalho. Para as empresas de transporte, há a necessidade de ajustar suas práticas de gestão de jornada, operação e remuneração para atender às novas exigências legais, o que pode implicar em mudanças operacionais e financeiras significativas.

Os sindicatos, por sua vez, ganham um papel ainda mais relevante na negociação das condições de trabalho, contando com maior autonomia e responsabilidade para ajustar as normas às necessidades específicas dos trabalhadores e das empresas. A decisão também impulsionou o desenvolvimento

de tecnologias de monitoramento que auxiliam na fiscalização e asseguram a conformidade com as normas de segurança.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) realizou uma pesquisa que revelou que empresas que seguem rigorosamente as regulamentações de jornada de trabalho e descanso registram menos acidentes e interrupções operacionais, o que resulta em maior eficiência e redução dos custos operacionais (CNT, 2021). Ao garantir que os motoristas estejam descansados e em boas condições de saúde, a produtividade aumenta, e os custos relacionados a acidentes e manutenção de veículos diminuem.

As novas regulamentações introduzidas pelo STF impõem uma maior rigidez na aplicação das normas de jornada de trabalho e períodos de descanso. Especificamente, a Lei 13.103/15, com as alterações impostas, estabelece que os motoristas devam ter um intervalo mínimo de descanso de 11 horas entre jornadas, e que a jornada de trabalho não pode exceder 12 horas diárias, incluindo horas extras (Lei 13.103/15). Essas medidas foram implementadas com o objetivo de reduzir a fadiga dos motoristas e, conseqüentemente, aumentar a segurança nas estradas. Estudos mostram que a fadiga é um dos principais fatores que contribuem para acidentes de trânsito envolvendo veículos pesados. A decisão do STF, ao impor limites mais rígidos sobre a jornada de trabalho e períodos de descanso dos motoristas, visa diretamente a mitigação dos riscos associados à fadiga. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) identificou que aproximadamente 20% dos acidentes com caminhões são atribuídos à fadiga do motorista (ANTT, 2020).

Apesar disso, de acordo com o Anuário da Polícia Rodoviária Federal (PRF), os dados sobre vítimas em acidentes, envolvendo caminhões, revelam uma tendência preocupante nos últimos três anos. Em 2021, houve 17.398 feridos, sendo 12.628 feridos leves e 4.770 feridos graves, além de 2.521 mortos. Em 2022, os números apresentaram uma ligeira diminuição, com 17.298 feridos (12.546 leves e 4.752 graves) e 2.448 mortos. No entanto, em 2023, houve um aumento significativo, com 18.615 feridos (13.601 leves e 5.014 graves) e 2.610 mortos.

Esses dados indicam que, embora a ADI 5322 tenha sido implementada a partir de 03 de julho de 2023 com o objetivo de aumentar a segurança nas estradas, seus efeitos positivos ainda não são evidentes nas estatísticas de acidentes. Isso pode ser atribuído a diversos fatores, incluindo o curto período de implementação e a possível falta de fiscalização efetiva para garantir o cumprimento das novas

regulamentações. Ainda não dispomos dos dados de 2024 para uma análise mais aprofundada.

Finalmente, a ADI 5322 trouxe mudanças importantes na Lei 13.103/15, afetando diretamente as condições de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário. Para compreender melhor essas alterações e seus desdobramentos práticos, o quadro a seguir oferece um comparativo entre os dispositivos originais da lei, as mudanças impostas pela decisão do STF e exemplos práticos de como essas alterações influenciam o cotidiano dos motoristas.

Quadro 01 - Principais alterações na Lei 13.103/15 pela ADI 5322: Impactos e exemplos práticos

Lei 13.103/15	ADI 5322	O que alterou	Exemplo Prático
<b>Art. 235-C §1:</b> "Tempo de espera" não é computado como jornada de trabalho.	Inconstitucionalidade da exclusão do "tempo de espera" da jornada de trabalho.	"Tempo de espera" passa a ser considerado como jornada de trabalho.	Motorista aguardando carga/descarga agora tem esse tempo computado como horas de trabalho, afetando a remuneração, jornada e a organização logística.
<b>Art. 235-C §3:</b> Fracionamento dos intervalos de descanso dentro das 24 horas de trabalho.	Inconstitucionalidade do fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado.	Intervalos de descanso devem ser contínuos, não podendo ser fracionados.	Motorista deve cumprir 11 horas de descanso contínuo, sem dividir em períodos menores.
<b>Art. 235-D:</b> Descanso semanal usufruído no retorno à base ou ao domicílio, salvo condições adequadas.	Inconstitucionalidade do descanso semanal usufruído no retorno à base, salvo se a empresa oferecer condições adequadas.	Descanso semanal deve ser usufruído conforme regulamentação, sem fracionamento e garantindo condições adequadas.	Motorista deve descansar em local adequado durante a viagem, não apenas ao retornar à base ou casa.
<b>Art. 235-E:</b> Permite repouso com veículo em movimento.	Inconstitucionalidade do descanso com veículo em movimento.	Repouso deve ser realizado com o veículo estacionado em condições adequadas.	Em viagens com 2 motoristas, 1 não pode descansar enquanto o veículo está em movimento; precisa parar em local seguro.

<b>Art. 235-C §12:</b> Durante o tempo de espera, movimentações do veículo não são consideradas jornada de trabalho.	Inconstitucionalidade da não inclusão das movimentações como parte da jornada de trabalho.	Movimentações do veículo durante o tempo de espera são consideradas parte da jornada de trabalho.	Motorista movendo o veículo durante espera tem esse tempo contabilizado como jornada de trabalho.
---	--	---	---

**Fonte:** Dados da Pesquisa. **Elaboração:** Da autora (2024).

A determinação do STF na ADI 5322 reafirma a importância de proteger os direitos dos motoristas, garantindo condições de trabalho dignas e promovendo a segurança nas estradas. Ao mesmo tempo, destaca a necessidade de um diálogo constante entre sindicatos, empresas e outras partes interessadas para ajustar as condições de trabalho às novas exigências legais, sempre respeitando os direitos fundamentais dos trabalhadores e buscando soluções que beneficiem todos os envolvidos.

### 3 METODOLOGIA

Este estudo adota uma abordagem qualitativa, utilizando-se de análise documental para investigar o impacto da decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5322 sobre as relações trabalhistas e o poder de negociação dos sindicatos no setor de transporte rodoviário. Nesse contexto, compreende-se que a metodologia é um elemento base da pesquisa científica, pois “inclui simultaneamente a teoria da abordagem (o método), os instrumentos de operacionalização dos conhecimentos (as técnicas) e a criatividade do pesquisador (sua experiência, sua capacidade pessoal e sua sensibilidade)” (MINAYO, 2008, p. 14). É o conjunto de elementos que assegura a capacidade transformar dados e informações em conhecimento científico; assim, a metodologia do presente trabalho está organizada nas seguintes etapas:

Primeiramente, foi realizada a análise de documentos jurídicos e legislativos, incluindo o texto da Lei 13.103/15, as alterações propostas e a deliberação do STF sobre a ADI 5322. Esta análise foi complementada pela revisão de literatura acadêmica disponível em bases de dados como Scopus, Scielo e Google Scholar, onde se discute aspectos relevantes do direito do trabalho, negociação sindical e regulamentação no setor de transporte rodoviário. Adicionalmente, serão examinados relatórios e publicações de entidades sindicais e empresariais, proporcionando uma perspectiva prática sobre como as mudanças são percebidas e respondidas pelas partes interessadas.

Para a análise desses dados, serão empregadas técnicas de análise documental e análise de conteúdo, permitindo a identificação dos principais temas, debates e pontos de consenso ou divergência. Nesse sentido, optou-se pela análise de conteúdo proposta por Bardin (2011) que define esses procedimentos como um rigoroso processo que parte dos seguintes procedimentos: 1) pré-análise; 2) exploração do material, categorização ou codificação; 3) tratamento dos resultados, inferências e interpretação.

análise das comunicações, que visa obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitem as inferências de conhecimentos relativos de condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens (Bardin, 2004, p. 41).

A partir das informações analisadas, será possível mapear as alterações legislativas e interpretar suas consequências, tanto teóricas, quanto práticas para os

motoristas, sindicatos e empresas do setor. Este processo envolverá a avaliação dos impactos potenciais das mudanças sobre as condições de trabalho, o poder de negociação dos sindicatos e a segurança no transporte rodoviário.

Além disso, este estudo inclui uma pesquisa de campo com sindicatos. A coleta de dados iniciou-se com uma base de dados de 18.420 sindicatos registrados no Brasil. Destes, foram selecionados 222 sindicatos específicos da categoria de transporte rodoviário de carga, tanto patronal quanto laboral. Para tanto, foram utilizadas as seguintes palavras como elemento de busca “transporte” e “carga”, sendo excluído aqueles que mencionaram “exceto carga”. A seleção levou em conta a atualização das informações, identificando 39 sindicatos com diretoria vencida e 7 sindicatos sem informações de e-mail. Após esta triagem, foram enviados e-mails para os 176 sindicatos restantes, dos quais 46 e-mails retornaram, resultando em 137 contatos válidos. Desses, foram recebidas 15 respostas, sendo 14 de sindicatos patronais e 1 de sindicato laboral.

O questionário foi elaborado para coletar dados sobre a percepção dos sindicatos em relação às mudanças introduzidas pela ADI 5322, incluindo questões sobre a jornada de trabalho, segurança dos motoristas, poder de negociação e impacto operacional. As perguntas foram projetadas para obter tanto respostas quantitativas, quanto qualitativas, permitindo uma análise aprofundada das opiniões e experiências dos sindicatos. A análise das respostas foi realizada por meio de técnicas de análise de conteúdo, identificando temas recorrentes, pontos de consenso e divergência nas respostas dos sindicatos.

A integração dos dados coletados documentalmente e por meio da pesquisa de campo permitiu a comparação e verificação de consistências e inconsistências entre as diferentes fontes de informação. Essa abordagem possibilitará uma contextualização abrangente dos resultados, inserindo as percepções dos sindicatos dentro do contexto legal e teórico previamente analisado. Por fim, a discussão dos resultados abordará as implicações práticas das mudanças legislativas, destacando como elas impactam diretamente a vida dos motoristas, a operacionalidade das empresas e o papel dos sindicatos. Recomendações serão propostas para políticas públicas e práticas sindicais que possam mitigar os desafios identificados e promover melhores condições de trabalho e negociação.

Com essa metodologia, o estudo busca oferecer uma visão abrangente e detalhada sobre o impacto da ADI 5322, contribuindo para uma compreensão mais

profunda dos efeitos legais e sociais das decisões judiciais no setor de TRC.

#### 4 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA E ANÁLISE DOS RESULTADOS

A decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5322 trouxe modificações significativas na Lei 13.103/15, impactando diretamente as relações trabalhistas no setor de transporte rodoviário. A pesquisa realizada com sindicatos da categoria de transporte rodoviário de carga, tanto patronal quanto laboral, oferece uma indicativos da percepção dessas entidades em relação às mudanças introduzidas pela ADI 5322.

Dos 137 sindicatos contatados, foram recebidas 15 respostas, sendo 14 de sindicatos patronais e apenas 1 de sindicato laboral. Essa disparidade na participação entre sindicatos patronais e laborais pode refletir diferenças no interesse ou na capacidade de resposta dessas entidades em relação ao tema. A baixa participação dos sindicatos laborais pode indicar uma dificuldade maior dessas entidades em se organizarem para responder ou uma possível desmotivação em relação às mudanças introduzidas. Além disso, fatores como sobrecarga de trabalho e falta de recursos humanos e financeiros podem ter influenciado na capacidade desses sindicatos de se engajarem na pesquisa.

A ausência de respostas pode também refletir uma possível desconfiança ou receio de compartilhar informações sobre um tema sensível. Em um contexto onde as relações trabalhistas são frequentemente marcadas por conflitos e negociações tensas, a relutância em participar pode estar ligada ao temor de que suas respostas pudessem ser mal interpretadas ou usadas de maneira prejudicial ao segmento representado.

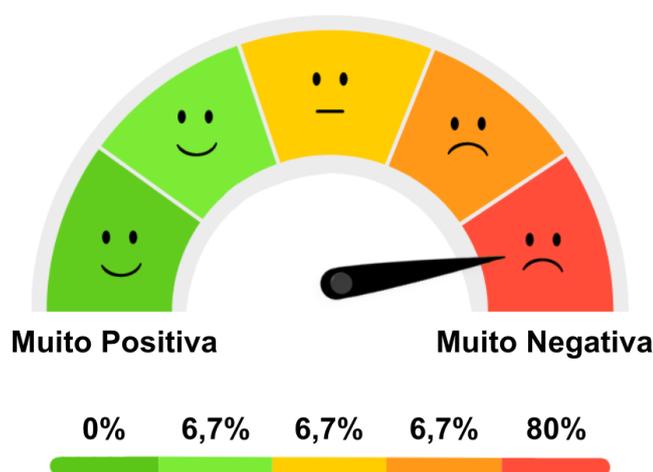
Participaram sindicatos dos estados do Espírito Santo, Goiás, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo, demonstrando uma representatividade geográfica diversificada, mas que ainda não contempla as diferenças marcantes entre as realidades vivenciadas nas cinco regiões brasileiras.

A maioria dos sindicatos patronais destacou preocupações com as novas regulamentações que limitam a jornada de trabalho e impõem períodos mínimos de descanso. Esses sindicatos apontaram que a rigidez das novas regras pode dificultar a flexibilidade operacional necessária para atender às demandas do setor de transporte rodoviário. No entanto, também reconheceram que as mudanças podem contribuir para a redução da fadiga dos motoristas e, conseqüentemente, para a diminuição de acidentes nas estradas.

O único sindicato laboral que respondeu à pesquisa destacou a importância das novas regulamentações para a proteção da saúde e segurança dos motoristas. Esse sindicato afirmou que a limitação da jornada de trabalho e a obrigatoriedade de períodos de descanso adequados são medidas essenciais para garantir condições de trabalho dignas e seguras.

Entretanto, ao analisar os dados do questionário quando em relação à jornada de trabalho e intervalos, como o sindicato percebe as mudanças impostas pela ADI 5322, observa-se que nenhum dos respondentes compreende como Muito Positiva em contrapartida 80% afirmam que se trata de Muito Negativa.

Gráfico 01 - Em relação à jornada de trabalho e intervalos, como o sindicato percebe as mudanças impostas pela ADI 5322?



Fonte: Dados da Pesquisa. Elaboração: Da autora (2024).

Além disso, é possível verificar de acordo com os dados coletados que há um conhecimento significativo dos respondentes em relação ao conhecimento da ADI 5322, uma vez que 86,7% afirmam ter conhecimento alto ou muito alto sobre o tema, em contraponto a 13,4% médio ou muito baixo. Portanto, o descontentamento relativo à decisão da ADI 5322 está diretamente ligado ao conhecimento dos efeitos nas atividades do setor de TRC.

A ADI também afetou o poder de negociação dos sindicatos. Os sindicatos patronais relataram que as restrições impostas à negociação coletiva, especialmente no que diz respeito à flexibilização da jornada de trabalho, limitam sua capacidade de ajustar as condições de trabalho às necessidades específicas de suas operações. Por outro lado, a deliberação reforçou a importância de assegurar que os acordos

coletivos respeitem os direitos fundamentais dos trabalhadores, fortalecendo a posição dos sindicatos laborais na proteção desses direitos. Essa perspectiva reflete nos dados coletados, pois enquanto 40% afirmam permanecer na mesma situação, 46,6% afirma que aumentou ou aumentou significativamente, contra apenas 13,3% que afirma que houve uma redução nos processos de negociação.

O Gráfico 02 mostra, conforme os respondentes, as áreas em que o sindicato enfrenta maiores dificuldades de negociação após à ADI 532. Observa-se que nenhuma resposta indicou ausência de impactos nas negociações, portanto, mesmo aqueles que afirmam permanecer o mesmo poder de negociação dos sindicatos sentem o reflexo da ADI.

Gráfico 02 - Em que áreas o sindicato sente maior dificuldade de negociação após a ADI 5322?



Fonte: Dados da Pesquisa. **Elaboração:** Da autora (2024).

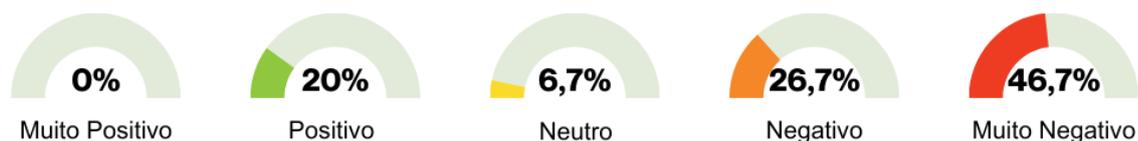
Um ponto comum nas respostas dos sindicatos patronais foi a preocupação com a implementação e fiscalização das novas regras. Muitos destacaram a necessidade de melhorias na infraestrutura rodoviária, como a criação de áreas de descanso seguras, possibilitando que os motoristas cumpram os períodos de descanso obrigatórios. Além disso, ressaltaram a importância de um aumento nos recursos e no treinamento dos agentes de fiscalização para garantir uma supervisão eficaz das condições de trabalho.

A pesquisa revela um cenário complexo, onde as mudanças introduzidas pela ADI 5322 são vistas tanto como uma oportunidade para melhorar a segurança e as condições de trabalho dos motoristas, quanto como um desafio para a flexibilidade operacional das empresas de transporte rodoviário. A percepção dos sindicatos destaca a necessidade de um equilíbrio entre a proteção dos direitos dos trabalhadores e a viabilidade operacional das empresas, além de uma implementação e fiscalização efetivas das novas regras.

Desse modo, questionou-se aos sindicatos de maneira geral, como o

sindicato avalia o impacto da ADI 5322 na vida dos motoristas? 73,4% acreditam que os impactos da ADI são muito negativos ou negativos para os motoristas, sendo que apenas 20% acreditam que houve pontos positivos após a inserção da ADI. O gráfico abaixo representa os dados para melhor compreensão.

Gráfico 03 - Como o sindicato avalia o impacto da ADI 5322 na vida dos motoristas



Fonte: Dados da Pesquisa. Elaboração: Da autora (2024).

Por fim, a pesquisa deixou aberta aos respondentes a possibilidade de registrar recomendações para reformas da legislação trabalhista do setor de transporte rodoviário, buscando destacar as experiências vivenciadas no cotidiano dos sindicatos e dos acordos que podem ser desenvolvidos entre os sindicatos patronais, sindicatos laborais e os trabalhadores do transporte rodoviário. Os principais pontos aparecem sistematizados no quadro abaixo e representam reivindicações antigas da categoria dos motoristas, dentre elas: Implementação de áreas de descanso adequadas, flexibilização em relação aos descansos semanais remunerados, fortalecer os sindicatos para implementação de acordos coletivos através das Convenções Coletivas.

Quadro 02 - Recomendações para reformas na legislação trabalhista do setor de transporte rodoviário.

Área	Recomendação	Justificativa
<b>Infraestrutura rodoviária</b>	Implementar áreas de descanso adequadas.	A falta de locais apropriados para descanso aumenta o risco de acidentes devido à fadiga e compromete a segurança dos motoristas.
<b>Jornada de trabalho e descanso</b>	Flexibilizar os intervalos obrigatórios entre jornadas e descanso semanal remunerado (DSR).	Ajuda a atender às necessidades operacionais das empresas e melhora a satisfação dos motoristas.
<b>Jornada de trabalho e descanso</b>	Alterar o DSR fora do domicílio do motorista.	Permite maior flexibilidade para motoristas que desejam descansar em casa.
<b>Jornada de trabalho e descanso</b>	Permitir DSR e pernoite fracionados.	Facilita o cumprimento das normas de descanso sem comprometer a eficiência operacional.

<b>Negociação coletiva</b>	Permitir a negociação do tempo de espera via convenção coletiva de trabalho (CCT).	Garante uma remuneração justa pelo tempo em que os motoristas estão à disposição do empregador, de acordo com a especificidade.
<b>Negociação coletiva</b>	Buscar segurança jurídica para a negociação de temas sensíveis por meio de acordos e convenções coletivas (ACT/CCT).	Reconhece as especificidades dentro de uma categoria que variam de acordo com as regiões e requerem negociações específicas.
<b>Negociação coletiva</b>	Fortalecer os sindicatos para que os motoristas e as empresas tenham maior participação.	Garante que as mudanças sejam práticas e aceitáveis para todos.
<b>Implementação e fiscalização</b>	Modular a ADI 5322 para iniciar o cumprimento a partir da publicação.	Evita passivo impagável para as empresas, permitindo uma implementação gradual e planejada das novas regras.
<b>Legislação e regulamentação</b>	Evitar interferência do STF no legislativo em questões como a Lei do Motorista.	Garante que as regulamentações sejam criadas e ajustadas por aqueles diretamente envolvidos e conhecedores das necessidades do setor.

**Fonte:** Dados da Pesquisa. **Elaboração:** Da autora (2024).

Em síntese, o que está sendo pautado pelos respondentes alinha-se com a advertência elencada por Coelho (2015) que deve ser uma construção conjunta de diferentes categorias, mediadas pelo Estado para assegurar condições dignas de trabalho, mas sobretudo com a eficiência e eficácia de direitos regulamentados pela lei 13103/2015. Nas palavras do autor

A responsabilidade das categorias, principalmente a profissional, na construção da efetividade da lei, alia-se a do Estado, seja através do fornecimento de condições materiais (estrutura das rodovias e segurança), seja através da Justiça do Trabalho e do Ministério Público do Trabalho, atentos aos limites de flexibilização para que a lei não se torne letra morta e para que os objetivos de melhoria das condições sociais da categoria dos motoristas profissionais, assim como a consequente diminuição dos riscos nas estradas, sejam atingidos de forma plena (Coelho, 2015, p. 42).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa desenvolvida no presente Trabalho de Conclusão de Curso, após analisar a ADI 5322 e suas implicações, revelou um cenário complexo, onde as decisões judiciais impactam diretamente nas relações trabalhistas e operacionais no setor de transporte rodoviário. A deliberação do Supremo Tribunal Federal trouxe mudanças significativas na Lei 13.103/15, refletindo a necessidade de equilibrar a proteção dos direitos dos trabalhadores com a viabilidade operacional das empresas.

As modificações apresentadas pelo STF fortalecem a proteção aos motoristas, especialmente no reconhecimento do tempo de espera como parte da jornada de trabalho e na garantia de intervalos mínimos de descanso. No entanto, há descontentamento por parte dos motoristas, os quais consideram prejudicial o descanso semanal durante as viagens, pois isso reduz o tempo com suas famílias.

Para as empresas de transporte, essas novas regulamentações representam desafios operacionais e financeiros, exigindo ajustes nas práticas de gestão de jornada e operação, o que pode implicar em custos adicionais e reestruturações. Um exemplo claro é a alteração legislativa que transformou a hora de espera em jornada de trabalho, aumentando os custos não apenas pela remuneração adicional, mas também pelo impacto na disponibilidade do motorista para viagens. Se um motorista inicia a jornada e espera para carregar apenas as 15 horas, esse período já conta como jornada, reduzindo o tempo disponível para a viagem no mesmo dia. Isso afeta financeiramente, tanto as empresas quanto os motoristas, já que a remuneração variável (por viagem, km rodado, etc.) foi considerada constitucional. E a indisponibilidade do caminhão, o qual fica parado enquanto espera, também gera custos operacionais adicionais.

Os sindicatos, tanto patronais quanto laborais, desempenham um papel significativo na adaptação a essas mudanças. A decisão do Supremo Tribunal Federal reforçou a importância das negociações coletivas, destacando a necessidade de acordos que respeitem os direitos dos trabalhadores e atendam às especificidades operacionais do setor.

A pesquisa com os sindicatos apontou que as entidades estão cientes das consequências da ADI 5322 e possuem um alto grau de entendimento sobre a decisão e suas consequências. No entanto, há divergências claras nas percepções entre sindicatos patronais e laborais. Os sindicatos patronais expressaram

preocupação com a rigidez das novas regras e a falta de flexibilidade para ajustes operacionais.

Além disso, a maioria dos sindicatos patronais destacou que, embora o veredito do STF busque melhorar a segurança e as condições de trabalho, a implementação dessas mudanças requer um equilíbrio delicado entre a proteção dos direitos dos motoristas e a sustentabilidade financeira das empresas. Por outro lado, o sindicato laboral que participou da pesquisa enfatizou os benefícios das novas regulamentações para a saúde e segurança dos motoristas, ainda que haja a necessidade de ajustes adicionais para minimizar os impactos negativos sobre a vida privada dos motoristas.

A decisão do STF na ADI 5322 também afetou o poder de negociação dos sindicatos. Reforçou a posição dos sindicatos laborais ao assegurar que certos direitos fundamentais não podem ser suprimidos por meio de acordos coletivos, mas impôs restrições que podem limitar a capacidade dos sindicatos patronais de negociar condições de trabalho flexíveis.

As preocupações levantadas pelos sindicatos sobre a infraestrutura e a fiscalização indicam que ainda há muito a ser feito para garantir a plena implementação e eficácia das novas regulamentações. A criação de áreas de descanso seguras e a melhoria da fiscalização são essenciais para alcançar os objetivos da ADI 5322.

Por fim, a pesquisa enfatiza a importância de um diálogo contínuo e construtivo entre todos os atores do setor de transporte rodoviário. A colaboração entre sindicatos patronais, sindicatos laborais e trabalhadores é essencial para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades apresentadas pela ADI 5322, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro, justo e eficiente.

A implementação de políticas públicas é fundamental para garantir que as mudanças legislativas beneficiem os trabalhadores e promovam a eficiência operacional das empresas. Investir em infraestrutura, como a criação de áreas de descanso seguras, é indispensável para permitir que os motoristas cumpram os períodos de descanso obrigatórios de maneira segura e confortável. A modernização e a implementação de tecnologias de monitoramento são igualmente importantes para assegurar o cumprimento das normas legais e melhorar a segurança nas estradas.

Além disso, a insegurança jurídica causada pela demora no julgamento da ADI 5322 e pela falta de modulação dos efeitos até o momento gerou incertezas para motoristas e empresas. Sem uma definição clara dos efeitos temporais, as empresas enfrentam dificuldades em planejar suas operações e ajustar suas práticas de gestão de jornada de trabalho, o que pode levar a uma aplicação inconsistente das novas regras, prejudicando tanto a proteção dos trabalhadores quanto a eficiência operacional.

Ademais, é importante considerar como a falta da definição dos embargos de declaração acentua essa insegurança jurídica. Quando o STF emite decisões no julgamento de uma ADI e não especifica a partir de quando ela se aplica, há uma tendência de aplicar a retroatividade desde a criação da lei. Isso é particularmente injusto, pois uma empresa ou pessoas que estavam cumprindo a legislação vigente podem se ver, de repente, em desacordo com uma nova interpretação, gerando passivos inesperados e substanciais. Tal insegurança pode levar ao fechamento de empresas e à perda de empregos, prejudicando a economia e a estabilidade do setor.

Além do mais, embora a deliberação do STF tenha focado na proteção da saúde física dos motoristas, é igualmente importante considerar a saúde mental dos trabalhadores. A obrigatoriedade de realizar o descanso no sétimo dia, mesmo que longe de casa, pode impactar negativamente a saúde mental dos motoristas que, muitas vezes, preferem adiar a folga para descansar em casa com suas famílias.

Políticas públicas e acordos coletivos devem buscar um equilíbrio que permita aos motoristas realizar descansos de maneira flexível, atendendo as suas necessidades e promovendo o bem-estar mental. Nesse sentido, os sindicatos desempenham um papel fundamental na adaptação das novas regulamentações às especificidades regionais. As condições de trabalho e as necessidades operacionais podem variar significativamente entre diferentes regiões do Brasil. Portanto, é essencial que os sindicatos tenham o poder de negociar condições de trabalho que reflitam essas especificidades, garantindo que as regulamentações atendam às necessidades específicas dos motoristas em cada área.

Além disso, é essencial detalhar mais as sugestões de melhorias nas políticas públicas, especialmente considerando o enfraquecimento dos sindicatos, pois a reforma trabalhista de 2016 retirou a obrigatoriedade de associação. Embora essa mudança tenha reduzido a influência dos sindicatos, é fundamental reconhecer que

eles desempenham papel importante ao estudar, negociar e equilibrar os interesses de ambas as partes. Os sindicatos patronais e laborais são responsáveis por chegar-se a um equilíbrio que considere as especificidades regionais e setoriais. Portanto, políticas públicas devem focar em fortalecer as capacidades dos sindicatos para que possam efetivamente representar seus membros e negociar condições justas e equitativas para todos.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório de segurança no trânsito**, 2020.

ALMEIDA, Ana. **Impactos da Lei 13.103/15 na regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais**. Editora Trabalho Legal, 2018.

ARAÚJO, João Trindade Cavalcante Filho. **Negociação coletiva e decisões judiciais**. São Paulo: LTr, 2016.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 9 ago. 1943. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em: 10 jul. 2024.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera 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; e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 189, n. 83, p. 1, 02 maio 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm). Acesso em: 10 jul. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015**. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 3 mar. 2015.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade 5322**. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>. Acesso em: 15 de abril de 2024.

CARDOSO, Vanessa de Melo Andrade; Chaves Júnior, José Eduardo de Resende. **Direito do trabalho: Fundamentos, Princípios e Aplicações**. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

CARVALHO, Luciana Paula Conforti. **Gestão e legislação trabalhista no Brasil**. Curitiba: Juruá, 2015.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. Conforme as Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte

rodoviário de passageiros e de cargas. **Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, v. 5, n. 45, pág. 35-49, fora. 2015.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa de desempenho operacional**, 2021.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES (CNTTT). **Petição inicial da ADI 5322**. Brasília, 2015. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925>. Acesso em: 29 jun. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **ADI 5322: impactos ao setor produtivo: decisão do STF traz mudanças às empresas de transporte**. Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/mudanas-na-lei-dos-motoristas-podem-inviabilizar-transporte-rodovirio->. Acesso em: 3 jul. 2023.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr., 2017.

DIRETORIA DE OPERAÇÕES; COORDENAÇÃO-GERAL DE GESTÃO OPERACIONAL; COORDENAÇÃO NACIONAL DE COMANDO E CONTROLE; DIVISÃO DE ESTATÍSTICA OPERACIONAL. **Anuário da polícia rodoviária federal**. Brasília, DF: PRF, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/dados-abertos-ate-2021>. Acesso em: 10 jul. 2024.

FERREIRA, Diego; LIMA, Eduardo. Infraestrutura rodoviária e condições de trabalho dos motoristas após a Lei 13.103/15. In: **Gestão de transportes e logística: Desafios e Perspectivas**, Editora Logística Moderna, 2021, pp. 123-145.

PEREIRA, Fernando. Disparidades regionais na aplicação da Lei dos Caminhoneiros: um estudo de caso nas regiões Norte e Sul do Brasil. In: CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2022. **Anais [...]**. 2022.

RIBEIRO, Ana Maria. **Jurisprudência e segurança jurídica**. Porto Alegre: Fabris, 2021.

SANTOS, Bruno. Desafios na fiscalização e implementação da Lei dos Caminhoneiros. **Revista brasileira de direito do trabalho**, v. 45, n. 2, p. 210-225. 2019.

SILVA, Thiago Pacheco. **Segurança nas estradas e legislação**. Recife: UFPE, 2020.