

O Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucionais 11 pontos da Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103/2015), referentes a jornada de trabalho, pausas para descanso e repouso semanal. Na mesma decisão, outros pontos da lei foram validados, como a exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais.

A decisão, por maioria, foi tomada na sessão virtual concluída em 30/6, nos termos do voto do relator, ministro Alexandre de Moraes, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT).

Fracionamento de períodos de descanso

Foram considerados inconstitucionais os dispositivos que admitem a redução do período mínimo de descanso, mediante seu fracionamento, e sua coincidência com os períodos de parada obrigatória do veículo estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Segundo o relator, o descanso entre jornadas diárias, além do aspecto da recuperação física, reflete diretamente na segurança rodoviária, uma vez que permite ao motorista manter seu nível de concentração e cognição durante a condução do veículo. Ainda foram declarados inconstitucionais outros dispositivos que tratam do descanso entre jornadas e entre viagens.

No mesmo sentido, o fracionamento e acúmulo do descanso semanal foi invalidado por falta de amparo constitucional. “O descanso tem relação direta com a saúde do trabalhador, constituindo parte de direito social indisponível”, explicou o relator.

Tempo de espera

O Plenário também derrubou ponto da lei que excluía da jornada de trabalho e do cômputo de horas extras o tempo em que o motorista ficava esperando pela carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria.

Para o relator, a inversão de tratamento do instituto do tempo de espera representa uma descaracterização da relação de trabalho, além de causar prejuízo direto ao trabalhador, porque prevê uma forma de prestação de serviço que não é computada na jornada diária normal nem como jornada extraordinária. Segundo o ministro, o motorista está à disposição do empregador durante o tempo de espera, e a retribuição devida por força do contrato de trabalho não poderia se dar em forma de 'indenização', por se tratar de tempo efetivo de serviço.

Descanso em movimento

A possibilidade de descanso com o veículo em movimento, quando dois motoristas trabalharem em revezamento, foi invalidada. “Não há como se imaginar o devido descanso do trabalhador em um veículo em movimento, que, muitas das vezes, sequer possui acomodação adequada”, afirmou o relator, lembrando a precariedade de boa parte das estradas brasileiras. “Problemas de trepidação do veículo, buracos nas estradas, ausência de pavimentação nas rodovias, barulho do motor, etc., são situações que agravariam a tranquilidade que o trabalhador necessitaria para um repouso completo”.

Ficaram parcialmente vencidos os ministros Ricardo Lewandowski (aposentado) e Edson Fachin e a ministra Rosa Weber. O ministro Dias Toffoli acompanhou o relator com ressalvas.

Leia mais:

15/9/2021 - [Plenário do STF inicia julgamento sobre validade da Lei dos Caminhoneiros](#)

Processo relacionado: [ADI 5322](#)

Os ministros do Supremo Tribunal Federal ([STF](#)) decidiram, por 8 votos a 3, derrubar dispositivos da Lei dos Caminhoneiros ([Lei 13.103/2015](#)) que tratam de jornada de trabalho, descanso e fracionamento de intervalo dos motoristas. Prevaleceu o voto do relator, ministro [Alexandre de Moraes](#). Para ele, todo o período a disposição passa a ser considerado jornada de trabalho do motorista, como, por exemplo, o tempo de espera para o caminhão ser carregado e descarregado.

Ficam excluídos da jornada os intervalos para refeição, repouso e descanso. Também não será possível o repouso dos motoristas com o veículo em movimento, mesmo que dois motoristas revezem a viagem, sendo necessário que o descanso seja com o veículo estacionado. O intervalo deverá ser de 11 horas ininterruptas dentro de 24 horas de trabalho, ficando proibido o fracionamento e a coincidência do descanso com a parada obrigatória na condução do veículo.

O motorista deverá usufruir do descanso semanal (35 horas) a cada 6 dias e não será possível acumular descansos no retorno à residência.

“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”, escreveu Moraes em seu voto.

“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”, acrescentou.

O julgamento, concluído em plenário virtual no último dia 30 de junho, tem grande interesse do setor produtivo brasileiro, que calcula um impacto bilionário para as áreas do transporte, agropecuária e de bens de consumo, pois acreditam que a inconstitucionalidade de dispositivos da Lei dos Caminhoneiros vai subir o preço do transporte no país. Esses setores também alegam que o Brasil não tem infraestrutura para cumprir com as exigências de descanso trazidos pelo relator,.

Em memoriais anexados ao processo, o setor produtivo informa que as mudanças podem trazer aumento de, no mínimo, 15% do custo operacional da logística no Brasil. O impacto será maior em viagens a longa distância em que os custos podem aumentar em 30%.

A iniciativa privada afirma que os custos irão subir porque mais motoristas terão que ser contratados, além disso, o tempo de direção diária será reduzido impactando na produtividade e quilometragem percorrida por dia, além disso, será necessário disponibilizar estrutura para descanso semanal fora da base da empresa em razão do baixo número de pontos de descanso nas rodovias

Já a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres ([CNTT](#)), autora da ação, defende que a nova lei retirou importantes direitos trabalhistas dos motoristas de carga do país, e, com isso, viola direitos constitucionais como a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho, a irredutibilidade salarial, entre outros.

Acompanharam o voto do relator, ministro Alexandre de Moraes, os ministros: Marco Aurélio, Nunes Marques, Gilmar Mendes, Luís Roberto Barroso, Luiz Fux, Cármen Lúcia. O ministro Dias Toffoli acompanhou o relator, com ressalvas.

Divergiram os ministro Ricardo Lewandowski, Edson Fachin e Rosa Weber, isso porque além dos 11 itens considerados inconstitucionais por Moraes, eles apontas outros. Lewandowski, por exemplo, entendeu que são inconstitucionais os itens que tratam do vínculo trabalhista do Transportador Autônomo de Carga (TAC). O ministro, que está aposentado, havia votado antes de deixar o tribunal.

Processo: ADI 5322