



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
COORDENAÇÃO-GERAL DO CONTENCIOSO JUDICIAL

PARECER n. 00003/2025/CONJUR-MJSP/CGU/AGU

NUP: 00734.005622/2024-25

INTERESSADOS: POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

ASSUNTOS: SUBSÍDIOS

EMENTA: CONSULTA. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 5322. INTERPRETAÇÃO DA DECISÃO. INCONSTITUCIONALIDADE DE DISPOSITIVO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB). NOVA INTERPRETAÇÃO DA NORMA APÓS A DECISÃO DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL.

I - RELATÓRIO

1. Por meio do Ofício Nº 795/2024/DIREX, a DIRETORIA-EXECUTIVA da POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL apresenta consulta referente aos efeitos de decisão proferida na Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 5322 nas fiscalizações de trânsito realizadas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).
2. Conforme consta dos autos, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) ajuizou em maio de 2015, perante ao Supremo Tribunal Federal (STF), ADI sob apreço questionando dispositivos das Leis Federais nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e nº 13.103, de 2 de março de 2015, que regulamentaram a profissão de motorista e alteraram disposições da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
3. Após o regular trâmite processual, a Suprema Corte, em decisão de 12 de julho de 2023, declarou inconstitucionais várias disposições das referidas normas, incluindo a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º do § 3º do art. 67-C do CTB.
4. A decisão transitou em julgado no dia 8 de novembro de 2024, conforme certificado nos autos. A decisão teve seus efeitos modulados, conforme decidiu a Corte, com eficácia ex nunc a partir da publicação da ata do julgamento.
5. A PRF destaca que embora não tenha recebido comunicação oficial específica dos órgãos responsáveis sobre os desdobramentos dessa decisão, busca interpretar os efeitos do julgado para sua prática diária, considerando que a retirada da possibilidade de fracionamento impacta diretamente a fiscalização de descanso obrigatório de 11 horas pelos condutores profissionais, conforme previsto no CTB.
6. Eis as considerações apresentadas pela PRF:

5. No Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a única menção que se faz em relação a ADI 5322 encontra-se no §3º, do art. 67-C, abaixo transcrito, cujo texto destacado em negrito foi considerado inconstitucional, segundo a letra "K" do referido acórdão: § 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos

mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vide ADI 5322).

6. O texto do atual do §3º, do art. 67-C do CTB, após os efeitos da ADI 5322, passaria a ter a seguinte redação: § 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vide ADI 5322).

7. A PRF mesmo não tendo sido informada oficialmente dos desdobramentos desse julgado, pelos órgãos e instituições responsáveis, tomou a iniciativa de tentar elucidar seus efeitos em seu labor diário e interpretou a norma na seguinte perspectiva:

8. O texto atual do §3º, do art. 67-C do CTB, após os efeitos da ADI 5322, a partir da compreensão não apenas do texto que permaneceu no dispositivo, mas de maneira sistemática, estabelecendo sua vinculação com os elementos da própria lei, suas alterações no tempo e sua finalidade a partir da ótica da decisão ao julgar as exigências sociais do caso concreto.

9. Para esta visão a retirada da palavra "ininterruptas" não alterou o núcleo central do dispositivo que permaneceu, uma vez que não será mais possível fracionar o descanso, pela retirada da expressão "que podem ser fracionadas" que existia no dispositivo original, logo, o condutor deverá observar nas últimas 24 horas, pelo menos 11 horas de descanso, e estas deverão ser contínuas e não fracionadas.

10. Além disso, na peça inicial proposta pela CNTTT, s.m.j., aduz como uma de suas recalitrâncias justamente a fruição de intervalos de descanso, por violação as garatinas mínimas hospedadas nos incisos do art. 7º da Constituição Federal. Na manifestação do Procurador Geral da República (PGR) diz que por ignorar os limites de condução biologicamente toleráveis ao trabalhador pode gerar sinistros de trânsito e a própria decisão de mérito da corte, circunscrita pelo Relator, também ataca o fracionamento do intervalo, como pode ser observado no Acórdão proferido pelo STF (SEI nº 61055264):

Página 29: O requerente aduz que "(ii) ao art. 235-C, ao autorizar a prorrogação da jornada de trabalho por até 12 horas (viola o art. 7º, XIII); ao fracionar e reduzir o período de descanso, potencializando riscos de acidente de trabalho; ao separar o "tempo de espera" da jornada de trabalho, contabilizando-o como hora trabalhada, encarregando o trabalhador dos riscos da atividade econômica."

Página 30: "o requerente alega ainda que seria igualmente inconstitucional a alteração proporcionada ao art. 67-C do CTB, que gerou redução do tempo de descanso em desacordo com o pressuposto da redução dos riscos inerentes ao trabalho inscrito no art. 7º, XXII, da Carta Magna."

Página 35: o Procurador Geral da República (PGR) diz que "6. Afrontam a segurança rodoviária, que é valor constitucional, normas como o art. 235-C, caput, da CLT, por ignorar os limites de condução biologicamente toleráveis ao trabalhador, fomentar exigência de trabalho além de suas capacidades físicas e mentais, favorecer condições que ensejam uso de drogas estimulantes e elevar riscos de acidentes de trânsito causados por fadiga e deterioração das condições físicas e psíquicas desses profissionais."

Página 35: o Procurador Geral da República (PGR) diz que "14. Ferem a CR as normas da Lei 13.103/2015 que autorizam redução de intervalos para descanso e elevação do período de sono com veículo em movimento, em dupla de motoristas, por gerar insegurança rodoviária, agravo à saúde e retrocesso social. Essas circunstâncias favorecem permanente estado de debilitação física e psíquica, que aumenta riscos de adoecimento e de acidentes por erro humano. A redução de intervalos e a elevação de períodos de repouso com veículo em movimento acirram esses riscos e regridem nas condições de saúde e segurança dos trabalhadores, alcançadas com a Lei

12.619/2012. Promovem retrocesso social também da segurança pública rodoviária, em violação do direito fundamental do art. 144, § 10, da CR." -

Página 98: No mérito do Acórdão sobre a inconstitucionalidade da norma o Relator arma que "Primeiramente, no que toca ao fracionamento do período de descanso entre jornadas diárias de trabalho, é importante ressaltar que a CLT dispõe, no seu art. 66, que "entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso". Como se sabe, as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores possuem natureza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado."

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

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

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

7. Após o relato, a PRF apresenta os seguintes questionamentos:

I - Considerando o trânsito em julgado da decisão do STF, é imprescindível a emissão de Parecer de Força Executória para viabilizar o seu cumprimento, ou a decisão pode ser diretamente aplicada, independentemente de manifestação complementar?

II - É necessário aguardar a mudança do texto do parágrafo 3º do art. 67-C do CTB, a ser realizada no site do Planalto, ou já bastaria a mera menção da ADI 5322 junto ao texto do CTB, como já consta?

III - Levando em consideração a resposta aos quesitos 1 e 2, a PRF quando em suas fiscalizações de trânsito de rotina, ao se deparar com um condutor do transporte rodoviário de cargas ou do transporte rodoviário coletivo de passageiros, que no período das últimas 24 horas não tiver observado as 11 horas de descanso de forma ininterrupta ou não fracionada, deverá ser considerado infrator com fulcro no inciso XXIII, do art. 230, com incidência no §3º, do art. 67-C, ambos do CTB?

8. É o relatório.

9. Trata-se de Ação Direta de Inconstitucionalidade proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes – CNTT, com pedido de medida cautelar, em face da Lei Ordinária Federal 13.103/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão e altera a Lei 5.452/1943 (Consolidação das Leis do Trabalho – CLT), a Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB) e a Lei 11.442/2007.

10. No dia 5 de julho de 2023, o Plenário do STF julgou a ação parcialmente procedente, nos seguintes termos. Transcrevo sua ementa:

EMENTA: CONSTITUCIONAL E TRABALHISTA. CLT – LEI 13.103/2015. POSSIBILIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. NECESSIDADE DE ABSOLUTO RESPEITO AOS DIREITOS SOCIAIS E ÀS NORMAS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR PREVISTAS NO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. RAZOABILIDADE NA PREVISÃO DE NORMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA. PARCIAL PROCEDÊNCIA DA AÇÃO.

1. Compete ao Congresso Nacional regulamentar, especificamente, a profissão de motorista profissional de cargas e de passageiros, respeitando os direitos sociais e as normas de proteção ao trabalhador previstos na Constituição Federal.

2. São legítimas e razoáveis as restrições ao exercício da profissão de motorista em previsões de normas visando à segurança viária em defesa da vida e da sociedade, não violando o texto constitucional a previsão em lei da exigência de exame toxicológico.

3. Reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF). Constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

4. A Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, de modo que compete à negociação coletiva de trabalho examinar a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI, da CF.

5. Constitucionalidade da norma que prevê a possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino.

6. O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL fixou orientação no sentido da constitucionalidade da adoção da jornada especial de 12 x 36, em regime de compensação de horários (art. 7º, XIII, da CF).

7. Não há inconstitucionalidade da norma que prevê o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal.

8. Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego a regulamentação das condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de cargas e passageiros.

9. É inconstitucional o dispositivo legal que permite a redução e/ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado. Normas constitucionais de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF).

10. Inconstitucionalidade na exclusão do tempo de trabalho efetivo do motorista profissional, quando está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, conhecido como “tempo de espera”. Impossibilidade de decote da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista reconhecida.

11. *Inconstitucionalidade de normas da Lei 13.103/2015 ao prever hipótese de descanso de motorista com o veículo em movimento. Prejuízo ao efetivo descanso do trabalhador:*

12. *PARCIAL CONHECIMENTO DA AÇÃO DIRETA COM PARCIAL PROCEDÊNCIA, DECLARANDO INCONSTITUCIONAIS: (a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito ripristinatório; (e) a expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C”; (f) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, constante do caput do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.*

11. Foram apresentados Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, pela Confederação Nacional do Transporte – CNT e Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT. Ao apreciar os referidos recursos, o Tribunal assim decidiu:

EMENTA: REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. LEI 13.103/2015. RECONHECIMENTO DA AUTONOMIA DAS NEGOCIAÇÕES COLETIVAS (CF, ART. 7º, XXVI). SITUAÇÃO DE EXCEPCIONAL INTERESSE PÚBLICO E SOCIAL QUE PERMITE A MODULAÇÃO DE EFEITOS EX NUNC. GARANTIA DE SEGURANÇA JURÍDICA. EMBARGOS DA AUTORA PARCIALMENTE ACOLHIDOS.

1. *Nos processos objetivos de controle de constitucionalidade, terceiros estranhos à relação jurídico-processual não possuem legitimidade para apresentar pedido ou interpor recursos, conforme disposição do art. 7º da Lei 9.868/1999 e do art. 169, § 2º, do RISTF. Precedentes. Da mesma maneira, amicus curiae não possui legitimidade para interpor recursos em sede de controle abstrato de constitucionalidade. Precedentes.*

2. *O PLENÁRIO reconheceu a autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF) ao afirmar a constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.*

3. *A jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL admite o conhecimento de embargos declaratórios para a modulação da eficácia das decisões proferidas em controle concentrado de constitucionalidade, desde que estejam presentes o excepcional interesse público e social, bem como razões de segurança jurídica, os quais justificam o parcial acolhimento do pedido para conferir efeitos ex nunc ao acórdão embargado.*

4. *NÃO CONHECIMENTO dos Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria – CNI e pela Confederação Nacional do Transporte – CNT.*

5. *CONHECIMENTO E PARCIAL PROVIMENTO dos embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT para (a) reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF); (b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuir-lhes eficácia ex nunc, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta.*

12. Conforme já relatado, a decisão transitou em julgado no dia 08/11/2024.
13. Apresentado este panorama do processo, passo ao exame dos questionamentos da Polícia Rodoviária Federal.

I - Considerando o trânsito em julgado da decisão do STF, é imprescindível a emissão de Parecer de Força Executória para viabilizar o seu cumprimento, ou a decisão pode ser diretamente aplicada, independentemente de manifestação complementar?

14. O parecer de força executória é imprescindível, conforme determina o art. 6º da Portaria AGU nº 1547/2008.

15. Com efeito, no caso dos autos, já foram expedidas duas manifestações atestando a força executória das decisões proferidas pelo Plenário do STF na ADI 5322.

16. Por meio do OFÍCIO n. 01432/2023/SGCT/AGU, direcionado ao Ministério dos Transportes, a Secretaria - Geral de Contencioso atestou a força executória da primeira decisão do Plenário do STF. Vejamos:

Senhor Consultor,

Incumbiu-me a Secretária-Geral de Contencioso de informar que, em 5 de julho de 2023, o Plenário Virtual do Supremo Tribunal Federal concluiu a apreciação da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5322, em que são impugnados diversos dispositivos das Leis federais 12.619, de 30 de abril de 2012, e 13.103, de 2 de março de 2015, que regulamentaram o exercício da profissão de motorista e alteraram normas da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

O Plenário da Suprema Corte conheceu parcialmente da ação e proferiu dispositivo declarando inconstitucionais os seguintes enunciados:

(a) por maioria, a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º;

(b) por maioria, a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 8º;

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

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

(e) por maioria, a expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º” do § 12 do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 12;

(f) por maioria, a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, constante do caput do art. 235-D, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do caput;

(g) por unanimidade, o § 1º do art. 235-D;

(h) por unanimidade, o § 2º do art. 235-D;

(i) por unanimidade, o § 5º do art. 235-D;

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

(k) por maioria, a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º. Tudo nos termos do voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator).

A decisão em questão é de caráter imperativo para a Administração Pública federal (artigo 102, § 2º, da Constituição; e artigo 28, § único, da Lei nº 9.868/1999), e possui eficácia desde a publicação da ata da sessão de julgamento contendo a parte dispositiva do acórdão, ocorrida em 12/07/2023 (RE nº 216.259-AgR, Rel. Min. Celso de Mello, DJ 9.5.2000; Rcl nº 2.576, Rel. Min. Ellen Gracie, Pleno, DJ 20.08.2004; ADI nº711-QO, Rel. Min. Néri da Silveira, DJ 11.6.1993).

A presente comunicação tem a finalidade de comunicar a conclusão do julgamento e de atestar a data de início da eficácia da execução do acórdão, valendo como manifestação especificadora da força executória do julgado, nos termos do artigo 37, inciso III, da Lei nº13.327/2016.

Embora o inteiro teor do acórdão ainda não tenha sido divulgado, o extrato dos votos apresentados no Plenário Virtual segue anexo. Em caso de existência de interesse institucional em análise executória complementar ou, ainda, no esclarecimento dos termos do acórdão e/ou na modulação dos efeitos do julgado em questão, a partir de fundamentos compatíveis com os limites da via dos embargos de declaração, é conveniente que a unidade interessada veicule demanda fundamentada nesse sentido, via SAPIENS, ao Departamento de Controle Concentrado da Secretaria-Geral de Contencioso, se possível com antecipação do pedido, via e-mail, para dcc.sgct@agu.gov.br.

17. Por sua vez, a segunda decisão, a que decidiu os embargos de declaração, teve sua sua força executória atestada pelo OFÍCIO n. 02849/2024/SGCT/AGU, direcionado ao Ministério dos Transportes, nos seguintes termos:

Prezado Consultor,

A Secretária-Geral de Contencioso incumbiu-me de informar que, em 11 de outubro de 2024, o Plenário Virtual do Supremo Tribunal Federal concluiu a apreciação dos Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e Confederação Nacional do Transporte (CNT), bem como dos Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre (CNTTT) na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5322 na qual se reconheceu a autonomia das negociações coletivas na regulamentação da profissão de motorista.

Em julgamento por unanimidade, o Plenário da Suprema Corte:

1) não conheceu dos embargos de declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria - CNI e pela Confederação Nacional do Transporte - CNT e

2) acolheu parcialmente os embargos de declaração opostos pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT para (a) reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF); e (b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuindo-lhes eficácia ex nunc, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta.

A decisão em questão é de caráter imperativo para a Administração Pública federal (artigo 102, § 2º, da Constituição; e artigo 28, § único, da Lei nº 9.868/1999) e possui eficácia desde a publicação da ata da sessão de julgamento contendo a parte dispositiva dos acórdãos, ocorrida em 16/10/2024 (RE nº 216.259-AgR, Rel. Min. Celso de Mello, DJ 9.5.2000; Rcl nº 2.576, Rel. Min. Ellen Gracie, Pleno, DJ 20.08.2004; ADI nº711-QO, Rel. Min. Néri da Silveira, DJ11.6.1993).

A presente comunicação tem a finalidade de informar a conclusão do julgamento e atestar a data de início da eficácia da execução do acórdão, valendo como manifestação especificadora da força executória do julgado, nos termos do artigo 37, inciso III, da Lei nº 13.327/2016.

Caso haja interesse institucional em análise executória complementar ou, ainda, no esclarecimento dos termos do acórdão, recomenda-se que a unidade interessada veicule demanda fundamentada nesse sentido, via SAPIENS, ao Departamento de Controle Concentrado da Secretaria-Geral de Contencioso, se possível com antecipação do pedido, via e-mail, para dcc.sgct@agu.gov.br.

18. Por consequência, a decisão pode ser aplicada, levando em consideração as orientações fixadas no OFÍCIO n. 01432/2023/SGCT/AGU e no OFÍCIO n. 02849/2024/SGCT/AGU.

II - É necessário aguardar a mudança do texto do parágrafo 3º do art. 67-C do CTB, a ser realizada no site do Planalto, ou já bastaria a mera menção da ADI 5322 junto ao texto do CTB, como já consta?

19. Não é necessário aguardar a mudança no texto legal no sítio do Planalto, pois com a publicação da decisão e o ateste de força executória da decisão pela AGU, o comando judicial possui caráter imperativo para a Administração Pública federal e possui eficácia desde a publicação da ata da sessão de julgamento contendo a parte dispositiva do acórdão.

III - Levando em consideração a resposta aos quesitos 1 e 2, a PRF quando em suas fiscalizações de trânsito de rotina, ao se deparar com um condutor do transporte rodoviário de cargas ou do transporte rodoviário coletivo de passageiros, que no período das últimas 24 horas não tiver observado as 11 horas de descanso de forma ininterrupta ou não fracionada, deverá ser considerado infrator com fulcro no inciso XXIII, do art. 230, com incidência no §3º, do art. 67-C, ambos do CTB?

20. Sim.

21. Conforme destacou o Relator, Ministro Alexandre de Moraes:

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

Assim, sustenta que a lei reduziu o efetivo tempo de descanso, contrariando as normas sobre segurança e saúde do profissional, promovendo, ainda, aumento da fadiga do motorista e a insegurança nas estradas do país.

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

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

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

Com razão a autora.

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

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

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

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

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

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

Assim, em razão do próprio objetivo do intervalo entre jornadas, que é a completa recuperação física e mental do trabalhador, além de possuir contornos importantes de repercussão social e familiar, a possibilidade de fracionamento do período interjornada não encontra fundamento de validade na Constituição. Ressalta-se, ainda, que o referido descanso guarda relação direta com a saúde do trabalhador, constituindo parte de direito social indisponível.

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

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

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

Dessa forma, são inconstitucionais:

a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C da CLT;

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

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

22. Como se vê, declarada inconstitucional a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, o dispositivo legal determina que o condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso. É com base nesta regra que o comando legal deve ser lido e interpretado após a decisão da Suprema Corte.

23. Já o artigo 230, inciso XXIII, do Código de Trânsito Brasileiro tem a seguinte redação:

Art. 230. Conduzir o veículo:

(...)

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros: (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Infração - média; (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Penalidade - multa; (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

24. A infração prevista no artigo 230, inciso XXIII, como se nota apenas pela leitura do texto legal, somente pode ser aplicada se lida e interpretada em conjunto com as disposições do art. 67 - C do CTB.

25. Consequentemente, após a decisão do STF, a PRF, na sua ação fiscalizatória, deve levar em consideração a redação do dispositivo legal, ou seja, o condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso. Constatando a violação de tal regra, o órgão policial deve agir conforme prevê o artigo 230, inciso XXIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

III - CONCLUSÃO

26. Ante todo o exposto, em resposta ao Ofício Nº 795/2024/DIREX, da DIRETORIA-EXECUTIVA da POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, conclui-se que:

I) O parecer de força executória é imprescindível, conforme determina o art. 6º da Portaria AGU nº 1547/2008;

II) Não é necessário aguardar a mudança no texto legal no sítio do Planalto, pois com a publicação da decisão e o ateste de força executória da decisão pela AGU, o comando judicial possui caráter imperativo para a Administração Pública Federal e possui eficácia desde a publicação da ata da sessão de julgamento contendo a parte dispositiva do acórdão;

III) Tendo em conta as respostas aos quesitos 1 e 2, a PRF quando em suas fiscalizações de trânsito de rotina, ao se deparar com um condutor do transporte rodoviário de cargas ou do transporte rodoviário coletivo de passageiros, que no período das últimas 24 horas não tiver observado as 11 horas de descanso de forma ininterrupta ou não fracionada, poderá, considerando todas as normas em vigor, considerá-lo infrator com fundamento no inciso XXIII, do art. 230, combinado com o §3º, do art. 67-C, ambos do CTB.

IV - ENCAMINHAMENTOS

27. Solicito ao Apoio Administrativo que:

a) encaminhe esta manifestação à DIRETORIA-EXECUTIVA da POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL em resposta ao Ofício Nº 795/2024/DIREX;

b) confira ciência à SGCT.

Brasília, *data da assinatura eletrônica.*

ESDRAS HENRIQUE SPAGNOL

Advogado da União

Coordenador de Contencioso Judicial Substituto

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00734005622202425 e da chave de acesso 3080623d



Documento assinado eletronicamente por ESDRAS HENRIQUE SPAGNOL, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1813557723 e chave de acesso 3080623d no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ESDRAS HENRIQUE SPAGNOL, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 03-01-2025 19:25. Número de Série: 65437255745187764576406211080. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.
