



**SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA**

**3^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57^a LEGISLATURA**

Em 1 de abril de 2025
(terça-feira)
às 09h

RESULTADO

5^a Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

1^a PARTE	Deliberativa
2^a PARTE	Audiência Pública Interativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

1ª PARTE

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI N° 5066, DE 2020

- Não Terminativo -

Modifica a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, para dispor sobre o estímulo à pesquisa e à adoção de novas tecnologias na exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos.

Autoria: Senador Plínio Valério

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação parcial da Emenda nº 7-PLEN e rejeição da Subemenda nº 1-CCT à Emenda nº 7-PLEN, nos termos da emenda que apresenta

Resultado: Aprovado o relatório

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Emenda 7 \(PLEN\)](#)
[Parecer \(CCT\)](#)
[Parecer \(CI\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI N° 3433, DE 2024

- Não Terminativo -

Regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.

Autoria: Senador Fernando Dueire

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação do projeto com a Emenda nº 1 e as emendas que apresenta

Resultado: Aprovado o relatório

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 1 \(CI\)](#)

ITEM 3

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 22, DE 2025

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 11/2025 - CI sejam incluídos entre os convidados o senhor SÉRGIO JOÃO WILDNER, Representante dos Caminhoneiros de Santa Catarina e o senhor GIANCARLO PASA, Diretor de Postos de Rodovia da FECOMBUSTÍVEIS.

Autoria: Senador Esperidião Amin

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:
[Requerimento \(CI\)](#)

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 24, DE 2025

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 11/2025 - CI seja incluído entre os convidados o senhor Paulo João Estausia, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística - CNTTL.

Autoria: Senador Zequinha Marinho

Resultado: Aprovado

Textos da pauta:
[Requerimento \(CI\)](#)

EXTRAPAUTA

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA N° 25, DE 2025

Requer que sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado de Minas e Energia, Alexandre Silveira de Oliveira, informações sobre o "Acordo Operativo" ou "Termo de Compromisso" entre ENBPar, Ande e Itaipu Binacional, objeto do Parecer N° 162/2025/CGRAl/DIRAI/SNAI/CGU da Controladoria Geral da União (CGU).

Autoria: Comissão de Serviços de Infraestrutura

Resultado: Aprovada a apresentação para o Plenário do Senado

2^a PARTE

Audiência Pública Interativa

Assunto / Finalidade:

Debater a contradição na execução dos procedimentos de Fiscalização do Tempo de Direção e Descanso do Motorista Profissional e suas respectivas sanções, previstas na "Lei dos Caminhoneiros" (Lei 13.103/2015), com a precariedade da infraestrutura de pontos de repouso e descanso nas rodovias do País

Requerimentos de realização de audiência:

- [REQ 11/2025 - CI](#), Senador Esperidião Amin
- [REQ 14/2025 - CI](#), Senador Marcos Rogério
- [REQ 22/2025 - CI](#), Senador Esperidião Amin
- [REQ 24/2025 - CI](#), Senador Zequinha Marinho

Participantes:

Adrualdo De Lima Catão

Secretário Nacional de Trânsito — SENATRAN do Ministério dos Transportes

Leonardo Silva Rodrigues

Coordenador-Geral de Operações Rodoviárias do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT

Jeferson Almeida Moraes

Coordenador-Geral de Segurança Viária da Polícia Rodoviária Federal — PRF

[Apresentação](#)

Paulo Neri Santana

Auditor Fiscal do Ministério do Trabalho e Emprego

Frederico Toledo Melo

Gerente Executivo Trabalhista da Confederação Nacional do Transporte — CNT

Diumar Bueno

Presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos — CNTA

Valdir de Souza Pestana

Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres — CNTT

Paulo João Estausia

Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística-CNTL

Sérgio João Wildner

Representante dos Caminhoneiros de Santa Catarina

Giancarlo Pasa

Diretor de Postos de Rodovia da Fecomcombustíveis

[Apresentação](#)

José Aires Amaral Filho

Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT

Hugo Leal

Deputado Federal

Resultado: Audiência Pública realizada

14/10/2024

PLENÁRIO

**EMB.DECL. NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322
DISTRITO FEDERAL**

RELATOR	: MIN. ALEXANDRE DE MORAES
EMBTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
EMBDO.(A/S)	: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTT
ADV.(A/S)	: ULISSES RIEDEL DE RESENDE
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS
ADV.(A/S)	: FERNANDO PESSOA DA NOBREGA
AM. CURIAE.	: FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE
ADV.(A/S)	: SEM REPRESENTAÇÃO
AM. CURIAE.	: SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS
ADV.(A/S)	: MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU
AM. CURIAE.	: FETTROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS
ADV.(A/S)	: JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS
AM. CURIAE.	: FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO

ADI 5322 ED / DF

	PARANÁ e FETROPAR
ADV.(A/S)	: ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO
AM. CURIAE.	: CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	: MARCUS VINICIUS FURTADO COÊLHO
AM. CURIAE.	: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	: MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS
AM. CURIAE.	: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	: PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	: ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	: CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	: PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

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 PLENARIO 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.

ADI 5322 ED / DF

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.

A C Ó R D Ã O

Vistos, relatados e discutidos estes autos, os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em Plenário, sob a Presidência do Ministro ROBERTO BARROSO, por unanimidade, 1) não conheceram dos embargos de declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria - CNI e pela Confederação Nacional do Transporte – CNT; e 2) acolheram 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. Tudo nos termos do voto do Relator.

Brasília, 14 de outubro de 2024

Supremo Tribunal Federal

Inteiro Teor do Acórdão - Página 4 de 27

ADI 5322 ED / DF

Ministro **ALEXANDRE DE MORAES**

Relator

Documento assinado digitalmente

12/08/2024**PLENÁRIO****EMB.DECL. NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322****DISTRITO FEDERAL**

RELATOR	: MIN. ALEXANDRE DE MORAES
EMBTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
EMBDO.(A/S)	: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTT
ADV.(A/S)	: ULISSES RIEDEL DE RESENDE
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS
ADV.(A/S)	: FERNANDO PESSOA DA NOBREGA
AM. CURIAE.	: FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE
ADV.(A/S)	: SEM REPRESENTAÇÃO
AM. CURIAE.	: SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS
ADV.(A/S)	: MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU
AM. CURIAE.	: FETTROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS
ADV.(A/S)	: JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS
AM. CURIAE.	: FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO

ADI 5322 ED / DF

	PARANÁ e FETROPAR
ADV.(A/S)	: ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO
AM. CURIAE.	: CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB
ADV.(A/S)	: MARCUS VINICIUS FURTADO COÊLHO
AM. CURIAE.	: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU
ADV.(A/S)	: MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS
AM. CURIAE.	: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET
ADV.(A/S)	: PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO
AM. CURIAE.	: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX
ADV.(A/S)	: ELIANA DA COSTA LOURENCO
AM. CURIAE.	: CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE
ADV.(A/S)	: PAULO TEODORO DO NASCIMENTO

R E L A T Ó R I O

O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES (RELATOR): Trata-se de dois Embargos de Declaração opostos contra acórdão deste SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL: (a) o primeiro (doc. 234), conjuntamente pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, autora da presente ação direta, e pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, admitida a integrar os autos na condição de *amicus curiae* (docs. 190 e 200); (b) o segundo (doc. 239), pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, que postula tanto sua admissão extemporânea na presente Ação Direta enquanto *amicus curiae*, quanto o provimento da espécie aclaratória.

O acórdão embargado, que reconheceu a constitucionalidade de dispositivos que tutelam o exercício da profissão de motorista, consoante nova disciplina estabelecida na CLT pela Lei 13.103/2015, recebeu ementa com o seguinte teor:

ADI 5322 ED / DF

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.

ADI 5322 ED / DF

7º, XIII, da CF).

7. Não há constitucionalidade 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 constitucional 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 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período*”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão “*não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias*”, prevista na parte final do § 8º do art.

ADI 5322 ED / DF

235-C; (c) a expressão “*e o tempo de espera*”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) a expressão “*as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C*”; (f) a expressão “*usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso*”, constante do *caput* do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão “*que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso*”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei 13.103/2015.

Nos primeiros embargos (doc. 234), as entidades apontam que, ao impedir o fracionamento do intervalo interjornada e do descanso semanal remunerado, bem como o repouso em veículo em movimento e o tempo de espera com menor remuneração, o acórdão embargado trará significativos impactos operacionais ao setor de transporte de cargas e de passageiros.

Destacam, no ponto, que as consequentes alterações “*nos horários de partida e chegada das viagens, no tempo total de uma viagem e na quantidade de viagens possíveis de serem realizadas por um único motorista/caminhão*” demandarão a expansão da frota e novas contratações de pessoal qualificado, sob pena de inadimplemento de contratos já firmados.

Sob o aspecto econômico, sustentam que a eficácia *ex tunc* do julgado criará um imenso passivo trabalhista, já que o setor terá que saldar todas as horas de repouso não usufruídas (interjornada, no descanso semanal, no veículo em movimento com dois motoristas), assim como o tempo de espera, com as devidas indenizações, dentro do prazo prescricional trabalhista de cinco anos.

ADI 5322 ED / DF

Estimam, nesse contexto, um passivo trabalhista superior a R\$255 bilhões, além de antever um impacto futuro na ordem de R\$ 160 bilhões para suportar a expansão da frota, as novas contratações e outras nuances correlatas.

De outra perspectiva, defendem a possibilidade de o entendimento consolidado no ARE 1.121.633-RG (Tema 1046), cuja tese reconheceu “*constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis*”, ser aplicado aos pontos controvertidos nesta ação direta.

Por fim, postulam “*a) a modulação dos efeitos da decisão para que sejam concedidos efeitos ex nunc à decisão proferida nesta ADI, afastando assim a possibilidade de incidência do passivo apontado, que certamente trará o colapso do setor e; b) que este C. STF esclareça quanto à possibilidade de submissão dos temas tratados na presente ADI ao precedente do ARE 1.121.633 e consequentemente autorize submetê-los à negociação coletiva*”.

Nos segundos embargos (doc. 239), a entidade aponta que “*em razão da declaração de inconstitucionalidade havida, análise do setor do transporte industrial indica perda provável e imediata na produtividade entre 30 e 35% em relação às operações rodoviárias (rodagem em trecho asfaltado e rodovias principais) e entre 35 e 40% nas operações ‘fora de estrada’ (rodagem em trechos não asfaltados e estradas vicinais)*”, com “*consequente e automática queda de receita, com risco para o equilíbrio macroeconômico e a sustentação do negócio e dos empregos*”.

Reitera, tanto em relação ao passivo trabalhista quanto às consequências futuras, que “*qualquer acréscimo no cálculo das parcelas salariais traz impacto e aumento de custo imediato, com a necessidade de alteração dos procedimentos internos, reorganização das jornadas e escalas e realinhamento de custos*”, ressaltando que, “*com o efeito ex tunc, a situação piora sensivelmente, pois o descumprimento da lei trabalhista assume caráter retroativo e constitui, assim, passivo que deverá ser honrado pelos empregadores*”.

ADI 5322 ED / DF

Ao final, requer sua admissão na ação com *amicus curiae*, bem assim que “a) o Supremo Tribunal Federal colmate omissão sobre a necessária preservação da segurança jurídica e sobre a incidência do art. 27 da Lei n.º 9.868/99 na espécie, bem como module os efeitos da declaração de constitucionalidade contidos na decisão embargada, de modo que se protraiam por esse período bienal, a contar do trânsito em julgado, ou por prazo razoável para adaptação e parametrização das relações jurídicas sucessivas; b) Caso assim não se entenda, postula-se que, quando menos, a modulação opere efeito *ex nunc*, a contar da data de publicação do acórdão dos presentes embargos declaratórios, o que livrará os empregadores de motoristas de um passivo de 5 (anos) em razão das projeções da decisão sobre créditos acessórios do contrato de trabalho, como horas extras, RSRs e intervalos interjornada”.

É o relatório.

12/08/2024

PLENÁRIO

**EMB.DECL. NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322
DISTRITO FEDERAL**

VOTO

O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES (RELATOR): Em caráter preliminar, verifico que os segundos Embargos de Declaração (doc. 239) foram opostos por entidade estranha à relação jurídico-processual, sequer admitida na condição de *amicus curiae*.

A jurisprudência desta CORTE, contudo, entende que, nos processos objetivos de controle de constitucionalidade, terceiros não integrantes da relação processual objetiva não possuem legitimidade para apresentar pedidos ou interpor recursos, conforme disposto no art. 7º da Lei 9.868/1999 e no art. 169, § 2º, do RISTF. Nesse sentido:

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. TERCEIRO ESTRANHO À RELAÇÃO JURÍDICO-PROCESSUAL. AUSÊNCIA DE LEGITIMIDADE RECURSAL. PRECEDENTES. NÃO CONHECIMENTO.

1. A jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL entende que, nos processos objetivos de controle de constitucionalidade, terceiros estranhos à relação jurídico-processual não possuem legitimidade para apresentar pedido ou interpor recursos, conforme disposição dos art. 7º da Lei 9.868/1999 e art. 169, § 2º, do RISTF.

2. Embargos de Declaração não conhecidos.

(ADI 3395 ED, Rel. Min. ALEXANDRE DE MORAES, Pleno, DJe 6/10/2020).

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. AUSÊNCIA DE LEGITIMIDADE RECURSAL DE AMICUS CURIAE. PRECEDENTES. NÃO CONHECIMENTO. INTERVENÇÃO

ADI 5322 ED / DF

DE TERCEIRO (ASSISTÊNCIA). INVIABILIDADE. LEI 20.805/2013 DO ESTADO DE MINAS GERAIS. INEXISTÊNCIA DE VÍCIOS DE FUNDAMENTAÇÃO NO ACÓRDÃO EMBARGADO. EMBARGOS REJEITADOS.

1. A jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL consolidou-se no sentido de que *amicus curiae* não possui legitimidade para interpor recursos em sede de controle abstrato de constitucionalidade. Precedentes.

2. O art. 7º da Lei 9.868/1999 e o art. 169, § 2º do RISTF afastam expressamente a incidência, no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade, da intervenção assistencial de terceiro concretamente interessado.

3. O acórdão embargado enfrentou e decidiu, de maneira integral e com fundamentação suficiente, toda a controvérsia veiculada na inicial, que questionava a validade da Lei 20.805/2013 do Estado de Minas Gerais em confronto com competência legislativa da União para legislar sobre trânsito.

4. Embargos de declaração não se prestam a veicular inconformismo com a decisão tomada, nem permitem que as partes impugnem a justiça do que foi decidido, pois tais objetivos são alheiros às hipóteses de cabimento típicas do recurso (art. 1.022 do CPC/2015).

5. Embargos de declaração da Associação Mineira dos Estampadores de Placas Veiculares – AFAPEMG e da Associação de Clínicas de Trânsito do Estado de Minas Gerais – ACTRANS não conhecidos. Embargos de Declaração do Governador do Estado de Minas Gerais rejeitados.

(ADI 5774 ED, Rel. Min. ALEXANDRE DE MORAES, Pleno, DJe de 28/11/2019).

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEGITIMIDADE PARA RECORRER DAQUELE QUE, EMBORA LEGITIMADO PARA A PROPOSITURA DA ADI, NÃO É PARTE NESTA AÇÃO. INADMISSIBILIDADE. EMBARGOS NÃO CONHECIDOS.

I – Não tem legitimidade recursão para opor aclaratórios

ADI 5322 ED / DF

terceiro que, embora seja legitimado universal para a propositura da ação direta de constitucionalidade, não é parte na relação instaurada no Supremo Tribunal Federal.

II – Embargos de declaração não conhecidos.

(ADI 4171 ED, Rel. Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Pleno, DJe de 29/10/2018).

Ainda que viesse a integrar os autos enquanto colaborador, este SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL não reconhece a titularidade de amplos poderes processuais ao *amicus curiae*, justamente por não se qualificar como parte processual. Como se sabe, a sua manifestação tem a finalidade de auxiliar na instrução do processo, cuidando-se de atuação que se dá no campo meramente colaborativo, ou seja, desprovido de interesse subjetivo (ADPF 449 AgR, Rel. Min. LUIZ FUX, DJe de 12/6/2018; ADI 5108 AgR, Rel. Min. DIAS TOFFOLI, DJe de 6/3/2018).

Nesse contexto, a orientação do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, no tocante à oposição de embargos de declaração pelo *amicus curiae* é no sentido de que o colaborador não detém legitimidade recursal para tanto, conforme se verifica nos seguintes precedentes: ADI 2591-ED, Rel. Min. EROS GRAU, DJ de 13/4/2007; ADI 3105-ED, Rel. Min. CEZAR PELUSO, DJ de 23/2/2007; ADI 3615 ED, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA, DJe de 25/4/2008; ADI 3934-ED-segundos-AgR, Rel. Min. RICARDO LEWANDOWSKI, DJe de 31/3/2011; ADI 4163-ED, Rel. Min. TEORI ZAVASCKI, DJe de 18/10/2013; e ADI 4717-ED, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA, DJe de 27/9/2019, este último assim ementado:

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE
INCONSTITUCIONALIDADE. EMBARGOS DE
DECLARAÇÃO OPOSTOS POR AMICUS CURIAE.
AUSÊNCIA DE LEGITIMIDADE. PRECEDENTES.
EMBARGOS NÃO CONHECIDOS.

Portanto, os segundos embargos de declaração (doc. 239), opostos pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, não devem ser

ADI 5322 ED / DF

conhecidos por ausência de legitimidade recursal. Prejudicado, em razão disso, o pedido de ingresso como *amicus curiae*.

Pela mesma razão, no que concerne aos primeiros embargos de declaração (doc. 234), impõe-se a redução subjetiva da demanda e, consequentemente, o não conhecimento do recurso quanto à Confederação Nacional do Transporte – CNT.

Por sua vez, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, autora da presente ação direta, veicula pretensão consistente em obter desta CORTE: “*a) a modulação dos efeitos da decisão para que sejam concedidos efeitos ex nunc à decisão proferida nesta ADI, afastando assim a possibilidade de incidência do passivo apontado, que certamente trará o colapso do setor e; b) que este C. STF esclareça quanto à possibilidade de submissão dos temas tratados na presente ADI ao precedente do ARE 1.121.633 e consequentemente autorize submetê-los à negociação coletiva*”.

Conheço dos embargos no ponto e passo a analisar a pretensão neles veiculada.

Como se sabe, de acordo com o estatuído no art. 1.022 do Código de Processo Civil, os embargos de declaração são cabíveis para fins de aperfeiçoamento da prestação jurisdicional. Trata-se de instrumento colocado à disposição das partes com o fito de eliminar do julgado omissões, contradições, obscuridades ou erros materiais.

Embora a espécie impugnativa ostente tais funções primordiais na ritualística processual, a jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL reconhece a viabilidade de conhecimento de embargos declaratórios para operar a modulação dos efeitos da decisão em sede de controle concentrado de constitucionalidade (ADI 3.601-ED, Rel. Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, DJe de 15/12/2010).

Prevalece o entendimento de que, ao decidir processo objetivo, a CORTE deve percorrer um juízo de consequência de suas decisões, em ordem a sincronizá-las, da melhor maneira possível, com parâmetros constitucionais tutelados pelo art. 27 da Lei 9.868/1999, evitando que a solução venha a se fazer aflitiva à segurança jurídica, bem como a outros interesses sociais eventualmente atingidos.

ADI 5322 ED / DF

Para essa avaliação, contudo, é necessário que a embargante comprove a presença de elementos excepcionais que justifiquem a retração, no tempo, dos efeitos da decisão de invalidade, que de regra operam *ex tunc* (ADI 3.794-ED, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 25/2/2015; e ADI 4.876-ED, Rel. Min. DIAS TOFFOLI, DJe de 18/8/2015).

No caso, a embargante aportou robustos elementos aos autos, no sentido de que, a perseverar os naturais efeitos *ex tunc* da declaração abstrata de constitucionalidade, a invalidação dos dispositivos controlados nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade impactaria vigorosamente o setor produtivo em geral, com especial destaque para as atividades ancoradas no modal rodoviário de transporte, que, por mais de 10 (dez) anos, foram estruturadas e desenvolvidas com base nas premissas estabelecidas pela legislação impugnada.

Além disso, a viger o acórdão embargado sem modulação de seus efeitos, seria viabilizada a emergência de um passivo trabalhista superior a R\$ 250 bilhões, decorrente de uma maciça postulação de direitos confirmados pelo acórdão embargado, mas eventualmente não usufruídos no considerável lapso de tempo em que se presumiam constitucionais as diretrizes estabelecidas na legislação impugnada, nomeadamente aqueles que, não atingidos pela prescrição quinquenal trabalhista, relacionam-se: a) à diferença indenizada entre as horas efetivamente gozadas no intervalo interjornada, concedido de acordo com a lei impugnada (que permitia seu fracionamento), e as horas a que teria direito uma vez considerado inconstitucional seu respectivo dispositivo regulamentador (não permitindo seu fracionamento); b) à diferença indenizada entre as horas efetivamente gozadas no descanso semanal remunerado, concedido de acordo com a lei impugnada (que permitia seu fracionamento), e as horas a que teria direito uma vez considerado inconstitucional seu respectivo dispositivo (não permitindo seu fracionamento); c) à diferença indenizada entre a remuneração efetivamente paga pelo tempo de espera de acordo com a lei impugnada (equivalente a 30% do salário normal) e a remuneração resultante do entendimento consolidado por esta CORTE (equivalente a 100% do

ADI 5322 ED / DF

salário normal); e d) ao pagamento indenizado do tempo de repouso com veículo em movimento quando a viagem é realizada com dois motoristas, não mais permitido de acordo com o acórdão embargado.

Sobre tais impactos e a necessidade de conferir-se eficácia temporal diferenciada ao julgado, destaco o seguinte excerto da manifestação apresentada pela Confederação Nacional da Indústria (doc. 239):

O trabalho do motorista profissional possui características muito específicas e destoa do labor usual, tanto que foi objeto de incontáveis debates até que, em 2012, por intermédio da Lei nº 12.619, foi normatizado e posteriormente atualizado com a Lei nº 13.103/15, objeto desta ADI.

[...]

Assim, ao longo dos anos, as empresas se organizaram, investiram e estruturaram o modal rodoviário atentas às premissas legais que vigoram há 11 anos [...].

As adequações que devem ser feitas em razão do julgamento de mérito proferido por esta Egrégia Corte no julgamento da presente ADI têm impacto direto e indireto na geração de empregos, na arrecadação de tributos, na produtividade e no tempo para a entrega das mercadorias. Tais aspectos afetam não apenas o setor produtivo, mas o setor de serviços e toda a sociedade brasileira, haja vista que o modal mais utilizado para transporte de cargas é o rodoviário: por volta de 75% do escoamento das cargas são feitos nessa via.

Em razão da declaração de inconstitucionalidade havida, análise do setor de transporte rodoviário indica perda provável e imediata na produtividade entre 30 e 35% em relação às operações rodoviárias (rodagem em trecho asfaltado e rodovias principais) e entre 35 e 40% nas operações “fora de estrada” (rodagem em trechos não asfaltados e estradas vicinais).

A perda da produtividade traz consequente e automática queda de receita, com risco para o equilíbrio macroeconômico e a sustentação do negócio e dos empregos.

Não se pode perder de vista, ainda, que o efeito *ex tunc* projeta enorme passivo trabalhista sobre as empresas que

ADI 5322 ED / DF

contratam motoristas, pois muitas das regras do contrato de trabalho declaradas inconstitucionais, alusivas ao tempo de espera, descanso semanal remunerado e intervalo intrajornada, projetam-se, retroativamente, sobre o pagamento de horas extras, com o adicional respectivo, no período imprescrito prescricional (art. 7º, XXIX, da CRFB). O cenário, portanto, será de prejuízo direto para as empresas, salvo se houver a modulação [...].

Cito, em idêntico sentido, a manifestação do professor João Grandino Rodas:

A modulação da eficácia temporal da decisão (efeitos "*ex nunc*"), para que a decisão não atinja as relações jurídicas pretéritas ao trânsito em julgado, é o único meio capaz de garantir a segurança jurídica a todas as partes e setores envolvidos, a sustentabilidade econômica e a tão necessária relação empregatícia. É inestimável o número de relações jurídicas mantidas na vigência do texto original da Lei, que poderiam e precisariam ser revistas, caso a decisão retroaja seus efeitos à data de sua promulgação.

Assim, sob pena de afetação de um número inestimável de relações jurídicas e econômicas pretéritas, envolvendo milhares de empresas transportadoras, embarcadores, contratantes de serviços de transporte, destinatários e motoristas; e de promoção de milhares de demandas judiciais, com custos econômicos e operacionais inestimáveis, o que torna imperativa a modulação dos efeitos da decisão, para que não atinja as contratações passadas, regidas pela Lei do Motorista. (<https://www.conjur.com.br/2023-set-11/joao-grandino-rodas-modulacao-decisao-adi-5322>)

Em contextos assemelhados, esta CORTE tem chancelado a concessão de efeitos *ex nunc* à decisão de inconstitucionalidade no intuito de preservar entidades públicas dos impactos econômicos advindos do seu julgamento (ADI 5.455, Rel. Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, DJe de

ADI 5322 ED / DF

4/12/2019; ADI 5.459, Rel. Min. ALEXANDRE DE MORAES, Tribunal Pleno, DJe de 6/7/2020; ADI 6.701, Rel. Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, DJe de 2/3/2023).

A mesma lógica deve guiar o acolhimento da modulação dos efeitos da decisão pretendida pela embargante.

Todavia, quanto ao segundo pedido formulado, consistente em esclarecer a “*possibilidade de submissão dos temas tratados na presente ADI ao precedente do ARE 1.121.633*”, registro que ambas as decisões provenientes desta SUPREMA CORTE detém âmbitos distintos de aplicabilidade.

Saliento, entretanto, que na própria Ementa da presente ADI ficou consignado, o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas, da seguinte maneira:

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.

Diante do exposto,

1) NÃO CONHEÇO dos Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria – CNI e pela Confederação Nacional do Transporte – CNT e;

2) ACOLHO PARCIALMENTE os Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTT 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.

É como voto.

Supremo Tribunal Federal

Inteiro Teor do Acórdão - Página 20 de 27

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

EMB. DECL. NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES

EMBTE. (S) : PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA

PROC. (A/S) (ES) : PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA

EMBDO. (A/S) : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTT

ADV. (A/S) : ULISSSES RIEDEL DE RESENDE (0000968/DF)

INTDO. (A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

PROC. (A/S) (ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO. (A/S) : CONGRESSO NACIONAL

PROC. (A/S) (ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS

ADV. (A/S) : FERNANDO PESSOA DA NOBREGA (0010829/GO)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE

ADV. (A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO

AM. CURIAE. : SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS

ADV. (A/S) : MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU (147674/MG)

AM. CURIAE. : FETTROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS

ADV. (A/S) : JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS (0068392/MG)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ - FETROPAR

ADV. (A/S) : ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO (DF012067/)

AM. CURIAE. : CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB

ADV. (A/S) : MARCUS VINICIUS FURTADO COÊLHO (18958/DF, 167075/MG, 2525/PI, 259423/RJ, 463101/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU

ADV. (A/S) : MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS (47607/DF)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET

ADV. (A/S) : PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO (166600/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX

ADV. (A/S) : ELIANA DA COSTA LOURENCO (051575/RJ)

AM. CURIAE. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE

ADV. (A/S) : PAULO TEODORO DO NASCIMENTO (48535/DF, 32964/ES, 43241/GO, 53758/MG, 20603/A/MT, 200806/RJ, 99958A/RS, 367904/SP)

Supremo Tribunal Federal

Inteiro Teor do Acórdão - Página 21 de 27

Decisão: (ED) Após os votos dos Ministros Alexandre de Moraes (Relator), Cristiano Zanin, Flávio Dino e Cármem Lúcia, que 1) não conheciam dos embargos de declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria - CNI e pela Confederação Nacional do Transporte - CNT; e 2) acolhiam 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, pediu vista dos autos o Ministro Dias Toffoli. O Ministro Gilmar Mendes antecipou seu voto acompanhando o Relator. Plenário, Sessão Virtual de 2.8.2024 a 9.8.2024.

Composição: Ministros Luís Roberto Barroso (Presidente), Gilmar Mendes, Cármem Lúcia, Dias Toffoli, Luiz Fux, Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Nunes Marques, André Mendonça, Cristiano Zanin e Flávio Dino.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário

14/10/2024

PLENÁRIO

EMB.DECL. NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322

DISTRITO FEDERAL

VOTO-VISTA

O SENHOR MINISTRO DIAS TOFFOLI:

No presente voto-vista, sintetizo a questão conforme trecho do relatório do eminentíssimo Ministro **Alexandre de Moraes, in verbis:**

“Trata-se de dois Embargos de Declaração opostos contra acórdão deste SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL: (a) o primeiro (doc. 234), conjuntamente pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, autora da presente ação direta, e pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, admitida a integrar os autos na condição de **amicus curiae** (docs. 190 e 200); (b) o segundo (doc. 239), pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, que postula tanto sua admissão extemporânea na presente Ação Direta enquanto **amicus curiae**, quanto o provimento da espécie aclaratória.

(...)

Nos primeiros embargos (doc. 234), as entidades apontam que, ao impedir o fracionamento do intervalo interjornada e do descanso semanal remunerado, bem como o repouso em veículo em movimento e o tempo de espera com menor remuneração, o acórdão embargado trará significativos impactos operacionais ao setor de transporte de cargas e de passageiros.

Destacam, no ponto, que as consequentes alterações ‘nos horários de partida e chegada das viagens, no tempo total de uma viagem e na quantidade de viagens possíveis de serem realizadas por um único motorista/caminhão’ demandarão a expansão da frota e novas contratações de pessoal qualificado, sob pena de inadimplemento de contratos já firmados.

Sob o aspecto econômico, sustentam que a eficácia **ex tunc** do julgado criará um imenso passivo trabalhista, já que o setor terá que saldar todas as horas de repouso não usufruídas

ADI 5322 ED / DF

(interjornada, no descanso semanal, no veículo em movimento com dois motoristas), assim como o tempo de espera, com as devidas indenizações, dentro do prazo prescricional trabalhista de cinco anos.

Estimam, nesse contexto, um passivo trabalhista superior a R\$ 255 bilhões, além de antever um impacto futuro na ordem de R\$ 160 bilhões para suportar a expansão da frota, as novas contratações e outras nuances correlatas.

De outra perspectiva, defendem a possibilidade de o entendimento consolidado no ARE 1.121.633-RG (Tema 1046), cuja tese reconheceu ‘constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação específica de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis’, ser aplicado aos pontos controvertidos nesta ação direta.

Por fim, postulam ‘a) a modulação dos efeitos da decisão para que sejam concedidos efeitos **ex nunc** à decisão proferida nesta ADI, afastando assim a possibilidade de incidência do passivo apontado, que certamente trará o colapso do setor e; b) que este C. STF esclareça quanto à possibilidade de submissão dos temas tratados na presente ADI ao precedente do ARE 1.121.633 e consequentemente autorize submetê-los à negociação coletiva’.

Nos segundos embargos (doc. 239), a entidade aponta que ‘em razão da declaração de constitucionalidade havida, análise do setor do transporte industrial indica perda provável e imediata na produtividade entre 30 e 35% em relação às operações rodoviárias (rodagem em trecho asfaltado e rodovias principais) e entre 35 e 40% nas operações ‘fora de estrada’ (rodagem em trechos não asfaltados e estradas vicinais)’, com ‘consequente e automática queda de receita, com risco para o equilíbrio macroeconômico e a sustentação do negócio e dos empregos’.

Reitera, tanto em relação ao passivo trabalhista quanto às

ADI 5322 ED / DF

consequências futuras, que ‘qualquer acréscimo no cálculo das parcelas salariais traz impacto e aumento de custo imediato, com a necessidade de alteração dos procedimentos internos, reorganização das jornadas e escalas e realinhamento de custos’, ressaltando que, ‘com o efeito **ex tunc**, a situação piora sensivelmente, pois o descumprimento da lei trabalhista assume caráter retroativo e constitui, assim, passivo que deverá ser honrado pelos empregadores’.

Ao final, requer sua admissão na ação com **amicus curiae**, bem assim que ‘a) o Supremo Tribunal Federal colmate omissão sobre a necessária preservação da segurança jurídica e sobre a incidência do art. 27 da Lei n.º 9.868/99 na espécie, bem como module os efeitos da declaração de inconstitucionalidade contidos na decisão embargada, de modo que se protraiam por esse período bienal, a contar do trânsito em julgado, ou por prazo razoável para adaptação e parametrização das relações jurídicas sucessivas; b) [c]aso assim não se entenda, postula-se que, quando menos, a modulação opere efeito **ex nunc**, a contar da data de publicação do acórdão dos presentes embargos declaratórios, o que livrará os empregadores de motoristas de um passivo de 5 (anos) em razão das projeções da decisão sobre créditos acessórios do contrato de trabalho, como horas extras, RSRs e intervalos interjornada.”

Em seu voto, o Ministro **Alexandre de Moraes**, Relator, entendeu que os segundos embargos (doc. 239) foram opostos por entidade estranha à relação jurídico processual, a qual nem sequer foi admitida na condição de **amicus curiae**, razão pela qual Sua Excelência não conheceu dos declaratórios opostos pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Pela mesma razão, no que concerne aos primeiros embargos de declaração (doc. 234), o Ministro Relator entendeu pela redução subjetiva da demanda e, consequentemente, pelo não conhecimento do recurso quanto à Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Remanesceu, todavia, a pretensão veiculada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTT), autora

ADI 5322 ED / DF

da presente ação direta, consistente em obter desta Corte:

“a) a modulação dos efeitos da decisão para que sejam concedidos efeitos **ex nunc** à decisão proferida nesta ADI, afastando assim a possibilidade de incidência do passivo apontado, que certamente trará o colapso do setor e;

b) que este C. STF esclareça quanto à possibilidade de submissão dos temas tratados na presente ADI ao precedente do ARE 1.121.633 e consequentemente autorize submetê-los à negociação coletiva.”

Nesses limites, o eminentíssimo Relator conheceu dos embargos, acolhendo-os parcialmente para

“(a) reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, inciso XXVI, da CF); e

(b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuindo a eles eficácia **ex nunc**, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta”.

Iniciado o julgamento no Plenário Virtual, pedi vista dos autos para melhor analisar o pedido concernente à incidência da autonomia das negociações coletivas.

Adianto que acompanho, integralmente, o Ministro Relator.

Ressalto, entretanto, que a submissão dos temas tratados às negociações coletivas, como acolhido no voto do eminentíssimo Ministro Relator, poderá otimizar o cumprimento do acórdão proferido em proveito do próprio trabalhador, o qual, diante de viagens longas, pode preferir acumular e usufruir seu legítimo direito ao descanso de maneira cumulativa, em proveito da própria família.

É como voto.

Supremo Tribunal Federal

Inteiro Teor do Acórdão - Página 26 de 27

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

EMB. DECL. NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.322

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. ALEXANDRE DE MORAES

EMBTE. (S) : PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA

PROC. (A/S) (ES) : PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA

EMBDO. (A/S) : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTT

ADV. (A/S) : ULISSSES RIEDEL DE RESENDE (0000968/DF)

INTDO. (A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

PROC. (A/S) (ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO. (A/S) : CONGRESSO NACIONAL

PROC. (A/S) (ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DE GOIÁS E TOCANTINS

ADV. (A/S) : FERNANDO PESSOA DA NOBREGA (0010829/GO)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DA REGIÃO NORTE - FETRONORTE

ADV. (A/S) : SEM REPRESENTAÇÃO

AM. CURIAE. : SINDICATO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS, PEQUENAS E MICRO-EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VEÍCULOS - SINDICATO NACIONAL DOS CEGONHEIROS

ADV. (A/S) : MARINES MATILDE REZENDE DE ABREU (147674/MG)

AM. CURIAE. : FETTROMINAS - FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, URBANOS, PRÓPRIOS, VIAS RURAIS E PÚBLICAS, E ÁREAS INTERNAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS

ADV. (A/S) : JOSE CARLOS MELO DOS ANJOS (0068392/MG)

AM. CURIAE. : FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO PARANÁ - FETROPAR

ADV. (A/S) : ALEXANDRE SIMÕES LINDOSO (DF012067/)

AM. CURIAE. : CONSELHO FEDERAL DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL - CFOAB

ADV. (A/S) : MARCUS VINICIUS FURTADO COÊLHO (18958/DF, 167075/MG, 2525/PI, 259423/RJ, 463101/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU

ADV. (A/S) : MARIA ADRIANNA LOBO LEÃO DE MATTOS (47607/DF)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET

ADV. (A/S) : PRISCILA CALADO CORRÊA NETTO (166600/SP)

AM. CURIAE. : ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROVEDORES DE SERVIÇOS TOXICOLÓGICOS DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO - ABRATOX

ADV. (A/S) : ELIANA DA COSTA LOURENCO (051575/RJ)

AM. CURIAE. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE

ADV. (A/S) : PAULO TEODORO DO NASCIMENTO (48535/DF, 32964/ES, 43241/GO, 53758/MG, 20603/A/MT, 200806/RJ, 99958A/RS, 367904/SP)

Supremo Tribunal Federal

Inteiro Teor do Acórdão - Página 27 de 27

Decisão: (ED) Após os votos dos Ministros Alexandre de Moraes (Relator), Cristiano Zanin, Flávio Dino e Cármem Lúcia, que 1) não conheciam dos embargos de declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria - CNI e pela Confederação Nacional do Transporte - CNT; e 2) acolhiam 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 constitucionalidade, atribuindo-lhes eficácia *ex nunc*, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta, pediu vista dos autos o Ministro Dias Toffoli. O Ministro Gilmar Mendes antecipou seu voto acompanhando o Relator. Plenário, Sessão Virtual de 2.8.2024 a 9.8.2024.

Decisão: (ED) O Tribunal, por unanimidade, 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 constitucionalidade, atribuindo-lhes eficácia *ex nunc*, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta. Tudo nos termos do voto do Relator. Plenário, Sessão Virtual de 4.10.2024 a 11.10.2024.

Composição: Ministros Luís Roberto Barroso (Presidente), Gilmar Mendes, Cármem Lúcia, Dias Toffoli, Luiz Fux, Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Nunes Marques, André Mendonça, Cristiano Zanin e Flávio Dino.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário

PERGUNTAS E RESPOSTAS (01/04/2025 – CI/SENADO)

A Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015) trouxe consigo a previsão de que motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas e passageiros tenham direito a períodos obrigatórios de descanso, como forma de proteger sua saúde, garantir a segurança viária e disciplinar a jornada de trabalho no setor. Para que esse direito seja viável na prática, a legislação também determinou a necessidade de implantação de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) nas rodovias federais, estruturados com instalações mínimas de conforto e segurança. No entanto, desde sua promulgação, o cumprimento desse dispositivo tem esbarrado na falta de infraestrutura disponível, gerando uma profunda contradição entre o texto legal e a realidade enfrentada diariamente nas estradas.

A precariedade dos PPDs tornou-se um dos principais entraves à efetividade da lei. Em resposta, o Ministério dos Transportes instituiu, em 2024, a Política Nacional de Implantação de PPDs, com a meta de que cada rodovia federal possua ao menos um ponto estruturado até 2025, seja por via direta ou por meio de concessões. Além disso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentou os critérios técnicos para a instalação e funcionamento dos PPDs em rodovias concedidas, determinando a oferta de serviços essenciais gratuitos aos motoristas. Apesar desses avanços, dados do próprio governo mostram que, **até agosto de 2024, havia apenas 167 PPDs em funcionamento, número ainda insuficiente diante da extensão da malha rodoviária federal e das exigências legais.**

PERGUNTAS PARA OS CONVIDADOS – AUDIÊNCIA PÚBLICA (01/04/2025 – CI/SENADO)

Leonardo Silva Rodrigues – DNIT

1. O DNIT possui um plano nacional de estruturação de PPDs nos trechos sob sua gestão direta (não concedidos)? Há previsão orçamentária para 2025?

2. Quantos estabelecimentos estão atualmente certificados como PPDs pelo DNIT? Existe uma meta de expansão?
3. Há coordenação entre DNIT e ANTT para evitar sobreposição de funções ou lacunas no processo de credenciamento e fiscalização dos PPDs?
4. Como o DNIT fiscaliza a implantação dos PPDs previstos em contratos de concessão? Há penalidades para descumprimento contratual?

Jeferson Almeida Moraes – PRF

5. Como a PRF trata a contradição entre a obrigação legal de descanso e a inexistência de PPDs em grande parte da malha rodoviária?
6. A PRF possui dados sobre a quantidade de multas aplicadas por descumprimento do tempo de direção? Houve aumento nos últimos anos?

Paulo Neri Santana – Ministério do Trabalho

8. O Ministério do Trabalho realiza fiscalizações voltadas ao cumprimento do tempo de direção e descanso de motoristas profissionais? Quais os resultados?
9. Há coordenação do Ministério com outros órgãos, como DNIT e ANTT, para assegurar condições mínimas de cumprimento da jornada legal?

Frederico Toledo Melo – CNT

11. A CNT possui estudos atualizados sobre a distribuição, qualidade e déficit de PPDs nas rodovias federais?
12. Como a CNT avalia a efetividade dos contratos de concessão em garantir a instalação e manutenção de PPDs adequados?
13. A Confederação participa da elaboração de modelos regulatórios junto à ANTT com foco na infraestrutura de apoio ao caminhoneiro?

Diumar Bueno – CNTA

14. Quais são os principais relatos recebidos pela CNTA sobre as dificuldades dos autônomos em cumprir a legislação de descanso?
15. A ausência de PPDs tem afetado a saúde, a segurança e a renda dos caminhoneiros autônomos? Como?
16. A CNTA apoia a criação de políticas públicas ou linhas de crédito voltadas à construção de PPDs por empreendedores privados?

Valdir de Souza Pestana – CNTTT

17. A categoria dos motoristas empregados tem conseguido cumprir a Lei 13.103/2015 em sua integralidade diante da ausência de PPDs?
18. A CNTTT considera que o atual cenário contribui para a precarização das relações de trabalho e judicialização de demandas trabalhistas?
19. Há proposta da entidade para estruturação de um protocolo nacional que proteja os trabalhadores rodoviários em casos de infraestrutura deficiente?

Paulo João Estausia – CNTTL

20. Existem iniciativas da CNTTL para mapear, com a colaboração dos trabalhadores, os trechos mais críticos em termos de ausência de infraestrutura?

Sérgio João Wildner – Representante dos Caminhoneiros de SC

23. Qual é a percepção da base dos caminhoneiros autônomos sobre a eficácia da Lei dos Caminhoneiros frente à ausência de PPDs?
24. Quais são os trechos mais críticos relatados por motoristas em Santa Catarina e regiões vizinhas quanto à falta de estrutura de apoio?
25. Os caminhoneiros têm proposto soluções práticas ou apresentando experiências positivas que possam ser adotadas nacionalmente?

Giancarlo Pasa – Diretor da Fecomcombustíveis

26. A Fecomcombustíveis apoia a ampliação de parcerias entre postos de rodovia e o poder público para implantação e manutenção de PPDs?
27. Quais são os principais entraves enfrentados pelos empresários do setor para aderirem ao programa de credenciamento de PPDs?
28. A entidade tem sugestões sobre incentivos fiscais, subsídios ou modelos de financiamento que possam estimular os postos a oferecer infraestrutura compatível?

Deputado Hugo Leal (aguardando confirmação)

29. O senhor acompanhou a tramitação da Lei 13.103/2015. Quais lacunas ainda persistem na regulamentação e na aplicação dessa norma?
30. Há projetos ou articulações na Câmara visando instituir um fundo nacional para financiamento de infraestrutura de apoio ao transporte rodoviário de cargas?

Adrualdo Catão – SENATRAN (aguardando confirmação)

31. A SENATRAN coordena ou pretende coordenar uma política nacional integrada para garantir infraestrutura mínima de apoio ao cumprimento da Lei dos Caminhoneiros?
32. Há iniciativas em curso para integrar dados de fiscalização, acidentes e cobertura de PPDs de forma georreferenciada e acessível?
33. A SENATRAN pretende lançar campanhas educativas e preventivas voltadas ao descanso seguro e ao cumprimento da jornada como política de segurança viária?