

RELATÓRIO

O Senhor Ministro Alexandre de Moraes (Relator): 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.

Eis o teor da norma impugnada:

“Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3o Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 4o O § 5o do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 71.

.....

§ 5o O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1o poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.” (NR)

Art. 5o O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 168

.....

§ 6o Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7o Para os fins do disposto no § 6o, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo

ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

Art. 6o A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO III

.....
CAPÍTULO I

.....
Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

‘Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)

‘Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

.....
III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

.....
VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.’ (NR)

‘Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 2o Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de

Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5o do art. 71 desta Consolidação.

§ 3o Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, 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.

§ 4o Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§ 5o As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2o do art. 59 desta Consolidação.

§ 6o À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

.....
§ 8o São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9o As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8o for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2o e 3o, sem prejuízo do disposto no § 9o.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3o.

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.' (NR)

'Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, 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.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1o É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2o A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

§ 3o O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 4o Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§ 5o Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6

(seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

§ 6o Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 7o Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3o do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§ 8o Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.' (NR)

'Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5o do art. 71 desta Consolidação;

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

§ 1o (Revogado).

.....
§ 3o (Revogado).

§ 4o (Revogado).

§ 5o (Revogado).

§ 6o (Revogado).

§ 7o (Revogado).
.....

§ 9o (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado).

§ 12. (Revogado).’ (NR)

‘Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.’ (NR)

‘Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.’ (NR)

‘Art. 235-H. (Revogado).’ (NR)”

Art. 7o O Capítulo III-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“CAPÍTULO III-A

.....

‘Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§ 1o (Revogado).

§ 2o (Revogado).

§ 3o (Revogado).

§ 4o (Revogado).

§ 5o (Revogado).

§ 6o (Revogado).

§ 7o (Revogado).

.....’ (NR)

.....

‘Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1o Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1o-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§ 2o Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

§ 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.

§ 4o Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§ 5o Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 6o O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3o deste artigo.

§ 7o Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6o.' (NR)

.....
'Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.'''

Art. 8º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 132.

§ 1º

§ 2º Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino.” (NR)

“Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

“Art. 230.

.....
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:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.

.....
§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave.

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa.” (NR)

“Art. 259.

.....
§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.” (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente. (Regulamento)

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II - operador de terminais de cargas;

III - aduanas;

IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;

V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

I - estações rodoviárias;

II - pontos de parada e de apoio;

- III - alojamentos, hotéis ou pousadas;
- IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;
- V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente: (Regulamento)

I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei. (Regulamento)

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.

§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos: (Regulamento)

I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas.

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III - em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IV - em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (três) anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.

Art. 15. A Lei no 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....

§ 3o Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4o O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5o As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.” (NR)

“Art. 5o-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

.....
§ 7o As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.” (NR)

“Art. 11.

.....
§ 5o O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada /hora ou fração.

§ 6o A importância de que trata o § 5o será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 7o Para o cálculo do valor de que trata o § 5o, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8o Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 9o O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser

aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.” (NR)

“Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas.”

Art. 16. O art. 1o da Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1o Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Parágrafo único. Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2o da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.” (NR)

Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (Regulamento)

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.

Parágrafo único. O Procargas tem como finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Art. 20. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET - para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

Art. 21. Ficam revogados os arts. 1º, 2º e 9º da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012.

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência: (Regulamento)

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012, que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de

1943, e a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e (Vide Decreto nº 8.433, de 2015)

II - as penalidades por violação do inciso V do art. 231 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei. (Vide Decreto nº 8.433, de 2015)“

Alega a Requerente a inconstitucionalidade do art. 4º da Lei contestada, que alterou o art. 71 da CLT, por ter violado o art. 7º, XXII (redução dos riscos inerentes ao trabalho pela garantia da saúde do trabalhador), ao prever a possibilidade de redução dos intervalos intrajornadas.

Também o art. 5º estaria eivado de inconstitucionalidade ao prever a necessidade de exames toxicológicos – para habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, assim como quando da admissão, demissão e periodicamente na constância do vínculo jurídico de trabalho – apenas para motoristas profissionais, violando os arts. 1º, III e IV (dignidade da pessoa humana e valores sociais do trabalho), e 5º, *caput* (princípio da impessoalidade, da isonomia e da finalidade da lei).

Aduz, ainda, inconstitucionalidade do art. 6º nas mudanças promovidas: (i) ao art. 235-A da CLT, visto que, ao acrescentar o termo “coletivo” ao inciso I, teria imposto “*desarrazoada limitação ao espectro de abrangência da lei*” (p. 24), em desconformidade com a sistemática de proteção e valorização do trabalho e violando os arts. 1º, IV; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV, 170 e 193 da CF; (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 (viola o princípio da alteridade e os arts. 1º, IV; art. 7º, XXII e XXXIV; 170 e 193); ao reduzir a remuneração do “tempo de espera” (viola os arts. 1º, IV; 5º, XIII, e 7º, VI e XXII); ao permitir a movimentação do veículo dentro do “tempo de espera”, como método de fracionamento do descanso (viola o art. 7º, XIII e XXII); ao prever que a jornada de trabalho do motorista “não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos” (viola os arts. 1º, VI; 5º, XIII; 7º, XXII e XXXIV, 170 e 193); (iii) ao art. 235-D, por supressão a direitos relacionados à higiene, saúde e segurança do ambiente de trabalho pelo impacto nos intervalos destinados à recuperação física e psíquica, gerando larga flexibilização da jornada e violando o art. 7º, XV e XXII, da CF; (iv) ao art. 235-E, em razão de alargada

flexibilização da jornada de trabalho e redução do descanso ou condições de descanso, o que violaria o art. 7º, XXII, da CF; (v) ao art. 235-F, por retirar o critério de especificidade para que possa haver a jornada de 12/36 horas, violaria o art. 7º, XXII; (vi) ao art. 235-G, pois, afirma, teria criado limitação quanto ao conceito de segurança viária, favorecendo o excesso de jornada e comprometendo a segurança do motorista e usuários das vias, violando o art. 7º, XXII, e o art. 144, § 10.

Sustenta a inconstitucionalidade do art. 7º quanto à alteração promovida ao art. 67-A do CTB, por suscitar *“desarrazoada limitação que não guarda conformidade com o disposto no art. 7º, inciso XXII da Constituição Federal”* (p. 41), ao acrescentar o termo “coletivo”, que excluiria diversas categorias de motoristas. 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.

Argui a inconstitucionalidade do art. 9º, que *“retira a responsabilidade direta do empregador ou tomador de serviço na disponibilização de locais adequados para descanso e higiene, como também, os desobriga em atender as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego”*, em desacordo com o art. 7º, XXII, do Texto Constituinte.

Haveria, ainda, inconstitucionalidade das alterações propiciadas pelo art. 15 da legislação impugnada à Lei 11.442 ao acrescentar ao art. 4º desta os §§ 3º, 4º e 5º, que, ao desnaturar relação trabalhista dando aspecto autônomo a trabalhador com relação empregatícia de dependência, teria violado *“a função do Trabalho como primado da Ordem Social e do Estado Democrático de Direito, na forma disposta no inc. IV do art. 1º, inciso I do art. 7º e 193 da Constituição da República”* (p. 45).

Afirma, ainda, a inconstitucionalidade do art. 22, que despenderia tratamento diferenciado aos contribuintes e violaria os princípios da impessoalidade, da igualdade e da autonomia, expostos no art. 5º, *caput*, e art. 150, II. Alega, por fim, violação aos termos da Convenção 155 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), no que concerne à política de proteção à saúde e segurança do trabalhador, e, por conseguinte, ao art. 5º, § 2º, da Carta Constitucional.

Foi formulado pedido cautelar para suspensão da eficácia da norma.

Adotou-se o rito do art. 12 da Lei 9.868/1999.

A Presidência da República (peça 46) sustenta a constitucionalidade da lei e afirma que o dispositivo impugnado teve origem em debate com grande participação de representantes das classes envolvidas, sendo vários artigos originados de reivindicações dos trabalhadores e empregadores em consonância com o princípio do *contrato realidade*. O tratamento diferenciado das diversas classes de motoristas, defende, seria opção legislativa diante das peculiaridades da classe. Alega que a exigência de exames toxicológicos estaria relacionada à segurança das rodovias e ao poder de polícia estatal. Afirma que a lei prestigiou a atividade dos sindicatos/confederações/federações ao privilegiar as convenções e acordos coletivos de trabalho. Postula que a flexibilidade do art. 235-C, § 13, da CLT, que definiu que os trabalhadores não teriam horário fixo de início ou fim de expediente, se coaduna com diversas outras profissões e o desenvolvimento do trabalho específico dos motoristas profissionais. Argumenta que o previsto no art. 22 da lei impugnada adveio de uma reivindicação da categoria, e não se trataria de incidência tributária, mas multa administrativa. Não estaria, portanto, a lei em descompasso com a Convenção da OIT no que concerne a parâmetros de saúde e segurança do trabalhador. Por fim, argumenta que a lei impugnada regulou situações que dificultavam o desenvolvimento do setor, adequando-se às situações específicas do trabalho.

O Congresso Nacional (peça 54) afirma ter a lei seguido todos os padrões formais para sua aprovação. Defende que a Constituinte prevê apenas número máximo da jornada de trabalho normal de oito horas diárias, o que se teria cumprido com a nova legislação, mas não um número máximo de horas extraordinárias. Postula não ter a lei ferido qualquer direito dos motoristas, ao invés, geraria um *“aprofundamento do regime de proteção que a República Federativa do Brasil lhes confere”* (p. 10). Alega que a previsão de exame toxicológico não seria tratamento arbitrário, ao submeter apenas motoristas profissionais, pois teria como fim a prevenção de acidentes e o controle do abuso de substâncias entorpecentes, sempre perante a anuência do empregado e garantido o sigilo dos procedimentos e do resultado. Argumenta que, visto ser a multa administrativa por infração à legislação do trabalho e a multa de trânsito, ambas de natureza creditícia, não tributária, não lhes seriam aplicáveis as vedações ao poder de tributar, não violando, também, o princípio da isonomia, pois partiriam do juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público para implementar os objetivos estatais. Subsidiariamente, pede-se, caso seja julgada a ação procedente, que haja a modulação de efeitos para resguardar as relações jurídicas já produzidas.

A Advocacia-Geral da União (peça 56) manifestou-se pelo não conhecimento da ação direta e, no mérito, pela improcedência do pedido:

Trabalhista. Lei nº 13.103/15, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Alegada violação aos artigos 1º, incisos III e IV; 5º, *caput*, inciso XIII e § 2º; 7º, incisos VI, XIII, XV, XXII e XXXIV; 144, § 10, inciso I; 150, *caput* e inciso II; 170, *caput* e 193, todos da Constituição da República. Preliminares. Falta de procuração com poderes específicos. Ausência parcial de fundamentação do pedido. Mérito. Inocorrência de violação às disposições constitucionais mencionadas. O ato normativo impugnado visou a atender às reivindicações da categoria e contribuir para a concretude dos preceitos constitucionais tidos por violados. Manifestação pelo não conhecimento da presente ação direta e, no mérito, pela improcedência do pedido formulado pela requerente.

Por sua vez, a Procuradora-Geral da República (peça 136) apresentou parecer assim ementado:

CONSTITUCIONAL E TRABALHO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 13.103/2015. CONDIÇÕES DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL RODOVIÁRIO. JORNADAS DE TRABALHO EXTENUANTES. PRORROGAÇÃO HABITUAL DA JORNADA EM ATÉ 4 HORAS EXTRAORDINÁRIAS. AUSÊNCIA DE HORÁRIOS DE TRABALHO. DESCONSIDERAÇÃO DE ATIVIDADES DE ESPERA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE COMO TRABALHO. REDUÇÃO DE INTERVALOS PARA REPOUSO. REMUNERAÇÃO POR PRODUÇÃO NO TRANSPORTE DE CARGAS EXCESSO DE JORNADA, DE VELOCIDADE E DE PESO. AUMENTO DO REPOUSO COM VEÍCULO EM MOVIMENTO, NO REGIME DE DUPLA. FIXAÇÃO DE JORNADA EXCLUSIVAMENTE POR NORMA COLETIVA NO TRANSPORTE DE CARGAS VIVAS E PERECÍVEIS. FATORES DE RISCO DE ACIDENTES E DE DOENÇAS PROFISSIONAIS. VIOLAÇÃO, ENTRE OUTROS, DO DIREITO À SAÚDE E À SEGURANÇA DO TRABALHADOR (ART. 7º, XXII), DA SEGURANÇA VIÁRIA (ART. 144, § 10), DO VALOR SOCIAL DO TRABALHO (ART. 1º, IV, DA CONVENÇÃO 155 DA OIT). PACTO DE SÃO JOSÉ DA COSTA RICA. VEDAÇÃO DE RETROCESSO SOCIAL. PROIBIÇÃO DE EXCESSO. DESVIO DE FINALIDADE LEGISLATIVA. INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL E INTERPRETAÇÃO CONFORME A CONSTITUIÇÃO.

1. Têm causa de pedir aberta os processos de controle concentrado de constitucionalidade, de modo que a validade de dispositivos não impugnados especificamente pode ser apreciada pelo tribunal, desde que tenham relação de complementaridade normativa com aqueles atacados de forma fundamentada. Não se deve conhecer, porém, ação direta de inconstitucionalidade (ADI) contra outros dispositivos sem essa relação, se quanto a eles a petição inicial é desprovida de fundamentação.

2. Não comporta conhecimento ADI que tenha como objeto omissão constitucional e violação a norma infraconstitucional.

3. O frete rodoviário brasileiro é um dos menores do mundo (pesquisa CNT/COPPEAD), compromete a saúde do setor e dificulta o crescimento de outros modelos de transporte. Jornadas de trabalho excessivas são uma das causas do baixo valor do frete. O transporte rodoviário de cargas no País tornou-se dependente de jornadas excessivas de trabalho dos motoristas, as quais resultam de: (a) baixa remuneração, (b) pagamento de salário por produção (com comissionamento) e (c) ausência de controle da jornada de trabalho. Motoristas profissionais submetem-se a extensas jornadas em busca de melhor remuneração, o que gera consequências danosas para si e demais usuários de rodovias, na forma de risco elevado e evitável de acidentes. Excesso sistemático de jornada de trabalho no transporte de cargas tem sido determinante de alto índice de consumo de drogas ilícitas por motoristas profissionais.

4. Segundo diversas pesquisas (USP, UFSC etc.), alimentação incorreta e inadequada, locais inseguros para dormir, ausência de sanitários higienizados, trabalho isolado, sedentarismo e problemas da organização do trabalho caracterizam motoristas de caminhão como trabalhadores com alto risco de sofrer acidentes. Indivíduos que trabalham sob muita tensão são os mais propensos a alcoolismo, como é o caso dos motoristas de caminhão e de ônibus. A extensa jornada de trabalho a que se submetem conduz a privação crônica de sono e a baixo nível de alerta e eleva o risco de acidentes de trânsito, especialmente de motoristas que dirigem em ambos os turnos. A maioria desses trabalhadores apresenta alta prevalência de vida sedentária, hábitos alimentares inadequados e tabagismo, conhecidos fatores de risco para patologias cardiovasculares, como hipertensão arterial sistêmica, hipercolesterolemia e coronariopatias. Evidências crescentes demonstram que “motoristas apresentam risco aumentado de desenvolver distúrbios cardiovasculares, gastrintestinais, de sono e psíquicos”. Há conexão entre superjornadas praticadas por motoristas rodoviários brasileiros, pouca disponibilidade de tempo para sono e alto índice de consumo de anfetaminas e outras drogas estimulantes (Univ. Est. Londrina, Univ. Est. Ponta Grossa, Unicamp etc.).

5. São inconstitucionais a prorrogação habitual de jornada de trabalho e a prorrogação de jornada diária por negociação coletiva, autorizadas pelo art. 235-C, caput, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), na redação do art. 6º da Lei 13.103/2015. Ao “normalizar” por habitualidade o serviço prestado além da jornada padrão de 8 horas e ao permitir extensão da jornada por negociação, o dispositivo viola a Constituição da República (CR), pois institui jornada “normal” de 10 ou até 12 horas diárias (68 horas semanais), em burla ao limite constitucional. Afronta normas constitucionais (arts. 1º, III, 6º, 7º, XIII e XXII, 144, § 10, 196, 217, § 3º, 227) e internacionais de proteção à dignidade humana, à segurança viária e ao trabalho (Declaração Universal dos Direitos do Homem, Convenção Americana sobre Direitos Humanos [CADH, ou Pacto de São José da Costa Rica], Protocolo Adicional à CADH em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (Protocolo de San Salvador), Convenções 153 e 155 da Organização Internacional do Trabalho [OIT]), nas dimensões dos direitos a saúde, repouso, lazer e convivência social e familiar.

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, “com aumento da mortalidade por causas violentas, produção de sequelas, absenteísmo por motivo de doença e recuperação de traumas, exaustão e dependência química dos motoristas” (Ministério da Saúde).

7. Viola as mesmas normas constitucionais e internacionais a permissão de jornada negociada para transporte de cargas vivas e perecíveis, sem limite temporal, do art. 235-D, § 8º, da CLT, inserido pela Lei 13.103/2015. A norma legal flexibiliza direitos de indisponibilidade absoluta (dignidade, saúde e segurança de motoristas e usuários de rodovias) e submete-os unicamente a imperativos da atividade econômica. Esvazia o conteúdo de direitos fundamentais e viola a proporcionalidade.

8. Fere a Constituição o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que alterou o art. 235-C, §§ 1º, 8º e 9º, da CLT e nele inseriu o § 12, para tratar do tempo de espera, por a) desconsiderá-lo como jornada de trabalho e não o admitir como jornada extraordinária, mesmo quando houver movimentação de veículo; b) permitir que motoristas sejam obrigados a permanecer indefinidamente à disposição do empregador, mesmo após longa jornada de condução, sem que esse tempo seja considerado trabalho efetivo, podendo afetar o direito a descanso semanal remunerado; c) reduzir o valor da indenização do

tempo de espera de 130% para 30% do salário-hora, sem reflexo nos demais direitos trabalhistas; d) permitir trabalho em tempo integral, inclusive noturno, e, ao negar ao tempo de espera o caráter de “trabalho efetivo”, atribuindo-lhe indenização ou remuneração em valor fixo diário, afastar a incidência do adicional noturno previsto na Constituição e nas leis; e) não estarem sujeitas à redução de cômputo da hora noturna. Tempo de espera é instituto do transporte de cargas, inaugurado pela Lei 12.619/2012, e corresponde ao período em que motoristas permanecem em filas aguardando embarque ou desembarque de cargas, no embarcador ou destinatário ou em postos de fiscalização. A disciplina da Lei 13.103/2015 agride os arts. 1º, III e IV; 5º, XIII; 7º, caput e I, III, IV, VI, VII, VIII, IX, XIII, XVI, XVII, XXII e XXXIV; 170 e 193 da CR e o art. 3, itens 1 e 8, da Convenção 171 da OIT.

9. É inconstitucional o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que alterou o art. 235-C, § 13, da CLT, para prever inexistência de horário de início e término da jornada de trabalho dos motoristas rodoviários. A norma enseja a possibilidade de que: a) motoristas sejam convocados a qualquer momento para iniciar jornada de trabalho, em período diurno ou noturno, em turnos regulares ou alternados, de dia ou à noite; b) se exija do profissional que usufrua do intervalo interjornada para sono em qualquer período do dia ou da noite, de forma fixa ou alternada. Pesquisas demonstram que trabalhar em turnos alternados causa diversas consequências nocivas ao indivíduo. A norma viola o art. 7º, XXII, da CR, por sujeitar o profissional a riscos incompatíveis com a condição humana, e o art. 144, § 10, da CR, que define a segurança viária como direito coletivo, por associar a ausência de horários fixos de trabalho – e a possibilidade de alternância de turnos – às extensas jornadas permitidas a motoristas rodoviários, acentuando riscos de acidentes de trânsito.

10. Afronta o art. 7º, XIII e XXII, e art. 144, § 10, da CR o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que insere o § 6º no 235-D da CLT, ao permitir inobservância “justificada” não excepcional do limite de jornada, quando a) o motorista trafegue por local inseguro, inviabilizando parada imediata para o intervalo interjornada do art. 235-C, § 3º, da CLT, e b) terminada a jornada normal, o motorista deva dirigir pelo tempo necessário até chegar ao destino. Não há nessas situações traço de excepcionalidade que justifique afastar a regra constitucional, pois são plenamente previsíveis no transporte rodoviário.

11. Inconstitucionalidade semelhante atinge, por arrastamento, o art. 235-D, § 6º, da CLT e o art. 67-C, § 2º, do CTB, inserido pela Lei 13.103/2015 e destinado ao motorista rodoviário autônomo de transporte de cargas. Consoante as normas, inobservância justificada do tempo de direção somente caberá quando “não haja

comprometimento da segurança rodoviária”. Isso constitui contradição em termos, pois condução por tempo indefinido constitui, por si, fator de risco à segurança rodoviária.

12. É inconstitucional o art. 6o da Lei 13.103/2015, no ponto em que altera o art. 235-G da CLT, ao permitir remuneração de motoristas em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem (remuneração por comissionamento ou por produção, conhecida como salário por unidade de obra). Ao abolir o caráter restritivo da remuneração por comissionamento da legislação precedente, a norma viola o art. 7o, XXII, e 144, § 10, da CR, por fomentar excesso temerário de jornada e de tempo de direção e comprometer a segurança de motoristas e usuários de vias públicas.

13. Viola a CR a redução negociada do intervalo intrajornada no transporte coletivo urbano de passageiros. O art. 4o da Lei 13.103/2015, que alterou o art. 71, § 5o, da CLT, franqueia redução do intervalo intrajornada de empregados motoristas, cobradores, fiscais de campo e afins, por negociação coletiva, sem garantia de limite mínimo, enseja estipulação negociada de intervalos irrisórios, incompatíveis com sua finalidade profilática de doenças e acidentes de trabalho. A CR tutela o direito a intervalos de repouso, como desdobramento do direito a limitação do tempo de trabalho (art. 7o, XIII), combinado com o direito a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7o, XXII). A permissão da norma de redução negociada do intervalo intrajornada possibilita sua estipulação em patamar irrisório e inútil para promover recuperação das energias físicas e mentais do trabalhador e para sua alimentação adequada, com esvaziamento de eficácia das normas constitucionais de proteção e de normas internacionais que o Brasil se obrigou a cumprir. A proteção ao intervalo intrajornada é dotada de indisponibilidade, por sua relevância para a saúde dos trabalhadores (súmula 437 do TST). A norma afronta também o art. 7, d, do Pacto de São José da Costa Rica, e o art. 5, b, da Convenção 155 da OIT.

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. Além de agravo patrimonial, pela redução do valor relativo da força de trabalho, a lei afetou a proteção à saúde e segurança, com aumento de jornada acima do limite diário de 9 horas internacionalmente considerado razoável para o setor (Convenção 156 da OIT e Regulamento 561/2006), acumulação de trabalho em semanas consecutivas sem descanso semanal (CLT, art. 235-D, caput) e trabalho

extrajornada em regime de tempo de espera. 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.

15. A Lei 13.103/2015 incorre em ofensa à proporcionalidade e em desvio de finalidade legislativa, pois, a pretexto de “disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional”, direitos sociais inscritos no art. 7º, XIII, XV, XVI e XII, da CR e não obstante o dever estatal de proteção desses direitos pela cláusula de progressividade do caput do dispositivo, promoveu intensa elevação de jornada e redução de intervalos, de forma desarrazoada, impondo à sociedade o alto custo social e econômico de adoecimentos profissionais e acidentes de trânsito, com vítimas entre profissionais e usuários do sistema rodoviário nacional.

16. Afronta o art. 7º, XV e XXII, da CR e o art. 2, I, da Convenção 14 da OIT o art. 6º da Lei 13.103/2015, no ponto em que altera o art. 235-D, caput, da CLT, e nele insere os §§ 2º e 4º, para permitir acumulação e fracionamento de repouso semanais remunerados e sua concessão no interior de veículo ou em outro local inadequado. Além da acumulação de descansos, vedada pela natureza semanal do repouso, a norma submete essa possibilidade de acumulação à exclusiva potestade empresarial, independentemente de critério objetivo ou razão de força maior.

17. Empregadores do setor de transporte rodoviário, como quaisquer outros, são obrigados a conceder a seus empregados os repouso previstos na legislação, em horários e locais adequados ao disposto na Norma Regulamentadora 24 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que prevê medidas de conforto e higiene em sanitários (24.1), vestiários (24.2), refeitórios (24.3), cozinhas (24.4) e alojamentos (24.5). Cabe interpretação conforme a Constituição para o art. 9º, § 4º, da Lei 13.103/2015, a fim de reconhecer que esse dever decorre de interpretação sistemática do direito fundamental à saúde e segurança dos trabalhadores (CR, art. 7º, XXII), com o direito social à saúde, a todos destinado (arts. 6º e 194 da CR), e com o direito à segurança viária (art. 144, § 10, da CR).

18. Não anula a possibilidade de se detectarem as condições fáticas caracterizadoras de relação de emprego, previstas nos arts. 2º e 3º da CLT, o art. 15 da Lei 13.103/2015, no ponto em que inseriu os §§ 3º a 5º no art. 4º da Lei 11.442/2007, para instituir vedação de vínculo de emprego entre transportador autônomo de cargas e transportador

autônomo auxiliar. Ao afastar peremptoriamente a possibilidade de caracterizar vínculo de emprego, o art. 4o , §§ 1o , 3o e 5o , e o art. 5o , caput e parágrafo único, da Lei 11.442/2007 afrontam o art. 7o , I, da CR, e violam o valor social do trabalho como fundamento da República (art. 1o , IV), a valorização do trabalho humano como fundamento da ordem econômica (art. 170) e o primado do trabalho como base da ordem social (art. 193). Cabe interpretação conforme a Constituição, para compatibilizar com ela os dispositivos.

19. Parecer por: a) concessão de medida cautelar; b) realização de audiência pública; c) intimação da requerente para regularizar a representação; d) conhecimento parcial da ação e, nessa parte, procedência parcial do pedido, com declaração de inconstitucionalidade, fixação de interpretação conforme a Constituição e efeito repristinatório, nos termos especificados no parecer.

Foram admitidos como *amici curiae* : (*i*) Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados de Goiás e do Tocantins; (*ii*) Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados da Região Norte – FETRONORTE; (*iii*) Sindicato Nacional dos Transportadores Rodoviários Autônomos, Pequenas e MicroEmpresas de Transporte Rodoviário de Veículos - Sindicato dos Cegonheiros; (*iv*) FETTROMINAS - Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, Urbanos, Próprios, Vias Rurais e Públicas, e Áreas Internas no Estado de Minas Gerais; (*v*) Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná – FETROPAR; (*vi*) Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil – CFOAB; (*vii*) Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU; (*viii*) Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET; e (*ix*) Associação Brasileira de Provedores de Serviços Toxicológicos de Larga Janela de Detecção – ABRATOX; e (*x*) Confederação Nacional do Transporte – CNT.

É o relatório.