MONÓLOGO INSTITUCIONAL: BREVES REFLEXÕES SOBRE O JULGAMENTO DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL NA ADI Nº 5.322 SOBRE A LEI DOS CAMINHONEIROS (LEI Nº 13.103/2015)

INSTITUTIONAL MONOLOGUE: BRIEF CONSIDERATIONS ABOUT THE JUDGMENT OF THE BRAZILIAN SUPREME FEDERAL COURT IN ADI 5.322 ABOUT THE TRUCK DRIVERS LAW (LAW NO. 13.103/2015)

Ane Elise Gonçalves[1]
Amílcar Cordeiro Teixeira Filho[2]

RESUMO: Iniciado o julgamento em 22 de agosto de 2022, com o voto vencedor do Ministro Relator Alexandre de Moraes, que julgou parcialmente procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), declarando a inconstitucionalidade de alguns dispositivos da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015), e, após, em Sessão Virtual que perdurou de 23/6/2023 a 30/6/2023, o Supremo Tribunal Federal (STF) culminou por acolher o entendimento da relatoria, sem até o momento a modulação dos efeitos da decisão que declara a inconstitucionalidade parcial de alguns artigos da Lei nº 13.103/2015. Nesta conjuntura, o presente artigo visa realizar uma análise de cenários em face desta decisão do STF na ADI nº 5.322, com vistas a proporcionar estratégias, sem, contudo, adentrar em questões de ordem moral ou realizar juízos de valor. Outrossim, não se pretende solucionar todas as questões trazidas pelo julgamento do STF, mas apenas apresentá-las. O futuro pode ser incerto, mas atitudes devem ser tomadas com base na presente conjuntura. Ao fim, chegou-se a cinco possíveis cenários e, ainda, foi possível concluir que o STF, no julgamento da ADI nº 5.322, não percebeu os compromissos concorrentes entre os envolvidos, de modo que não conseguiu apaziguar as questões trazidas a respeito da Lei dos Caminhoneiros, em um monólogo institucional.

PALAVRAS-CHAVE: Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei nº 13.103/2015. Caminhoneiros. Análise de Cenários.

ABSTRACT: The judgment began on August 22, 2022, with the winning vote of the Minister Rapporteur Alexandre de Moraes, who partially upheld the Direct Action

---

1 *Mestre em Direitos Fundamentais e Democracia pelo Centro Universitário Autônomo do Brasil – Unibrasil; professora da Universidade do Contestado (UNC) – campus Canoinhas/SC. Lattes: http://lattes.cnpq.br/3703540936173405. Orcid: https://orcid.org/0000-0001-8467-0279. E-mail: anebrand@gmail.com.*

2 *Doutorando e mestre em Direitos Fundamentais e Democracia pelo Centro Universitário Autônomo do Brasil – Unibrasil; bolsista pela Capes no programa de Doutorado em Direitos Fundamentais e Democracia. Lattes: http://lattes.cnpq.br/4872511860504272. Orcid: https://orcid.org/0000-0001-8099-3951. E-mail: amilcaradvocacia@gmail.com.*

of Unconstitutionality (ADI) No. 5.322, proposed by the National Confederation of Land Transport Workers (CNTTT), declaring the unconstitutionality of some provisions of the Truck Drivers' Law (Law 13.103/2015), and, afterwards, in 6.23.2023 to 6.30.2023 the Federal Supreme Court (STF) of Brazil decided the Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) No. 5.322, about the Truckers Drives Law (Brazilian Law No. 13.103/2015). In this context, this article aims to carry out an analysis of scenarios in the face of this STF decision, with a view to providing strategies, without, however, delving into moral issues or making value judgments. Furthermore, it is not intended to resolve all the issues raised by the STF judgment, but only to present them. The future may be uncertain, but actions must be taken in the present situation. In the end, five possible scenarios were reached, concluding that the STF does not manage to harmonize all the disputes that involve the main actors (truck drivers employed or aggregated, representatives of the category, companies, Judiciary, Legislative, etc.), deciding in an institutional monologue.

KEYWORDS: Ação Direta de Inconstitucionalidade. Brazilian Law 13.013/2015. Truck Drivers. Scenario Analysis.

SUMÁRIO: 1 – Introdução; 2 – Breves noções sobre a Lei dos Caminhoneiros e o julgamento do STF na ADI nº 5.322; 3 – Alguns cenários possíveis em face da decisão do STF na ADI nº 5.322; 4 – Conclusão; 5 – Referências bibliográficas.

1 – Introdução

O presente artigo visa realizar uma análise de cenários em face da decisão de Plenário conferida pelo Supremo Tribunal Federal (STF) na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322, que analisou a (in)constitucionalidade de uma série de dispositivos da Lei nº 13.103/2015, doravante denominada de Lei dos Caminhoneiros, com recorte aos temas cujas normas foram declaradas inconstitucionais (total ou parcialmente) por parte do Tribunal.

Embora a referida decisão do STF na ADI nº 5.322 ainda não conte com trânsito em julgado e não haja a declaração da modelação de seus efeitos, considerando os aspectos processuais e a possível imediatividade dos efeitos de referida decisão, aliado a fatores sociais e dinâmicas dos principais atores envolvidos neste palco, como motoristas, sindicatos representativos, empresas de transportes, Poder Legislativo, Poder Judiciário, etc., é possível traçar cenários com vistas a proporcionar estratégias, sem, contudo, adentrar em questões de ordem moral ou realizar juízos de valor.

A justificativa para o artigo é, justamente, a importância de reflexão do presente para uma atuação consciente e estratégica no futuro, traçando um breve histórico do que até então ocorreu para a aprovação da Lei nº 13.103/2015, apresentando-se como uma via de amadurecimento da atuação dos principais agentes do palco, inclusive do próprio Poder Judiciário na consecução da decisão emanada pelos Tribunais Constitucionais (*in casu*, do STF).

Referida análise de cenários não visa ser um fim em si mesma, pois não há pretensão de solucionar todas as questões oriundas do julgamento do STF na ADI nº 5.322, mas apenas visa desnudar realidades havidas e possibilidades a

partir da conjuntura momentaneamente delineada, para que os agentes centrais decidam traçar suas ações.

Para tanto, inicialmente apresenta-se um breve panorama geral acerca da Lei dos Caminhoneiros, da ADI nº 5.322 e do julgamento conferido pelo STF. Tal julgamento, inclusive, é a principal fonte de estudo do artigo e é a base para traçar os cenários possíveis.

Após, com a conjuntura delineada (decisão do STF na ADI nº 5.322, a constitucionalidade da Lei dos Caminhoneiros em sua maior parte, e a inconstitucionalidade de alguns de seus artigos e incisos), o artigo apresenta alguns cenários possíveis em face da decisão do STF na ADI nº 5.322, extraídos do tripé jurídico "legislação-jurisprudência-doutrina".

2 – Breves noções sobre a Lei dos Caminhoneiros e o julgamento do STF na ADI nº 5.322

Algumas atividades e categorias dependem de regulação normativa específica[3], dadas as suas peculiaridades. Dentre tais categorias, a de motorista caminhoneiro é reconhecidamente diferenciada[4], sobretudo quanto à sua jornada de trabalho na consecução das atividades de transporte, o que demandou ao legislador a tarefa de regulação especial desses trabalhadores, sem descuidar, por certo, da estrutura jurídica protetiva trabalhista conferida pela Constituição da República.

Vale lembrar, outrossim, que quase toda a matriz de transporte de carga brasileira é focada no transporte rodoviário, sendo o motorista parte do desenvolvimento econômico, movimentando boa parte da economia brasileira (IPEA, 2016; CNN Brasil, 2022). Dentre os variados tipos de motorista, o presente artigo encontra foco maior nos motoristas que exercem sua profissão com o transporte rodoviário de cargas, conhecidos também como caminhoneiros.

---

3 Não se confunda liberdade de exercício da profissão com a necessidade de regulação específica da categoria em si. Vigora no ordenamento jurídico brasileiro, como regra geral, a liberdade do exercício da profissão, conforme o art. 5º, inciso XIII, da Constituição brasileira, que dispõe que é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer (Brasil, 1988). Quanto aos motoristas em geral, por exemplo, o STF já entendeu, no julgamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 449, que a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre-iniciativa e da livre concorrência (STF, 2019). Ainda, especificamente aos motoristas que se encontrem no escopo da Lei nº 13.103/2015 (transportadores rodoviários de passageiros e transportadores rodoviários de cargas), há previsão, já no *caput* do seu art. 1º que é "livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei" (Brasil, 2015). Saliente-se que o presente artigo apenas trata dos motoristas insertos na Lei nº 13.103/2015 e, notadamente, trata da situação dos caminhoneiros.

4 Até mesmo para fins de enquadramento sindical, na forma do que preleciona o art. 511, § 3º, da CLT.

Fazendo um breve recorte histórico, passados cerca de 70 (setenta) anos da entrada em vigor da Consolidação das Leis Trabalhistas[5] apenas em 2012 houve a publicação da Lei nº 12.619/2012, que regulamentou formalmente a existência da categoria profissional diferenciada[6] do motorista profissional de transportes rodoviários de cargas (à semelhança dos ferroviários e dos aquaviários, sem esquecer-se da legislação própria dos aeronautas). Referida lei foi resultado das negociações travadas entre a CNTTT e a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) quando da Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), ajuizada em 12/12/2007 perante a 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis/MT.

Neste sentido, observa-se desde logo que raramente uma lei é fruto do consenso, na qual as forças sociais envolvidas (empregadores, empregados e MPT) conseguiram persuadir a classe política a repetir, quase que integralmente, os pontos principais combinados na ação civil pública em uma lei ordinária. Os pilares em que se assentava a Lei nº 12.619/2012, além do incomum envolvimento entre MPT e os sindicatos (laborais e patronais[7]), seriam limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção dos motoristas, a repressão ao uso de drogas, a criação da infraestrutura necessária ao exercício da profissão, a proibição do pagamento de comissões, sempre sem esquecer-se do objetivo comum de redução da chaga social advinda dos acidentes de trânsito, conferindo segurança viária[8] e jurídica à sociedade.

Assim, e de um modo geral, a Lei nº 12.069, de 30 de abril de 2012, passou a regulamentar o exercício da profissão de motorista e, posteriormente, a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, também denominada de Lei dos Caminhoneiros (ou, ainda, "Nova Lei dos Caminhoneiros"), trouxe um novo referencial normativo, revogando disposições anteriores e delimitando novas

5 A CLT entrou em vigor em 1º maio de 1943.

6 O conceito de categoria profissional diferenciada encontra-se no § 3º do art. 511 da CLT, no qual se estabelece que essa categoria é aquela "que se forma dos empregados que exercem profissões ou funções diferenciadas por força do estatuto profissional especial ou em consequência de condições de vida singulares", a qual, quando organizada e reconhecida como sindicato na forma da lei, detém todas as prerrogativas sindicais (art. 513 da CLT).

7 Conforme observa Paulo Douglas Almeida de Moraes (2015, p. 146): "(...) a elaboração e aprovação do projeto que originou a norma em comento contou com o apoio e a participação da maioria dos partidos, sejam eles de situação ou de oposição, de direita, do centro ou da esquerda. Contou até mesmo com o apoio da central sindical que se intitula a mais combativa do país – a Central Única dos Trabalhadores – CUT e mais, esta mesma construção foi acompanhada de perto pela Casa Civil da Presidência da República".

8 Para Tereza Asta Gemignani e Daniel Gemignani (2016, p. 41): "Com efeito, motorista que desrespeita os limites de jornada, ou deixa de gozar intervalos de refeição e descanso, para rodar mais e receber salário variável maior, se vier a dormir ao volante e provocar acidente, causará danos para além de si mesmo, sendo empregado subordinado ou autônomo, na medida em que atua em constante interação com terceiros, que com ele compartilham o mesmo ambiente de trabalho".

condições. A Lei dos Caminhoneiros também alterou disposições na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Referida Lei nº 13.103/2015, consoante disposição no art. 1º, parágrafo único e incisos I e II, é aplicável a todo profissional que exerça as atividades ou categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e de transporte rodoviário de cargas (caminhoneiros).

Ambas as Leis (12.619/2012 e 13.103/2015) reconheceram a existência da categoria profissional diferenciada, encravaram o marco constitutivo de valorização da profissão de motorista, qual seja a obrigatoriedade inegociável de limites objetivos de tempo de direção e repouso, nos termos do art. 7º, XIII, da Constituição Federal. Deixava-se para trás a cultura de ausência de regulamentação quanto ao controle de horário (art. 62, I, da CLT) e passou-se a exigir tanto dos motoristas como dos empresários o efetivo e fidedigno controle de horários de direção, repouso, alimentação e descanso.

De outra banda, a Lei dos Caminhoneiros já nasceu controversa desde o seu princípio. Fruto do Projeto de Lei nº 5.943/2013, foi votada e aprovada, com modificações, pela Câmara e pelo Senado, durante o ano de 2014. Após, em março de 2015, como resposta de uma paralisação nacional dos caminhoneiros por melhorias nas condições de trabalho, a Lei culminou por ser sancionada sem vetos (Colatto, 2015, p. 07). Inclusive, o fator decisivo a acelerar o processo legislativo e determinar a sanção pelo Poder Executivo foi a paralisação dos caminhoneiros autônomos (Passos, 2015, p. 22-23), assim movida por restar constatada a queda da produção nacional e forte atuação, em favor das paralisações, pela bancada ruralista, promoveram a promulgação da Lei nº 13.103/2015 em substituição à Lei nº 12.619/2012[9].

A forma de aprovação do Projeto de Lei, inclusive, é um dos argumentos centrais da ADI nº 5.322 e do pedido de declaração de inconstitucionalidade da Lei nº 13.103/2015. Segundo a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), em que pese a necessidade de regulamentação específica e atualizada dos motoristas caminhoneiros, não houve diálogo suficiente e que as lutas sindicais não foram ouvidas na realização e aprovação final da lei (CNTTT, 2015).

---

9 Para Edésio Passos e outros: "Essa lei (12.619/2012) trouxe alguns avanços, sobretudo estabelecendo o controle e o regulamento da jornada do motorista, seguindo o espírito tutelar do Direito do Trabalho. Mesmo com curto tempo de vigência, referida lei teve grande rejeição por parte dos embarcadores (clientes dos empregadores) e dos produtores rurais (contratantes sazonais do serviço de transporte), ambos (diga-se de passagem) sujeitos estranhos à relação de emprego, pois são demandantes dos serviços de transporte, não possuindo qualquer vinculação direta com os motoristas empregados, o que ocorre via transportadoras, efetivos empregadores dos motoristas na área de carga. Esses dois segmentos empresariais possuem grande influência no processo político e, por conseguinte, seus interesses ficam – vide bancada ruralista" (Passos. 2015, p. 22).

Com o advento da lei, ademais, por um lado, houve elogios em prol de uma modernização legislativa e rodoferroviária brasileira (Colatto, 2015, p. 9; CNT, 2023, p. 24) e da presença de artigos supostamente favoráveis ao trabalhador e em favor de maior segurança, como a adoção de dois motoristas laborando no mesmo veículo e a possibilidade de um deles realizar o descanso em movimento, diminuindo-lhes o excesso de jornada. Porém, de outro lado, não lhe faltaram críticas, sobretudo por conta de precarizações do trabalho ocasionadas por força das suas disposições atinentes à limitação da duração do trabalho (Carvalho, 2016, p. 60-76; Gemignani; Gemignani, 2015, p. 202-215), da ideia legal de descanso em movimento como prejudicial à saúde do trabalhador e da observação de que a lei não resolveria, mas, ao revés, fomentaria a ocorrência de acidentes de trânsito, dentre outras questões.

Assim, como não poderia deixar de ser[10], a discussão foi levada ao Supremo Tribunal Federal (STF) para análise da compatibilidade das alterações legais em relação à Constituição da República, em controle de constitucionalidade concentrado, via Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.322.

Posteriormente e em sentido diametralmente oposto, desta vez por parte da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), houve a propositura de Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) nº 75, requerendo a presunção absoluta de constitucionalidade da Lei dos Caminhoneiros. Referida ação, porém, não foi conhecida por conta do julgamento da ADI nº 5.322, em perda superveniente da condição da ação.

Conforme já visto, a ADI nº 5.322 foi proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), sob o argumento de que as alterações trazidas pela Lei dos Caminhoneiros não atenderiam à categoria dos motoristas[11].

Além disso, alegou-se prejuízo aos trabalhadores motoristas de modo geral, incluindo o escopo limitado de atuação legal, e eventuais danos à saúde do trabalhador e à segurança viária, em violação da lei aos dispositivos constitucionais contidos no art. 1º, inciso IV, art. 5º (valor social do trabalho e da livre-iniciativa), inciso XIII do art. 5º (liberdade de profissão), § 2º do art. 5º (demais direitos fundamentais e humanos), incisos VI (irredutibilidade salarial), XXII (redução dos riscos e saúde do trabalho), XXXIV (igualdade de direitos entre trabalhadores com emprego permanente e o avulso), inciso I, § 10, do art. 144 (segurança viária), inciso II do art. 150 (garantias ao contribuinte contra

10 Afinal, conforme observa José Leite Sampaio (2002, p. 98): "Por certo, a supremacia constitucional só teria sentido prático se pudessem sancionar possíveis desacertos ou incompatibilidade das normas de escalão hierarquicamente inferior com as normas-parâmetro presentes no texto constitucional".

11 A referida petição inicial e demais peças processuais da ADI nº 5.322 podem ser visualizadas em: https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925. Acesso em: 24 jul. 2023.

tratamento desigual), *caput* do art. 170 (ordem econômica e livre-iniciativa), *caput* do art. 193 (primado do trabalho) (CNTTT, 2015, p. 12-13).

Em específico, a CNTTT constatou inconstitucionalidade material (e inconvencionalidade)[12] nos seguintes tópicos legais (CNTT, 2015, p. 52):

> 6.1 – Do art. 4º da Lei Federal nº 13.103/2015, que alterou o § 5º do art. 71 da CLT;
>
> 6.2 – Do art. 5º da Lei Federal nº 13.103/2015, que aduziu os §§ 6º e 7º ao art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho;
>
> 6.3 – Das inconstitucionalidades detectadas no art. 6º da Lei nº 13.103/2015;
>
> 6.3.1 – Da inconstitucionalidade do art. 6º da Lei Federal nº 13.103/2015 na alteração do art. 235-A da CLT;
>
> 6.3.2 – Da inconstitucionalidade do art. 6º da Lei Federal nº 13.103/2015 nas alterações do art. 235-C;
>
> 6.3.2.1 – Da alteração no *caput* do art. 235-C;
>
> 6.3.2.2 – Da alteração no § 3º do art. 235-C;
>
> 6.3.2.3 – Da alteração no § 8º do art. 235-C;
>
> 6.3.2.4 – Da alteração no § 9º do art. 235-C;
>
> 6.3.2.5 – Da alteração no § 12 do art. 235-C;
>
> 6.3.2.6 – Da alteração no § 13 do art. 235-C;
>
> 6.3.3 – Da inconstitucionalidade do art. 6º da Lei Federal nº 13.103/2015 na alteração do art. 235-D;
>
> 6.3.4 – Da inconstitucionalidade do art. 6º da Lei Federal nº 13.103/2015 na alteração do art. 235-E;
>
> 6.3.5 – Da inconstitucionalidade do art. 6º da Lei Federal nº 13.103/2015 na alteração do art. 235-F;
>
> 6.3.6 – Da inconstitucionalidade do art. 6º da Lei Federal nº 13.103/2015 na alteração do art. 235-G;
>
> 6.4 – Da inconstitucionalidade da alteração promovida no art. 67-A do CTB pelo art. 7º da Lei nº 13.103/2015;
>
> 6.5 – Da inconstitucionalidade da alteração promovida no art. 67-C do CTB pelo art. 7º da Lei nº 13.103/2015;

12 Exemplo maior da incompatibilidade da norma interna, prevista na Lei dos Caminhoneiros, com os ditames da OIT. No mais, de se destacar que a petição em ADI nº 5.322 não usa o termo "inconvencional", bem como não faz alusão ao controle de convencionalidade, mas apenas se extrai tal análise do argumento de inconstitucionalidade por conta da Convenção nº 155 da OIT.

6.6 – Da inconstitucionalidade do art. 9º da Lei Federal nº 13.0103/2015;

6.7 – Da inconstitucionalidade do art. 15 da Lei Federal nº 13.103/2015 que altera a Lei Federal nº 11.442/2007;

6.8 – Da inconstitucionalidade do art. 22 da Lei Federal nº 13.103/2015;

6.9 – Da violação aos termos da Convenção nº 155 da Organização Internacional do Trabalho – OIT.

Conhecida a ADI nº 5.322, o STF, sob relatoria do Ministro Alexandre de Moraes, após perdurado mais de 08 (oito) anos e embora outras Confederações, na qualidade de *amici curiae*, tivessem manifestado pela improcedência da demanda, a exemplo maior do entendimento da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2023), culminou por acolher em parte os pedidos feitos pela CNTTT, reconhecendo a inconstitucionalidade de 11 pontos da Lei dos Caminhoneiros (destacando-se, desde já, os quatro principais pontos, quais sejam, a inconstitucionalidade do tempo de espera, que passa a fazer parte da jornada do motorista; a impossibilidade de fracionamento do intervalo interjornadas; a inconstitucionalidade de cumulação do descanso semanal do motorista, e a exclusão, como tempo de descanso quando o veículo estiver em movimento, no caso de utilização de motoristas que viajando em dupla, não exerce a condução do veículo[13]) e alterações trazidas por esta na CLT e CTB.

Para tanto, o voto do ministro Alexandre de Moraes centrou-se sobretudo nas questões materiais de saúde do trabalho e segurança viária, observando, de um modo bastante resumido, que pontos como os descansos intra e interjornada de trabalho, o descanso com veículo em movimento, o fracionamento da jornada de trabalho, dentre outros temas tratados pela Lei dos Caminhoneiros, culminaram em um retrocesso aos direitos trabalhistas conferidos aos motoristas e inscritos em direitos sociais indisponíveis (STF, 2023).

Do resultado da decisão do Plenário, assim consta da Parte Dispositiva publicada (STF, 2023):

> Decisão: O Tribunal conheceu parcialmente da ação direta e, nessa extensão, julgou parcialmente procedente o pedido, declarando inconstitucionais: (a) por maioria, a expressão "sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período", prevista

13 O artigo abordará de forma expositiva apenas os três primeiros itens, dada sua inter-relação.

na parte final do § 3º do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º; (b) por maioria, a expressão "não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias", prevista na parte final do § 8º do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 8º; (c) por unanimidade, a expressão "e o tempo de espera", disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) por unanimidade, o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito repristinatório; (e) por maioria, a expressão "as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º" do § 12 do art. 235-C, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 12; (f) por maioria, a expressão "usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso", constante do *caput* do art. 235-D, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do *caput*; (g) por unanimidade, o § 1º do art. 235-D; (h) por unanimidade, o § 2º do art. 235-D; (i) por unanimidade, o § 5º do art. 235-D; (j) por unanimidade, o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei nº 13.103/2015; e (k) por maioria, a expressão "que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso", na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei nº 13.103/2015, vencido o Ministro Nunes Marques, que julgava inconstitucional a totalidade do § 3º. Tudo nos termos do voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator). Ficaram vencidos, ainda, os Ministros Nunes Marques, Roberto Barroso e Dias Toffoli (declarando a inconstitucionalidade parcial do § 6º do art. 168 da CLT); o Ministro Nunes Marques (declarando a constitucionalidade do art. 235-C, *caput*, e do § 3º do art. 235-D, atribuindo-lhes interpretação conforme, e a inconstitucionalidade do § 7º do art. 235-D, todos da CLT); o Ministro Ricardo Lewandowski (declarando a inconstitucionalidade de expressão contida no § 3º do art. 4º, e dos §§ 4º e 5º do art. 4º, todos da Lei nº 11.442/2007); e, vencidos, também, os Ministros Edson Fachin e Rosa Weber (declarando a inconstitucionalidade do art. 71, § 5º, da CLT, com a redação dada pelo art. 4º da Lei nº 13.103/2015; dos arts. 235-C, *caput* e § 13, 235-D, §§ 3º, 7º e 8º, e 235-G, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei nº 13.103/2015; do art. 67-C do CTB, com a redação dada pelo art. 7º da Lei nº 13.103/2015; do art. 9º da Lei nº 13.103/2015; e do art. 4º, §§ 3º, 4º e 5º, da Lei nº 11.442/2007, com a redação dada pelo art. 15 da Lei nº 13.103/2015). Não votou o Ministro André Mendonça, sucessor do Ministro Marco Aurélio, que votara em assentada anterior. Plenário, Sessão Virtual de 23/6/2023 a 30/6/2023.

E, para resumir e visualizar o *status* do julgamento de forma macroscópica, em uma tabela, extraindo-se o resultado por assuntos e pelas disposições na topografia legal e sua redação original, têm-se considerados inconstitucionais os seguintes pontos:

Tabela 1 – Confecção própria, com base em STF (2023) e Brasil (2015)

Assunto (pontos)	*Na topografia legal (e redação original)*	*Resultado Inconstitucionalidade*[14]	*Unanimidade?*
1. Fracionamento de períodos de descanso	ART. 235-C, § 3º Redação original: "§ 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 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.*" (grifou-se)	INCONST. PARCIAL[15] - expressão "sendo facultados o seu fracionamento (...)".	NÃO. - Voto vencido do Ministro Nunes Marques, pela inconst. total do § 3º do art. 235-C.
2. Tempo de espera	ART. 235-C, § 8º Redação original: "§ 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*." (grifou-se)	INCONST. PARCIAL - expressão "não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias".	NÃO. - Voto vencido do Ministro Nunes Marques, pela inconst. total do § 8º do art. 235-C.

14 Inconstitucionalidades ora classificadas conforme termos utilizados pelo próprio STF, na Parte Dispositiva do referido julgamento da ADI 5.322/DF ora analisado (STF, 2023). Importante notar que as expressões de inconstitucionalidade utilizadas se destacam, muito mais que termos classificatórios, como técnicas de decisão empregada pelo STF no julgamento da referida ADI estudada.

15 A inconstitucionalidade será total quando todo o texto de uma lei ou ato normativo é declarado inconstitucional, nada podendo se aproveitar (Sarlet; Marinoni; Mitidiero, 2019, p. 1495), ao passo que a inconstitucionalidade será parcial quando apenas parte do texto da lei ou ato normativo estiver em conflito com a Constituição. Aponta a doutrina (Sarlet; Marinoni; Mitidiero, 2019, p. 1495; Mendes, 2009, p. 1299) que a regra deve ser a busca pela nulidade de parte da lei, procurando-se preservar o que é constitucional, conforme foi delimitado pelo Poder Legislativo ou do Poder competente para realização do ato normativo (teoria da divisibilidade da lei). Por conseguinte, apenas quando não for possível "salvar" a lei em seu todo, será possível a declaração de inconstitucionalidade total. Por fim, importante notar que parte da doutrina classifica a inconstitucionalidade total e inconstitucionalidade parcial a partir de critérios não apenas quantitativos da norma, como também a partir de um critério qualitativo, a partir de seu sentido e interpretação da norma. Neste caso, a inconstitucionalidade parcial não seria um tipo de inconstitucionalidade, mas muito mais uma técnica de julgamento. Por isso mesmo, a inconstitucionalidade parcial qualitativa é também conhecida como "inconstitucionalidade sem redução de texto" (Portugal, s/a). No presente quadro esquematizado, por certo, vale-se da ideia de inconstitucionalidade parcial por seu critério quantitativo e com consequente redução do texto normativo naquilo que declarado pelo STF.

Assunto (pontos)	*Na topografia legal (e redação original)*	*Resultado Inconstitucionalidade*[14]	*Unanimidade?*
3. Tempo de espera	ART. 235-C, § 1º Redação original: "§ 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*." (grifou-se)	INCONST. PARCIAL E POR ARRASTAMENTO[16] (= inconst. por consequência)[17] - expressão "e o tempo de espera".	SIM.
4. Tempo de espera	ART. 235-C, § 9º Redação original: "§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal."	INCONST. TOTAL - sem efeito repristinatório.	SIM.
5. Tempo de espera	ART. 235-C, § 12: Redação original: "§ 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*." (grifou-se)	INCONST. PARCIAL - expressão "as quais não serão consideradas como parte da jornada (...)".	NÃO. - Voto vencido do Ministro Nunes Marques, pela inconst. total do § 12º do art. 235-C.
6. Intervalos (descanso em movimento)	ART. 235-D, *CAPUT* Redação original: "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*." (grifou-se)	INCONST. PARCIAL - expressão "usufruído no retorno do motorista (...)".	NÃO. - Voto vencido do Ministro Nunes Marques, pela inconst. total do § 12 do art. 235-C.
7. Fracionamento do descanso	ART. 235-D, § 1º Redação original: "§ 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."	INCONST. TOTAL	SIM

16 A inconstitucionalidade por arrastamento é, em uma definição geral, aquela que decorre de consequência lógica da declaração de inconstitucionalidade de outro dispositivo da mesma norma. Dá-se, portanto, "nos casos em que a inconstitucionalidade de parte da lei contamina outros preceitos ou outra parcela da lei, impedindo a sua preservação" (Sarlet; Marinoni; Mitidiero, 2019, p. 1495).

17 Conforme observa a doutrina (Sarlet; Marinoni; Mitidiero, 2019), a expressão "inconstitucionalidade por arrastamento" é também denominada e conhecida como "inconstitucionalidade por atração", "inconstitucionalidade por consequência", "inconstitucionalidade decorrente", "inconstitucionalidade em reverberação normativa", dentre outros termos. Ainda, importante notar, mais uma vez, que a inconstitucionalidade por arrastamento "não constitui tipo ou categoria de inconstitucionalidade, mas mera forma ou técnica de decisão da ação de inconstitucionalidade" (Sarlet; Marinoni; Mitidiero, 2019, p. 1496).

Assunto (pontos)	*Na topografia legal (e redação original)*	*Resultado Inconstitucionalidade*[14]	*Unanimidade?*
8. Descanso em movimento	ART. 235-D, § 2º Redação original: "§ 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."	INCONST. TOTAL	SIM
9. Viagens em duplas e descanso em movimento	ART. 235-D, § 5º Redação original: "§ 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."	INCONST. TOTAL	SIM
10. Viagens em duplas e descanso em movimento	ART. 235-E, INCISO III, DA CLT Redação conferida por força do art. 6º da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015): "Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos: (...) 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."	INCONST. TOTAL	SIM
11. Descanso em movimento	ART. 67-C DO CTB, § 3º: Redação conferida por força do art. 7º da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015): "§ 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 de 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.*" (grifou-se)	INCONST. PARCIAL - expressão "que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e (...)".	NÃO. - Voto vencido do Ministro Nunes Marques, pela inconst. total do § 3º do art. 67-C do CTB, com redação conferida pelo art. 7º da Lei nº 13.103/2015.

Além dos pontos esquematizados e considerados inconstitucionais pelo Plenário do STF, outros aspectos e artigos foram trazidos pela ADI nº 5.322 e discutidos em Plenário, como a exigência de exame toxicológico (art. 168, § 6º, da CLT, com redação conferida por força da Lei dos Caminhoneiros), dentre outros, mas que culminaram na improcedência, em consequente constitucionalidade (STF, 2023), os quais, entretanto, não serão objeto de estudo no presente artigo.

Das notícias divulgadas a respeito do julgamento, enfatizou o próprio STF pelas questões pertinentes às inconstitucionalidades quanto aos temas de

fracionamento de períodos de descanso, tempo de espera e descanso em movimento. Destacou-se a necessidade de garantia de segurança aos trabalhadores motoristas e preservação da saúde destes (STF, 2023).

Como não houve modulação de efeitos quanto a tais temas, muito se questiona quais são os possíveis efeitos e impactos da referida decisão do STF na ADI nº 5.322 nas mais diversas searas e para os mais diferentes atores e segmentos. É aqui então que se toma a apresentação da conjuntura e a possibilidade de alguns cenários, os quais serão melhor desvelados abaixo, em tópico próprio para tanto.

3 – Alguns cenários possíveis em face da decisão do STF na ADI nº 5.322

Cenário, de modo geral e na concepção teórica, é todo o "conjunto formado pela descrição coerente de uma situação futura e pelo encaminhamento dos acontecimentos que permitem passar da situação de origem à situação futura" (Godet, 2000, p. 19).

O presente artigo, ao apresentar possíveis cenários, guia-se pelo uso da análise de cenários ditos "normativos" (Godet, 2000, p. 19), pois verifica possíveis consequências e reações com base na conjuntura atual (decisão do STF na ADI nº 5.322 e momento presente). Neste sentido, clarifique-se que não se está a delimitar uma história consequencialista ou que acredita na inevitabilidade do movimento capitalista econômico em curso, mas apenas se desnuda realidades havidas a partir da conjuntura.

Importante observar, ainda, que os cenários ora apresentados foram balizados em premissas gerais, de caráter jurídico-processuais próprias da atuação das Cortes Constitucionais no controle de constitucionalidade (*in casu*, do STF), bem como em circunstâncias conjunturais próprias do julgamento da ADI nº 5.322 e dos principais atores (agentes) envolvidos, quais sejam: o Estado (Poder Judiciário, Poder Legislativo e Poder Executivo), as empresas (sobretudo aquelas que lidam com fretes) e os motoristas (empregados e autônomos).

Pois bem. Sob o prisma processual e jurídico, considerando que ainda não há trânsito em julgado da decisão do STF na ADI nº 5.322, malgrado a irrecorribilidade da decisão e os efeitos imediatos e *ex tunc* desta, consoante dispõem os arts. 26 e 28, parágrafo único, da Lei da ADI – Lei nº 9.868/1999[18], parece

18 *In verbis* (Brasil, 1999)*:* "Art. 26. A decisão que declara a constitucionalidade ou a inconstitucionalidade da lei ou do ato normativo em ação direta ou em ação declaratória é irrecorrível, ressalvada a interposição de embargos declaratórios, não podendo, igualmente, ser objeto de ação rescisória. (...) Art. 28. Dentro do prazo de dez dias após o trânsito em julgado da decisão, o Supremo Tribunal Federal fará publicar em seção especial do Diário da Justiça e do Diário Oficial da União a parte dispositiva do acórdão. Parágrafo único. A declaração de constitucionalidade ou de inconstitucionalidade, inclusive a interpretação conforme a Constituição e a declaração parcial de inconstitucionalidade sem redução de texto, têm eficácia contra todos e efeito vinculante em relação aos órgãos do Poder Judiciário e à Administração Pública federal, estadual e municipal".

temerário lançar a sorte (*alea jacta est*) da (não) aplicação da Lei dos Caminhoneiros a um cenário certo e irreversível, bem como parece cedo determinar, com segurança, todos os resultados e consequências do julgado ora exposto.

Neste sentido, dada a ausência de coisa julgada, basta menção à possibilidade de o STF acolher eventual oposição de embargos declaratórios com efeitos modificativos por parte dos interessados, ou, ainda, de modulação dos efeitos em decisão tomada pela maioria de dois terços de seus membros, conforme possibilita o art. 27 da Lei nº 9.868/1999. Tais "aberturas", decorrentes da ausência de coisa julgada, traçam possibilidades em cenários de restrita incidência, mas que já ocorreram[19].

Ademais, em uma análise de cenários gerais, ainda que a Decisão do STF pela inconstitucionalidade de diversos dispositivos da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015) e demais normas incidentes sobre a categoria (como a CLT e o CTB) tenha efeitos vinculantes, na forma do já mencionado art. 28, parágrafo único, da Lei da ADI, é preciso considerar a possibilidade fática de um uso indiscriminado de distinções (*dinstinguishing*) pelos Julgadores, por descontentamento dos resultados da ADI nº 5.322, sob o fundamento de que os casos analisados não se amoldam aos termos da decisão do STF. Quanto a tal cenário, cumpre recordar que os Juízes e Tribunais não podem negar os precedentes quando lhes forem convenientes, em decisões arbitrárias (Duxbury, 2008, p. 114, trad. livre) e em desrespeito à autoridade do STF (Mitidiero, 2017, p. 83-84), em que pese a realidade jurídica[20] denote que isso ocorra com frequência (Zaneti Júnior, 2015; Pugliese, 2016, p. 73-74).

Por outro lado, ao considerar os cenários acima colocados (cenário 1 – modificação da decisão proferida na ADI nº 5.322, em Sessão Virtual de 23/6/2023 a 30/6/2023, por força de acolhimento de eventuais embargos declaratórios com efeitos modificativos; e cenário 2 – desobediência da decisão do

19 A título de exemplo, mencione-se a categoria profissional dos optometristas e a ADPF nº 131, na qual houve decisão do Plenário pela validade dos Decretos Presidenciais ns. 20.931/1932 e 24.492/1932, em limitações à liberdade profissional dos optometristas, impedindo-os, por exemplo, de prescrever lentes de grau. Da decisão houve oposição de embargos de declaração e pedido de liminar, sob o argumento central de que o resultado do julgamento culminaria por suprimir o livre exercício da profissão dos optometristas graduados em nível superior, em consequente desvirtuamento do julgado. Assim, acolheu-se liminar e embargos declaratórios para fins de esclarecer que a validade da decisão não atingiria profissionais optometristas com curso superior reconhecidos pelo Poder Público, assim como o STF culminou por realizar modulação dos efeitos da decisão dos efeitos subjetivos da anterior decisão de recepção dos Decretos ns. 20.931/1932 e 24.492/1934 quanto aos optometristas de nível superior. *In*: STF, 2021.

20 Neste soar, interessante observar que a metodologia da análise de cenários se aproxima, de certa maneira, do realismo jurídico, no sentido de ambos perpassarem por questões empíricas e que envolvem diversos fatores (psicológicos, sociológicos, jurídicos, políticos, etc.) à consideração da tomada de decisões. Segundo Michel Troper (2006, p. 282), o realismo jurídico "trata-se de uma variante do positivismo jurídico, por conseguinte, de uma doutrina que quer esforçar-se em construir uma Ciência do Direito sobre um modelo derivado das ciências empíricas".

STF por parte dos Julgadores, sob o fundamento de distinções – *distinguishing* – tomadas de forma discricionárias), tem-se, como ponto positivo, o fato de que a referida decisão do STF na ADI nº 5.322 não resta engessada, sendo que o próprio STF poderá rever seu posicionamento em momento futuro, em superação do entendimento (*overruling*). Tal movimento é próprio às transformações históricas vivenciadas e aos movimentos tomados pelas Instituições e pelos diversos atores na sociedade democrática.

Inclusive, a participação e movimentação de atores a respeito da decisão do STF na ADI nº 5.322 é também fator relevante a ser considerado em cenários. No caso em tela, da ADI nº 5.322 e da Lei dos Caminhoneiros, não se pode considerar a decisão do STF como fechada em si própria, mas há também de se conferir possibilidades à implementação de melhorias efetivas por parte, a título meramente exemplificativo, da categoria (caminhoneiros) e Sindicatos. Outrossim, a atuação de empresas de frete e de empregadores já não passa despercebida quando se menciona na Decisão tomada pelo STF na ADI nº 5.322. Não é à toa, neste sentido, que já se cogita, como cenários ao empresariado, em aumento de preços de fretes e aumento no tempo de espera de entregas (GZH, 2023, s/p). Também, o medo da diminuição de empregos de motoristas, menos atratividade na profissão e aumento de terceirizações parece rondar os trabalhadores após a decisão do STF na ADI nº 5.322 (Estadão, 2023, s/p). Ainda, como projeção em face da ADI nº 5.322, já há quem mencione a impossibilidade de aumentar uma frota escassa e com elevações de custos (GZH, 2023, s/p).

No ponto, a título exemplificativo, já há menção pela doutrina de nota emitida pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região, que emitiu uma nota afirmando que as alterações trazidas por força do julgamento do STF na ADI nº 5.322 impactarão negativamente as empresas transportadoras, os consumidores e os próprios motoristas, inclusive traçando um cenário de possível colapso no setor (Calcini; Bocchi de Moraes, 2023, s/p).

Uma das dificuldades na análise de cenários é justamente o fato de que o comportamento dos agentes não é predefinido, havendo de se considerar as variáveis diversas do caso. Dentre essas, sobressai-se o medo e a desconfiança sobre um futuro traçado pelo STF, que são fatores psicológicos e sociais relevantes na conjuntura, sobretudo quando se está no palco globalizatório, de reconhecida imprevisibilidade em escala tanto regional quanto global (Zolo, 2006, p. 70-71).

A Reforma Trabalhista, advinda da Lei nº 13.467/2017, parece ser um bom exemplo no sentido de expor os medos ou conformações da sociedade ao Estado: por um lado, o legislador, ao reformar a sistemática trabalhista, renderia maiores empregos e formas de colocação das pessoas na economia, bem

como se modernizaria face à atualidade empresarial; de outro lado, significaria retrocessos em termos de direitos sociais trabalhistas garantidos por outrora.

Juridicamente, recorde-se, neste ponto, que o Poder Legislativo não resta vinculado à decisão do STF proferida na ADI nº 5.322, de modo que, nas análises de julgamentos do STF[21], a doutrina observa que, sobretudo em casos de descontentamento com a decisão e como "contragolpe", pode haver o efeito denominado de *backlash* (Fonteles, 2019, p. 27). Isso significa, pois, que ainda que a Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015) tenha sido declarada em parte inconstitucional, uma nova legislação, com disposições similares àquelas outrora declaradas inconstitucionais, pode surgir se assim for a vontade legislativa e política[22].

Conforme visto anteriormente, a manifestação popular de bloqueio de estradas pelo setor de transporte rodoviário de cargas foi colocada pela doutrina como o principal movimento que motivou as alterações legais, substituindo-se a Lei nº 12.619/2012 pela Lei nº 13.103/2015.

Outrossim, viu-se que a sociedade organizada, por seus representantes sindicais e com a intervenção do Ministério Público do Trabalho, concordou com a redação e regulamentação da profissão do motorista, já quando da Lei nº 12.619/2012.

Naquele momento, o tempo de espera foi criado *ope legis*, instituto que, em outros países, sequer é remunerado, ou considerado, sendo que o tempo de presença do motorista que acompanha o carregamento e o descarregamento do veículo era visto pelo próprio Judiciário especializado como sobreaviso[23]. A

21 Esses movimentos de contragolpe são cenários que efetivamente devem ser sopesados pelos Julgadores. De outro viés, os Ministros do STF parecem bem cientes dos contragolpes como efeitos reversos das suas decisões. Neste sentido, como exemplo, observa a doutrina o caso da descriminalização do porte de drogas para uso próprio, no qual o Ministro Luis Roberto Barroso "mencionou explicitamente o efeito 'backlash' como um dos fatores que influenciou sua decisão de liberar apenas o uso da maconha e não de todas as demais drogas" (Marmelstein, 2017, p. 160).

22 São vários os exemplos de *backlash* no Brasil, mas, quiçá, o caso mais conhecido e mencionado pela doutrina seja relativo ao Direito Ambiental e a "Emenda da Vaquejada" (EC nº 96/2017). Nesta situação, o STF entendeu, em julgamento de controle concentrado de lei estadual (ADI nº 4.983/CE), que os animais envolvidos nas práticas conhecidas como "vaquejadas" sofreriam tratamento cruel, razão pela qual haveria contrariedade com o art. 225, § 1º, VII, da Constituição da República Brasileira (STF, 2016, s/p). Contudo, com a decisão do STF, com o objetivo de superar o entendimento do STF, o Poder Legislativo, via Congresso Nacional, realizou Emenda Constitucional (EC nº 96/2017) que acrescentou o § 7º ao art. 225 da Constituição Brasileira, "para determinar que práticas desportivas que utilizem animais não são consideradas cruéis" (Brasil, 1988).

23 Cita-se o caso de deferimento de horas de sobreaviso a similitude do tempo de espera criado apenas com a Lei nº 12.619/2012 constando textualmente na ementa do acórdão proferido pelo TRT da 4ª. Região sobre a possibilidade da retroatividade da lei: "MOTORISTA. HORAS DE SOBREAVISO. REMUNERAÇÃO À BASE DE 1/3 DA HORA NORMAL. O fato do autor permanecer nos estabelecimentos indicados pela ré, fora de sua residência, indica que permanecia à disposição do empregador, sem poder empreender atividades particulares. Neste compasso, plenamente justificável a pretensão do obreiro no pagamento de horas à disposição. Sobre o tema, a novel Lei dos Motoristas,

possibilidade de fracionamento do intervalo interjornada também era prevista em lei[24]. O tempo de reserva[25] também foi fruto de consenso.

Observe-se que quanto à Lei nº 12.619/2012 não houve nenhum questionamento das entidades sindicais ou do Ministério Público do Trabalho, o que se dá em razão da construção dialógica do entendimento das peculiaridades da profissão do motorista.

Essa construção dialógica, produzida de um efeito *backlash*[26] advinda das bancadas ruralista e da indústria, que viram seus custos aumentarem, e sua produção reduzir, em razão do elevado impacto provocado com a Lei nº 12.619/2012, e a inadequação de alguns de seus dispositivos motivaram a paralisação nacional, que contou com a participação de transportadores, cujos efeitos culminaram com a aprovação da Lei nº 13.106/2015, que após um diálogo entre

---

de nº 12619/2012, em seu art. 235-E, § 4º, possui conteúdo declaratório para superar a dicotomia jurisprudencial quanto a este tempo à disposição do empregador, de modo que é inegavelmente cabível a remuneração. Na forma da nova Lei, este tempo é considerado como 'tempo de espera', remunerado à base da hora normal acrescida de 1/3, quando exigida a permanência junto ao veículo, hipótese dos autos. Todavia, o fato do contrato ter se findado em momento anterior à edição da nova legislação, não impede que se reconheça o regime de sobreaviso, apenas provendo-se o recurso empresarial para alterar a condenação da origem de horas de prontidão, remuneradas em 2/3 da hora normal, para sobreaviso, na razão de 1/3, situação mais próxima da nova disciplina estabelecida na Lei nº 12.619/2012" (TRT-4, 2014).

24 Mesmo regulamentando o Código de Trânsito, e não a CLT, a Lei nº 12.619/2012 admitia o fracionamento do tempo de descanso interjornadas, conforme Lei nº 12.619/2012, art. 67-A, § 3º, que aduzia que "o condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia" (Brasil, 2012). Os Estados Unidos seguem a Parte 395 – Horas de Serviço dos Condutores (*Hours of Service of Drivers*) da FMCSR (Federal Motor Carrier Safety Regulation). Na seção 395.3 da FMCSR, intitulada Tempo Máximo de Condução (*Maximum Driving Time*), menciona que nenhum condutor deverá conduzir: (1) por mais de 10 horas antecedidas de 8 horas consecutivas de descanso. Já no Canadá a essência de seu regulamento é que não é permitida a condução a) por mais de 13 horas antecedidas de 8 horas consecutivas de descanso. No Canadá as jornadas de trabalho dos motoristas extraprovinciais são estipuladas pelo Ato de Transporte Automotor (Motor Vehicle Transport Act – MVTA) constando essas observações na Referência 8, de referido regulamento.

25 De acordo com o que delimitava a Lei nº 12.619/2012, art. 235-E, § 6º: "Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal" (Brasil, 2012).

26 Cass Sunstein traz o conceito de *backlash* referindo-se a uma reação negativa ou resistência individual ou coletiva, que visa à manutenção do *status quo* contra ações que visem a promoção da igualdade ou a proteção de direitos, argumentando pela necessidade de estratégias graduais para evitar o risco deste *backlash*. Trazido para o campo do direito, o conceito pode ser observado quando de uma evidente desaprovação pública de uma decisão judicial, que tende a vir acompanhada de medidas populares muitas vezes acompanhadas de situações agressivas para resistir a esta decisão, buscando retirar sua força jurídica. A sugestão é a promoção de diálogo aberto e inclusivo, enfatizando os benefícios para todos os envolvidos e evitando uma abordagem de "nós contra eles", diálogo democrático sensível às preocupações e opiniões dos grupos que se sentem ameaçados pelas mudanças. Além disso, Sunstein (2007, n/p) enfatiza a importância de reconhecer e responder às preocupações legítimas das pessoas, mesmo que elas possam parecer irracionais ou equivocadas, em busca do consenso e da superação das divisões políticas que muitas vezes motivam o *backlash.*

Poder Legislativo, Poder Executivo, transportadores, embarcadores autônomos e os próprios motoristas empregados, promoveram a adequação legislativa. Entendendo a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestre que houve o retrocesso social com relação a alguns direitos conseguidos com a Lei nº 12.619/2012, ajuizou a ADI nº 5.322/STF.

Ou seja, o palco de aplicação da decisão do STF na ADI nº 5.322 não depende apenas do Poder Judiciário, mas também varia conforme interesses de atores diversos e da forma como estes se comportam, sobretudo quando, no caso em tela, a legislação em pauta (Lei dos Caminhoneiros, CLT e CTB) mobiliza boa parte da atividade econômica brasileira. Se por um lado o Poder Judiciário não age sozinho, por outro viés ele também possui o poder de moldar comportamentos futuros e fazer com que os atores centrais recalculem as formas como agiam (em conformação à decisão), o que pode ser efetivamente positivo tanto a trabalhadores quanto a empregadores. O que se constata com a decisão do STF é que, objetivamente considerada, ela não respeitou o que a própria categoria encontrou como consenso, ainda quando da Lei nº 12.619/2012, que sequer foi questionada.

Interessante observar, por exemplo, que o tempo de espera sequer é remunerado em outros países. Sua incorporação ao direito nacional é importante para a segurança jurídica e para a pacificação das relações entre capital x trabalho. E isso já ocorria há mais de oito anos[27], formando-se precedentes pela constitucionalidade do instituto na Justiça especializada.

---

27 Como exemplos:

"A) AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. TEMPO DE ESPERA. MOTORISTA PROFISSIONAL. O presente agravo de instrumento merece provimento, com consequente processamento do recurso de revista, haja vista que o reclamante logrou demonstrar a configuração de divergência jurisprudencial específica. Agravo de instrumento conhecido e provido. B) RECURSO DE REVISTA. TEMPO DE ESPERA. MOTORISTA PROFISSIONAL. A Lei nº 12.619/2012 alterou a CLT para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. Nesse sentido, acrescentou ao texto consolidado os arts. 235-A a 235-G, que, além de disporem sobre o exercício da profissão de motorista em empresas de transporte de cargas e de passageiros, tratam do chamado tempo de espera. De acordo com o art. 235-C, § 8º, são 'consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias'. Nessa linha, dispôs o § 9º do mencionado dispositivo consolidado que 'as horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30%'. Recurso de revista conhecido e parcialmente provido." (TST, 2021)

"RECURSO DE REVISTA. HORAS EXTRAORDINÁRIAS. MOTORISTA PROFISSIONAL. TEMPO DE ESPERA. TEMPO À DISPOSIÇÃO. NÃO CONFIGURAÇÃO. ART. 235-C, §§ 2º, 8º E 9º, DA CLT. PROVIMENTO. Segundo o disposto no art. 235-C, §§ 2º, 8º e 9º, da CLT, considera-se tempo de espera, o período em que o motorista de transporte rodoviário de cargas fica aguardando a carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, tempo não computado na jornada de trabalho. Dessa forma, o tempo de espera não deve ser considerado tempo à disposição para fim

Entretanto, diversamente do que entende a Justiça especializada, o STF incorporou as horas em espera à jornada do motorista. O retrocesso social alegado pela autora da ADI nº 5.322 referia-se à redução do valor da indenização pelo tempo de espera de hora acrescida de 30%, de natureza indenizatória prevista na Lei nº 12.619/2012, para apenas 30% na Lei nº 13.103/2015. O Judiciário, antes da Lei nº 12.619/2012, tratava esse tempo como sobreaviso, repise-se. Jamais como jornada. Essa decisão altera o que foi consensualmente acordado quando da Lei nº 12.619/2012, arruinando o próprio instituto criado e devolvendo insegurança jurídica aos jurisdicionados.

Quanto à flexibilização do intervalo interjornadas, as peculiaridades do segmento fazem com que a decisão do STF constranja ainda mais os motoristas profissionais, do que a própria iniciativa legislativa, que já havia sido pacificada nos Tribunais especializados. A obrigação de fruição de intervalos interjornadas de 11 horas consecutivas traz, ainda mais quando relacionada à inclusão do tempo de espera à jornada, um fator desconsiderado quando da decisão do STF que merece serena avaliação. Explica-se: o motorista carreteiro irá usufruir de seu intervalo, em postos de combustíveis ou em locais de carga e descarga, de regra, uma vez que são insuficientes os pontos de parada públicos. O STF ao entender que a preocupação seria com a saúde e bem-estar do motorista, na realidade, pelas condições fáticas do segmento, coloca os profissionais em situação constrangedora, obrigando estes a passar mais tempo em pontos indesejados e, considerando a soma dos itens declarados inconstitucionais da Lei nº 13.103/2015, é possível afirmar que haverá a redução dos intervalos arbitrados pelo próprio profissional, podendo, pela soma de fatores, prejudicar, em tese, seu convívio familiar, seu próprio descanso e sua própria produtividade. Essa discussão já havia quando da adequação da Lei nº 12.619/2012 pela Lei nº 13.103/2015.

O motorista, pela Lei nº 13.103/2015, poderia optar em realizar de 8 a 11 horas de intervalo interjornada. Sabendo de sua próxima parada, calculando o tempo de espera, poderia alargar ou reduzir esse tempo de descanso, uma vez que poderia prever qual o local, qual o momento e qual a oportunidade que seria mais cômodo usufruir de suas paradas. Com a ADI nº 5.322, sua janela de decisão é reduzida. Obrigatoriamente deve estar com o veículo parado por 11 horas. Tendo outras 13 horas do dia para cumprir sua jornada e realizar seus intervalos intrajornadas, e, considerando a inconstitucionalidade aparente do

---

de aferição da jornada do motorista profissional, não sendo computado como hora extraordinária, e sim indenizado com base no salário-hora acrescido de 30%. Precedentes. Na hipótese, a egrégia Corte Regional considerou o tempo de espera, despendido pelo motorista no descarregamento da carga ou fiscalização da mercadoria, como tempo à disposição do empregador, com o consequente pagamento de horas extraordinárias, violando o disposto no art. 235-C, § 8º, da CLT. Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento." (TST, 2020)

tempo de espera, que agora faz parte de sua jornada, suas opções foram reduzidas. Considerando que seu tempo de direção não foi alterado por nenhum regramento ou decisão judicial, as opções pessoais dos motoristas foram prejudicadas em razão da realidade e peculiaridade de sua função.

Fato similar ocorre com a impossibilidade declarada na ADI nº 5.322 de acumulação de descansos semanais. Desconsiderando a realidade e a extensão territorial do Brasil, a cumulatividade de descansos semanais no domicílio do motorista é prejudicada pela fruição, semanal e obrigatória, do descanso, no local em que este se encontrar. Esse fator soma-se aos dois outros, incorporação do tempo de espera à jornada e a impossibilidade de fracionamento do intervalo interjornada, permitido em outros países para a profissão de motorista[28].

Inclusive, a doutrina observa que tomar fatos em uma percepção consequencialista ou a um destino certo de enfraquecimento de direitos em torno do capitalismo econômico não parece conduzir a respostas viáveis à construção de direitos (Luzes, 2022, p. 149-162).

Observe-se que o próprio STF, no julgamento da ADI nº 5.322, por reiteradas vezes, fez menção à saúde do trabalhador (a exemplo maior da necessidade de garantia do direito social ao descanso) e na urgência de atendimento de demandas por melhorias em estradas e no trânsito (STF, 2023). Por certo, não pretendeu o STF um retrocesso de direitos sociais constitucionalmente garantidos à sociedade brasileira, ao que o respeito dos atores e agentes, em conformação, com a referida decisão proferida na ADI nº 5.322 obriga, em um cenário, trazer novos investimentos e aprimoramento da qualidade de vida dos trabalhadores. E esse investimento deve advir principalmente do Poder Público, com a construção dos locais de parada e descanso[29], com pacificação da constitucionalidade da tabela de preços mínimos para o Transporte Rodoviário de Cargas[30], bem como pela atualização da Lei de Estadias (Lei nº 11.442/07), sendo essa fortemente impactada pela decisão da ADI nº 5.322/STF, que deverá alterar a remuneração pelo tempo parado pelos transportadores, aumentando diretamente o custo-brasil.

Em suma: destas pequenas considerações, de caráter jurídico, político e social da conjuntura (ou seja, do momento atual vivenciado), e sem maiores juízos de valor ou morais, foi possível extrair, pelo menos, cinco cenários

28 Na União Europeia permite-se o fracionamento do descanso diário. Por sua vez, o Chile permite descanso de 8 horas ininterruptas dentro de 24 horas e a fruição de mais 3 horas ao longo da jornada.

29 Sobre os pontos de parada e descanso, ver a página institucional: Ministério dos Transportes, 2020.

30 Questiona-se a constitucionalidade da Medida Provisória nº 832, de 27 maio de 2018, por meio das ADIs 5.956, 5.959 e 5.964/STF, que ainda aguardam julgamento.

possíveis[31] em face da decisão proferida pelo STF na ADI nº 5.322, abaixo esquematizados.

Tabela 2 – Confecção própria

Conjuntura	*Cenário*
AUSÊNCIA DE TRÂNSITO EM JULGADO	Cenário 1 – Modificação do julgamento proferido em sessão virtual finalizada em 30/06/2023, por força de embargos declaratórios com efeitos modificativos (infringentes) ou por força de nova modulação dos efeitos decisórios.
EFEITOS VINCULANTES DA DECISÃO DO STF AO PODER JUDICIÁRIO E POSSIBILIDADE DE DISTINÇÃO (*DISTINGUISHING*)	Cenário 2 – Uso indiscriminado de distinções (*dinstinguishing*) pelos Julgadores, por descontentamento dos resultados da ADI nº 5.322 e arbitrariedades, sob o fundamento de que os casos analisados não se amoldam aos termos da decisão do STF. Desobediência da decisão do STF por parte dos Julgadores.
AUSÊNCIA DE EFEITO VINCULANTE AO PRÓPRIO STF	Cenário 3 – Possibilidade de superação do entendimento em casos futuros envolvendo motoristas caminhoneiros, pelo próprio STF, em *overruling.*
MEDO/DESCONFIANÇA DA SOCIEDADE COM OS EFEITOS DA DECISÃO DA ADI Nº 5.322 NO COTIDIANO BRASILEIRO	Cenário 4 – Contragolpe (*backlash*), por parte do Poder Legislativo, em atuação com outros atores da sociedade brasileira (a exemplo maior de empresas de frete, etc.), em nova legislação, mas similar aos antigos moldes da Lei dos Caminhoneiros.
MEDO/DESCONFIANÇA DA SOCIEDADE COM OS EFEITOS DA DECISÃO DA ADI Nº 5.322 NO COTIDIANO BRASILEIRO	Cenário 5 – Atuação e conformação de agentes e atores com fins de cumprimento integral da decisão do STF, em melhorias efetivas nas condições dos motoristas e transportadores, com a atualização legislativa, que envolva direitos sociais, remuneração digna, produtividade e escoamento de safras, promovendo, de qualquer forma, um círculo virtuoso que respeite o trabalho decente, desenvolvimento econômico, segurança jurídica e viária. Modulação do futuro por parte do próprio STF.

De todo modo, face aos cenários ora colocados, sem contar com diversos outros possíveis, mostra-se cabível concluir que a decisão da ADI nº 5.322 não apazigua por completo todas as questões vivenciadas pelos caminhoneiros e demais atores, reproduzindo questões que foram pacificadas quando da Lei nº 12.619/2012 e da própria Lei nº 13.103/2015, estabelecendo-se novas balizas – tanto processuais quanto materiais – à consideração.

Por certo, ainda haverá muitas implicações decorrentes deste julgado, mas ainda parece cedo para uma avaliação com segurança dos resultados e

31 Conforme observa Michel Godet (2000, p. 11-12): "A incerteza do futuro pode ser apreciada a partir do conjunto de cenários que repartem entre si o campo dos prováveis. Em princípio, quanto maior for o número de cenários maior será a incerteza. Mas será maior apenas em princípio, porque é necessário ter também em conta as diferenças de conteúdo entre os cenários: os mais prováveis podem ser muito próximos ou muito contrastados".

consequências geradas na vida prática dos motoristas e empregadores. Ainda assim, a análise de cenários é tarefa que traz à baila a atuação presente das Cortes Constitucionais, bem como se apresenta relevante à reflexão de estratégias e de atuação futura por parte dos principais agentes envolvidos, dos quais não se exclui os julgadores. Conforme observa Michel Godet (2000, p. 13), em relação aos cenários, alguns comportamentos podem ser verificados, quais sejam:

> Face ao futuro, os homens podem escolher entre quatro atitudes: a avestruz passiva, que sofre a mudança; o bombeiro reactivo, que aguarda que o fogo se declare para o combater; o segurador pré-activo, que se prepara para as mudanças previsíveis porque sabe que a reparação é mais cara que a prevenção; e, enfim, o conspirador pró-activo, que actua no sentido de provocar as mudanças desejadas.

Neste artigo, sem tentar adentrar em julgamentos de valor ou morais, apenas procurou-se traçar, em sopesamento de pontos positivos/negativos e de circunstâncias jurídico-processuais, os possíveis efeitos práticos e jurídicos, em cenários, daquilo que julgado pelo STF na ADI nº 5.322.

4 – Conclusão

Em Sessão Virtual concluída em 30/6/2023, perpassados mais de oito anos do advento da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015) e da propositura de ação de inconstitucionalidade por parte da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), o STF julgou, em Plenário, a ADI nº 5.322, declarando a inconstitucionalidade de diversos pontos da Lei dos Caminhoneiros, referentes à jornada de trabalho, pausas para descanso, repouso semanal e viagens em dupla.

Tal julgamento, em si, acrescido das respostas por ora realizadas pelos principais atores deste palco, abriu margem a diversas possibilidades futuras, em potenciais cenários, mencionados aqui apenas a título exemplificativo, em perspectivas.

Procurou-se a não realização de juízos de valor ou juízos morais para traçar os cenários, o que desnudou que ainda há forte insegurança (em possível reação de desconfiança ou medo por parte dos atores) sobre o julgamento do STF na ADI nº 5.322.

Com tais recortes, colocam-se cinco possíveis cenários, traçados a partir da conjuntura atual e de aspectos jurídico-processuais gerais do controle de constitucionalidade exercido pelo STF, a saber:

(1) Cenário 1 – Modificação do julgamento proferido em sessão virtual finalizada em 30/06/2023, por força de embargos declaratórios com efeitos modificativos (infringentes) ou por força de nova modulação dos efeitos decisórios.

(2) Cenário 2 – Uso indiscriminado de distinções (*dinstinguishing*) pelos Julgadores, por descontentamento dos resultados da ADI nº 5.322 e arbitrariedades, sob o fundamento de que os casos analisados não se amoldam aos termos da decisão do STF. Desobediência da decisão do STF por parte dos Julgadores.

(3) Cenário 3 – Possibilidade de superação do entendimento em casos futuros envolvendo motoristas caminhoneiros, pelo próprio STF, em *overruling.*

(4) Cenário 4 – Contragolpe (*backlash*), por parte do Poder Legislativo, em atuação com outros atores da sociedade brasileira (a exemplo maior de empresas de frete, etc.), em nova legislação, mas similar aos antigos moldes da Lei dos Caminhoneiros.

(5) Cenário 5 – Atuação e conformação de agentes e atores com fins de cumprimento integral da decisão do STF, em melhorias efetivas nas condições dos trabalhadores. Modulação do futuro por parte do próprio STF.

Por mais que ainda pareça cedo para verificação da ocorrência dos possíveis cenários, considerá-los e colocá-los à reflexão parece ser uma tarefa relevante, sobretudo para determinar estratégias por parte dos principais agentes em tela (como empresas, caminhoneiros empregados ou autônomos, sindicatos representantes da categoria, o próprio Poder Judiciário, o Poder Legislativo, etc.), bem como para uma compreensão geral da atuação das Cortes Constitucionais. A análise de cenários, inclusive, mostra-se uma via possível de amadurecimento jurídico e de alinhamento institucional estatal.

Por outro lado, analisado todo o panorama em que nasceram as leis reguladoras dos motoristas caminhoneiros (Lei nº 12.619/2012 e, posteriormente, Lei nº 13.103/2015), é possível verificar que o diálogo institucional, obtido com a construção de um entendimento difícil quanto à jornada de trabalho em duas regulamentações, que contaram com participação efetiva dos Poderes Legislativo e Executivo, motivada pela iniciativa do Ministério Público do Trabalho, com ampla participação de motoristas e transportadores, embarcadores e autônomos, sofreu um severo prejuízo, uma vez que, aparentemente, a decisão da ADI nº 5.322/STF revelou, ao final, ser mais um monólogo institucional, em que a "última voz" do Supremo Tribunal Federal não percebeu os compromissos concorrentes entre os envolvidos, com o Estado de Direito e com a autodeterminação.

5 – Referências bibliográficas

ALMEIDA DE MORAES, Paulo Douglas. Impacto da Lei nº 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. *In*: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard (org.). *Motorista profissional*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 1 jul. 2023.

BRASIL. *Lei nº 9.868, de 10 de novembro de 1999*. Dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade e da ação declaratória de constitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal. Presidência da República, Brasília, 10 de novembro de 1999. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9868.htm. Acesso em: 20 jul. 2023.

BRASIL. *Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis ns. 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Presidência da República, Brasília, 30 de abril de 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 20 jul. 2023.

BRASIL. *Lei nº 13.013, de 2 de março de 2015*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Presidência da República, Brasília, 2 de março de 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 1 ago. 2023.

CALCINI, Ricardo; BOCCHI DE MORAES, Leandro. Prática trabalhista – lei do motorista e os impactos da decisão do Supremo na ADI nº 5.322. *Consultor Jurídico (Conjur)*, 20 de julho de 2023. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2023-jul-20/pratica-trabalhista-lei-motorista--impactos-decisao-supremo-adi-5322. Acesso em: 1 ago. 2023.

CARVALHO, Augusto César Leite de. Trabalho rodoviário: reflexões sobre a reforma legal de 2015. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016, p. 60-76.

CNN BRASIL. *Fretes rodoviários crescem 37% no primeiro trimestre de 2022, aponta estudo*. 31/5/2022. Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/economia/fretes-rodoviarios-crescem-37-no-primeiro-trimestre-de-2022-aponta-estudo/#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20fretes%20rodovi%C3%A1rios,foi%20de%201%2C06%20milh%C3%A3o. Acesso em: 21 jul. 2023.

COLATTO, Valdir. *Cartilha nova lei dos motoristas*. Lei nº 13.103/2015. 2015. Disponível em: http://valdircolatto.com.br/wp-content/uploads/2015/08/cartilha_nova_lei_motoristas.pdf. Acesso em: 22 jul. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). *Manifestação – Amicus curiae* na ADI nº 5.322. Brasília/DF, 8 de maio de 2023. Disponível em: https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925. Acesso em: 24 ago. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES (CNTTT). *CNTTT protocola ADI contra Lei nº 13.103/2015*. Veja na íntegra as peças. 2015. Disponível em: http://www.cnttt.org.br/cnttt-protocola-adi-contra-lei-13-1032015. Acesso em: 11 ago. 2023.

DUXBURY, Neil. *The nature and authority of precedent*. Cambridge University Press, 2008.

ESTADÃO, Estradão. *Legislação – Mudança na lei do caminhoneiro torna profissão menos atrativa.* Com o veto de trechos da Lei do Caminhoneiro pelo STF, sobretudo em relação ao descanso, setor de transporte teme que será cada vez mais difícil atrair novos profissionais. Aline

Feltrin, 18 ago. 2023. Disponível em: https://estradao.estadao.com.br/caminhoes/mudanca-na-lei-do-caminhoneiro-torna-profissao-menos-atrativa. Acesso em: 20 ago. 2023.

FONTELES, Samuel Sales. *Direito e backlash.* Salvador: Juspodivm, 2019.

GAÚCHA ZH (GZH). Notícias. *Frete subirá 30% com mudança na lei dos caminhoneiros, dizem transportadoras do RS*: além do aumento no custo das viagens, o tempo de espera entre as entregas deve aumentar. Colunistas: Giane Guerra e Vitor Netto, 24/07/2023. Disponível em: https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/giane-guerra/noticia/2023/07/frete-subira-30-com-mudanca-na-lei-dos-caminhoneiros-dizem-transportadoras-do-rs-clkbe3sks002n015lge4me07u.html. Acesso em: 5 ago. 2023.

GEMIGNANI, Tereza Asta; GEMIGNANI, Daniel. *A nova lei do motorista profissional e os direitos fundamentais*: análise específica e contextualizada das Leis nºs 12.619/2012 e 13.103/2015. 2. ed. São Paulo: LTr, 2016.

GEMIGNANI, Tereza Asta; GEMIGNANI, Daniel. As Leis nºs 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista: questões controversas. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região*, 19(19), p. 202-214, 2017. Disponível em: https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/issue/view/4. Acesso em: 2 ago. 2023.

GODET, Michel. A caixa de ferramentas da prospectiva estratégica. Lisboa. *Caderno do Cepes*, 2000. Disponível em: http://www.institutobrasilrural.org.br/download/20080615095245.pdf. Acesso em: 13 ago. 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Construção da matriz origem-destino de transporte inter-regional de cargas e passageiros para o plano nacional de logística integrada. Relatório de Pesquisa. *Relatório 1*, 2016. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9969/1/Desenho%20da%20Pesq%20Orig%20Dest%20Trans%20Rodov%20Brasil_Relat%c3%b3rio%201.pdf. Acesso em: 1 ago. 2023.

LUZES, Fabiano Fernandes. Da cegueira deliberada à fragmentação das balizas protetivas trabalhistas no interior da Corte Constitucional brasileira: um olhar opaco sobre os direitos e conflitos inerentes à relação laboral. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, São Paulo, v. 88, n. 4, p. 149-162, out./dez. 2022.

MARMELSTEIN, George. Efeito *backlash* da jurisdição constitucional: reações políticas ao ativismo judicial. *In*: MATIAS, João Luís Nogueira (org.). *Direito, complexidade e globalização*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

MENDES, Gilmar Ferreira. *Curso de direito constitucional*. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Legislação* – Pontos de parada e descanso. Publicado em: 17/8/2015, Atualizado em: 09/01/2020. 2020. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/sistema-de-transportes/legislacao-pontos-de-parada-e-descanso#:~:text=Portaria%20MINFRA%20n%C2%BA%205.176%2F%202019%20-%20Disp%C3%B5e%20sobre,disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%ADcio%20da%20profiss%C3%A3o%20de%20motorista. Acesso em: 28 ago. 2023.

MITIDIERO, Daniel Francisco. *Cortes superiores e cortes supremas*: do controle à interpretação da jurisprudência ao precedente. 3. ed. São Paulo: RT, 2017.

PASSOS, Edésio *et al.* Normatização do ato de dirigir por trabalhador subordinado. *In*: PASSOS, Edésio; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard (org.). *Motorista profissional*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

PORTUGAL. Imprensa Nacional. Casa da Moeda. *Lexionário* – Inconstitucionalidade parcial qualitativa. Disponível em: https://diariodarepublica.pt/dr/lexionario/termo/inconstitucionalidade-parcial-qualitativa. Acesso em: 15 ago. 2023.

PUGLIESE, William S. *Precedentes e a civil law brasileira*: interpretação e aplicação do novo Código de Processo Civil. São Paulo: RT, 2016.

SAMPAIO, José Adércio Leite. *A Constituição reinventada*: pela jurisdição constitucional. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.

SARLET, Ingo Wolfgang; MARINONI, Luiz Guilherme; MITIDIERO, Daniel. *Curso de direito constitucional*. 8. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2019.

SUNSTEIN, Cass R. Backlash's travels. *Harvard Civil Rights-Civil Liberties Law Review*, v. 42, 2007.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *ADI nº 4.983/CE*. Plenário. Rel. Min. Marco Aurélio, julgado em 06/10/2016. Disponível em: https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=12798874. Acesso em: 20 ago. 2023.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *ADI nº 5.322/DF*. Procedente em parte. Julgamento virtual pelo Tribunal Pleno. Sessão virtual de 23/6/2023 a 30/6/2023. Rel. Min. Alexandre de Moraes, 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925. Acesso em: 10 ago. 2023.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *ADPF nº 131/DF*. Plenário. Sessão virtual de 15/10/2021 a 22/10/2021. DJe 25/10/2021. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2595967. Acesso em: 16 ago. 2023.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *ADPF nº 449*. Tribunal Pleno. Rel. Min. Luiz Fux, julgado em 08/5/2019, processo eletrônico. DJe-190 divulg. 30/8/2019, publicação 2/9/2019. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5167205. Acesso em: 20 jul. 2023.

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO (TRT-4). *Autos 0000716-25.2012.5.04.0663*. Relator: Marcelo José Ferlin D Ambroso, 2ª Turma. Data de julgamento: 5 jun. 2014.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST). *RR: 106696720155150124*. Rel. Guilherme Augusto Caputo Bastos, Data de Julgamento: 11/3/2020, 4ª Turma, data de publicação: DEJT 20/3/2020.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST). *RR: 202473720165040282*. Relª Min. Dora Maria da Costa, Data de julgamento: 10/3/2021, 8ª Turma, data de publicação: 12/3/2021.

TROPER, Michel. Uma teoria realista da interpretação. *Revista Opinião Jurídica*, Fortaleza (CE), v. 4, n. 8, p. 280-300, 2006. Disponível em: https://periodicos.unichristus.edu.br/opiniaojuridica/article/view/2026/614. Acesso em: 27 jul. 2023.

ZANETTI JÚNIOR, Hermes. *O valor vinculante dos precedentes*: o modelo garantista e a redução da discricionariedade judicial. Uma teoria dos precedentes normativos vinculantes. Salvador: Juspodivm, 2015.

ZOLO, Danilo. Teoria e crítica do Estado de direito. *In*: COSTA, Pietro; ZOLO, Danilo (org.). *O Estado de direito*: história, teoria, crítica. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

Recebido em: 28/8/2023
Aprovado em: 2/10/2023

Como citar este artigo:
GONÇALVES, Ane Elise Brandalise; TEIXEIRA FILHO, Amilcar Cordeiro. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Porto Alegre, vol. 89, n. 4, p. 137-162, out./dez. 2023.