

ANÁLISE DOS IMPACTOS DA ADI 5322 SOB A LEI N° 13.103/2015 - LEI DOS MOTORISTAS

I – RESUMO DA DECISÃO DO STF NA ADI 5322:

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTT) ingressou perante o Supremo Tribunal Federal (STF), com Ação de Inconstitucionalidade (ADI), a qual tramita sob o n.º 5322, questionando a constitucionalidade de diversos trechos da Lei n.º 13.103/2015, conhecida como Lei dos Motoristas.

No dia 30.6.2023, foi concluído o julgamento que declarou a inconstitucionalidade de alguns trechos do referido diploma legal, causando impactos enormes à categoria, passíveis de causar uma crise em diversos setores.

Trechos suprimidos	Exclusão do tempo de espera	Impossibilidade de descanso do motorista embarcado, com o veículo em movimento	Impossibilidade de fracionamento do intervalo de 11 horas em 8 + 3	Impossibilidade de cumulação do descanso semanal quando em viagem
Antes da ADI	Tempo de espera não era considerado como jornada, contabilizando apenas o tempo de direção como jornada.	Nas viagens de longa distância com a utilização de dois motoristas o tempo em que o motorista não estava na direção era considerado repouso, podendo o veículo, pela possibilidade de revezamento, rodar 24h no dia.	O intervalo intrajornada (de 11h, entre duas jornadas) podia ser usufruído de forma fracionada, sendo o primeiro período de 8h e no dia seguinte as 3h faltantes	O motorista, em viagem de longa duração, podia acumular até 3 descansos semanais remunerados (folga semanal) para usufruir quando do retorno a base (residência). Na prática, poderia ficar até 5 dias consecutivos de folga em casa.

A decisão na ADI 5322 supostamente objetivou melhorar as condições de trabalho e segurança dos motoristas de caminhão. No entanto, as implicações concretas da declaração de inconstitucionalidade são muito severas para as transportadoras, para as distribuidoras de combustíveis, para todos os demais setores que dependem do transporte rodoviário, e, conseqüentemente para toda a sociedade, inclusive motoristas. Sobretudo se a decisão for aplicada imediatamente, sem o um necessário período de adaptação para cumprimento das novas regras, mediante modulação dos efeitos daquela decisão, nos termos do art. 27 da Lei 9869/99¹. É o que passaremos a expor com maior detalhamento a seguir.

¹ Art. 27. Ao declarar a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo, e tendo em vista razões de segurança jurídica ou de excepcional interesse social, poderá o Supremo Tribunal Federal, por maioria de dois terços de seus membros,

II – PRINCIPAIS IMPACTOS DA APLICABILIDADE IMEDIATA DA DECISÃO:

A inconstitucionalidade das normas gera queda na produtividade do transporte rodoviário, exigindo mais tempo de viagem para o transporte da mesma mercadoria, mais motoristas e a aquisição de mais caminhões tanque.

- escassez de motoristas treinados, em especial para o transporte de cargas perigosas
- limitação de caminhões tanque disponíveis e da capacidade da indústria de produzi-los na velocidade necessária à demanda imediata;
- aumento de emissões de carbono, pelo aumento dos caminhões em trânsito
- aumento do custo com a mão de obra, implicando no aumento de contratação de motoristas autônomos (precarização da mão de obra);
- crise na distribuição rodoviária;
- possível desabastecimento;
- aumento do custo operacional e do custo do transporte da ordem de bilhões de reais;
- impacto no custo de todos os itens que demandam de transporte rodoviário e, conseqüentemente, na inflação;
- aumento da desigualdade econômica-social;
- escassez de Pontos de Parada para Descanso homologados (1 a cada 2.000 km);
- impossibilidade do usufruir os descansos semanais na residência e com a família.

Inicialmente, vale esclarecer que a decisão em comento, em especial no que concerne à imposição de que todo o tempo de espera para carga e descarga seja considerado jornada, leva uma redução da produtividade do setor de transporte rodoviário de cargas, uma vez que cada viagem levará muito mais tempo para ser concluída, aumentando a necessidade de motoristas e de veículos empenhados na atividade tão logo o novo regramento seja exigido. Esse racional se amplia ainda mais em operações de longas distâncias, diante da dificuldade de troca de condutores no decorrer da viagem.

Nesse cenário, a decisão impõe uma série de preocupações, de cunho não somente econômico, mas sobretudo também operacional, podendo ensejar o risco concreto de desabastecimento com consequência muito nefastas para toda à sociedade, afetando todo o setor produtivo, serviços públicos essenciais (segurança, transporte, saúde, etc) e a população em geral.

Isso porque, em primeiro lugar, já há uma escassez de motoristas de carga no mercado de trabalho em geral, como identifica o estudo da CNT em anexo, que aponta que cerca de 45% das empresas do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) têm vagas disponíveis para motoristas – 65,1% dos empresários do TRC citaram não encontrar com facilidade esses profissionais. Tal preocupação de

restringir os efeitos daquela declaração ou decidir que ela só tenha eficácia a partir de seu trânsito em julgado ou de outro momento que venha a ser fixado.

escassez de mão de obra, para a contratação em larga escala por todo o mercado, se revela muito mais relevante no mercado de combustíveis, diante da especificidade dos caminhões (tanque) e da qualificação necessária para o transporte de produto perigoso.

Em segundo lugar, as montadoras terão grande dificuldade em atender a alta demanda por novos caminhões tanque (cavalo e carreta), que será gerada pela decisão em vias de ser publicada. Apenas a título de balizamento, hoje, em um panorama de mercado já aquecido, a fila para novos caminhões gira em torno de 90 dias. Com um aumento geral, é muito provável a falta de insumos para esses veículos, aumento ainda mais o tempo de entrega dos veículos, bem como o aumento dos preços e a insuficiência das linhas de crédito, afetando principalmente os pequenos transportadores.

Vale salientar que essa queda de produtividade deverá importar em um aumento de custos de frete, no setor de combustíveis, de cerca de 10%², o que gera um aumento de preços de combustíveis, refletindo em todos os produtos e na economia como um todo. Compete pontuar que o custo logístico do Brasil já é consideravelmente elevado, quando comparado a outros países, representando cerca de 13,3% de todo o PIB, segundo estimativa do Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS), decorrente, em grande parte, da dependência do país do modal rodoviário.

Esse impacto será ainda maior nas localidades mais afastadas dos centros produtores e comerciais, corroborando ainda mais com a desigualdade econômica-social.

Quanto ao GLP um dos principais efeitos percebidos é a possibilidade de desabastecimento de combustíveis e GLP e outros produtos devido à carência de mão de obra qualificada, principalmente para transporte de produto perigoso, o que exige mais disciplina dos motoristas e uma maior qualificação, estima-se a necessidade de contratar 20% de motoristas adicionais e adquirir aproximadamente 2.000 novos caminhões para o transporte de Combustível e GLP.

A propósito, não é demasiado lembrar que, conforme preceitua o §1o do art. 1º da Lei n. 9.847/99³, o abastecimento nacional de combustíveis é considerado atividade de utilidade pública de interesse da União, ocorrendo que a Lei n. 9.478/97, em seu art. 1, “v”⁴, estabelece como objetivo fundamental da política energética nacional a garantia de fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional

Ademais, é imperioso destacar que a impossibilidade de fracionamento do interstício, bem como a de cumulação dos DSR demandará um aumento no número dos locais de parada para os

² Vale pontuar que esse percentual foi estimado para o setor de distribuição de combustíveis, cujos maiores impactos se concentram no tempo de espera para a ser considerado como jornada. Em outros setores da economia, que dependerão de maiores ajustes, os impactos poderão ser ainda maiores.

³ Art. 1o A fiscalização das atividades relativas às indústrias do petróleo e dos biocombustíveis e ao abastecimento nacional de combustíveis, bem como do adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e do cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata a Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997, será realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ou, mediante convênios por ela celebrados, por órgãos da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. (Redação dada pela Lei no 12.490, de 2011)

§ 1o O abastecimento nacional de combustíveis é considerado de utilidade pública e abrange as seguintes atividades: (Vide Medida Provisória no 214, de 2004) (Redação dada pela Lei no 11.097, de 2005) [...]

⁴ Art. 1º As políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia visarão aos seguintes objetivos: [...]

V - garantir o fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional, nos termos do § 2o do art. 177 da Constituição Federal;

motoristas. Ocorre que, atualmente, há uma grande desigualdade de locais de parada homologados, que contem com segurança e conforto para os motoristas, calhando que algumas regiões do país enfrentam reconhecida deficiência de pontos que contem com os requisitos estabelecidos nas normas que regem o tema, conforme diagnosticado pelo Ministério do Transporte⁵.

Da mesma forma, a impossibilidade do acúmulo dos descansos semanais, os obrigará a gozar dos referidos descansos, mesmo durante de viagens de longa distância, ou seja, o impossibilita de usufruir em sua residência com a família.

III – NECESSIDADE DE MODULAÇÃO DOS EFEITOS DA DECISÃO:

A ausência de modulação, faz com que seja possível o ajuizamento de reclamações trabalhistas para cobrar valores de horas extras e intervalos – que até então não eram devidos – de forma retroativa

- insegurança jurídica;
- criação de passivo trabalhista retroativo;
- risco de quebra das transportadoras;
- perdas de postos formais de empregos;
- possibilidade de desabastecimento, principalmente de combustíveis;
- crise econômica.

Em não havendo a modulação, ocorrerá a violação do instituto da segurança jurídica, criando o risco real de um enorme passivo trabalhista retroativo (dos últimos 5 anos), de direitos que até então não existiam.

É importante ressaltar que há a presunção de constitucionalidade de toda lei, conforme previsto no art. 97 da Constituição Federal/88, assim, não se pode presumir que houve violação de direitos retroativamente.

Destaca-se que, este passivo pode ser inicialmente estimado em cerca de R\$ 1,8 Bilhão apenas no setor de distribuição de combustíveis, podendo chegar a até R\$ 142 Bilhões para todo o setor de transporte rodoviário de carga⁶. Sendo assim, verifica-se que a não modulação dos efeitos da decisão tem potencial de comprometer severamente a saúde financeira das transportadoras até mesmo acarretar falências, em especial das empresas de menor porte, acarretando a perda de competição no setor e a extinção de milhares de empregos formais.

⁵ [Lista de PPDs Certificados — Ministério dos Transportes \(www.gov.br\)](http://www.gov.br)

⁶ Tendo em vista o custo de cerca de R\$ 2.000,00 por motorista, por mês e o número total de trabalhadores do setor indicado pelo levantamento do CAGED, disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiNW15NWl0ODEtYmZiY00Mjg3LTkzNWUtY2UyYjIwMDE1YWI2liwidCI6IjNlYzkYOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YW5lWVmOTMmYmFmYTk3OCJ9&pageName=ReportSectionb52b07ec3b5f3ac6c749&pageName=ReportSectionc0d57a8f8724b7085abb>

Em síntese, a decisão da ADI 5322, sobretudo se não houver a modulação e a previsão de prazo para adaptação das novas regras, tem poder de impactar severamente na sociedade, gerando:

- crise na distribuição rodoviária;
- desabastecimento;
- aumento do custo do transporte;
- atraso nos transportes rodoviários;
- impacto no custo de todos os itens que demandam de transporte rodoviário;
- aumento da desigualdade econômica-social (localidades mais afastadas dos centros produtores e comerciais);
- criação de passivo trabalhista retroativo;
- risco de quebra das transportadoras;
- crise econômica.

Sendo assim, vimos a presença deste Ministério, requerer o apoio para intervenção junto a Advocacia Geral da União, para que esta entidade, em prestígio ao princípio da segurança jurídica e em atenção à competência da União de assegurar o abastecimento nacional, nos termos da Lei n. 9847/99 e n. 9478/97, proponha ao Supremo Tribunal Federal o pedido de modulação dos efeitos da Decisão a ser publicada na ADI 5322, nos termos do art. 27 da Lei n. 9869/99.