

DIRETRIZES PARA ADEQUAÇÃO DA DECISÃO DO STF NA ADI 5322 ÀS NECESSIDADES OPERACIONAIS DO SETOR DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS

JUSTIFICATIVAS:

a) As assessorias jurídicas das duas Instituições (FTTRESP E FETCESP) entendem que as possibilidades de flexibilização do intervalo interjornada e do descanso semanal ficaram bastante limitadas com a decisão do STF. No entanto, consideram que, **em situações pontuais e de caráter excepcional**, pode ser necessária alguma adequação, principalmente considerando aspectos de saúde e segurança dos próprios motoristas.

b) Nesse contexto, para evitar excessos nas negociações coletivas diretas com os sindicatos filiados, tomam a iniciativa de recomendar alguns parâmetros para essas negociações.

TEMAS PARA NEGOCIAÇÃO COLETIVA DE TRABALHO

I – PARTES:

Recomenda-se o estabelecimento de parâmetros mínimos por meio de CONVENÇÕES COLETIVAS, com a participação dos sindicatos patronal e de trabalhadores, condicionando a validação efetiva à celebração de um de TERMO DE ADESÃO específico, a ser firmado pelas empresas com os sindicatos profissionais e participação obrigatória do sindicato patronal.

A anuência dos trabalhadores interessados, por meio de ASSEMBLEIA específica, também é considerada essencial para garantir maior segurança jurídica aos instrumentos.

II – FUNDAMENTAÇÃO:

Todos os instrumentos terão abertura com amplas “CONSIDERAÇÕES” para justificar sua efetiva necessidade e viabilidade para todos os envolvidos.

III- FORMA DO INSTRUMENTO

A Convenção Coletiva de Trabalho tratará das regras gerais sobre o **tempo de espera**, o **fracionamento do intervalo interjornada** e a **possibilidade de acumulação e fracionamento dos descansos semanais**, em conformidade com as condições específicas do transporte rodoviário de cargas, mas condicionada a sua implementação através de um **Termo de Adesão** a ser firmado pela empresa interessada com o sindicato profissional competente, com indispensável anuência do sindicato patronal e aprovação pelos trabalhadores diretamente interessados através de Assembleia Geral específica, devendo o **Termo de adesão** ser registrado no Sistema Mediador do MTE.

Em se tratando de base territorial inorganizada, o **Termo de Adesão** deverá ser assinado pela empresa e a respectiva federação que detenha a representação na base inorganizada.

IV – TERMOS A SEREM PACTUADOS

DO OBJETO

O presente instrumento visa apenas regulamentar o **tempo de espera, o fracionamento do intervalo interjornada e a possibilidade de acumulação e fracionamento dos descansos semanais**, em conformidade com as condições específicas do transporte rodoviário de cargas.

TEMPO DE ESPERA

Considerando que o Tempo de Espera ainda consta da Lei 13.103/15, sendo um direito “disponível”, portanto, passível de negociação coletiva, a recomendação consiste em **excluí-lo da jornada**, mas sem prejuízo da sua remuneração.

Tal período **será remunerado** como verba de natureza salarial, com todos os encargos e reflexos pertinentes, inclusive com adicionais, quando cabíveis.

Quando a espera for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista junto ao veículo, caso o local forneça condições adequadas, **o tempo será considerado como de “descanso” para os fins dos intervalos intra e interjornada**, conforme os §§ 2º e 3º do Artigo 235-C da CLT.

O descanso do motorista na cabine do veículo poderá ser considerado condição adequada desde que o veículo tenha cabine leito ou semileito.

***Nota:** Não se verifica a possibilidade jurídica de se reestabelecer o caráter indenizatório da remuneração do tempo de espera ante a vedação expressa contida no art. 611-B, inciso XXIX, da CLT, que reforça a inalterabilidade de obrigações tributárias e de repasse de créditos de terceiros no âmbito das negociações coletivas. Ele protege a ordem pública, os interesses da sociedade e a segurança jurídica de terceiros, estabelecendo um limite claro à autonomia negocial coletiva, em alinhamento com a legislação tributária e previdenciária. Assim, convenções ou acordos que tentam suprimir ou reduzir essas obrigações são inválidas, garantindo que as negociações coletivas não comprometam o equilíbrio fiscal e os direitos creditórios de terceiros.*

INTERVALO INTERJORNADA

Dentro do período de 24 horas de trabalho o motorista gozará de um intervalo para descanso de 11 (onze) horas.

Tal intervalo poderá ser fracionado em dois períodos, sendo um de, **no mínimo**, 8 (oito) horas ininterruptas e as horas remanescentes usufruídas dentro das 16 (dezesesseis) horas subsequentes ao início da primeira pausa, sempre objetivando a saúde e segurança do motorista.

O motorista também poderá computar a fração de até 3 (três) horas como "descanso", nos termos do comentário anterior, desde que o local apresente as condições adequadas para tanto.

DESCANSO SEMANAL

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

Tal período de descanso poderá ser acumulado e usufruído, no todo ou em parte, quando de seu retorno à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, ou ainda em local de sua escolha ou que a empresa ofereça ao longo do percurso, desde que em condições adequadas, limitado a 3 (três) períodos por mês. Poderá também ser fracionado em dois períodos, sendo um destes de, no mínimo 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

TRABALHO EM REVEZAMENTO

A Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) não tratará do revezamento em dupla de motoristas, considerando que o § 8º do art. 235-D da CLT foi declarado constitucional. Dessa forma, é possível que jornadas especiais para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro sejam tratadas por meio de Acordo Coletivo de Trabalho celebrado entre o sindicato profissional e a empresa.

DISPOSIÇÕES FINAIS

A celebração destas Convenções Coletivas e dos Termos de Adesão consideram os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, valorização do trabalho e função social da empresa, bem como os princípios de proteção, proporcionalidade e razoabilidade das normas coletivas de trabalho.

As partes reafirmam a autonomia da negociação coletiva e a intervenção mínima estatal prevista no artigo 8º, inciso VI, da Constituição Federal, confirmando que este acordo visa à melhor proteção do trabalhador e à adequação das normas ao contexto do setor de transporte rodoviário de cargas.

Esses instrumentos serão firmados entre as partes interessadas, com a participação de suas respectivas representações sindicais, e registrados no órgão

competente, garantindo, assim, sua conformidade e validade em relação às normas legais e trabalhistas.

A intenção é que estes instrumentos atendam ao contexto específico e complexo do transporte rodoviário de cargas, oferecendo a flexibilidade necessária enquanto garante os direitos fundamentais ao descanso, à segurança e à dignidade dos trabalhadores.

OBS: A CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO TRATARÁ DAS REGRAS GERAIS