

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO

I – PARTES:

Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de,
doravante nomeado apenas como **SINDICATO** .

Empresa, doravante designada apenas como **EMPRESA** .

Sindicato das empresas, doravante nomeado apenas como
SINDICATO

II – FUNDAMENTAÇÃO:

CONSIDERANDO a decisão final da ADI 5322, que acolheu parcialmente os embargos de declaração interpostos pela autora da ação (CNTTT), reiterando o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas para tratar dos temas objeto deste instrumento, de acordo com o disposto no Artigo 7º, XXVI, da CF;

CONSIDERANDO que mesmo após tal decisão, surgiram dúvidas sobre as possíveis restrições de flexibilização em relação aos descansos semanais e intervalos interjornadas, em razão do disposto no Tema 1046 do mesmo Tribunal;

CONSIDERANDO que o Tema 1046 do STF declarou constitucional os acordos e convenções coletivas que analisam de forma setorial pactuando sobre matérias trabalhistas, com exceção dos direitos absolutamente indisponíveis;

CONSIDERANDO que o serviço de transporte coletivo de passageiros por fretamento atende empresas de todos os tamanhos, as quais possuem horários variados de funcionamento, com escalas e jornadas de turnos de entrada e saída de funcionários bem variados;

CONSIDERANDO que o transporte de passageiros atendidos pelo serviço de fretamento de empresas e escolas tem a finalidade de atender somente os

períodos de entrada e saída dos turnos dos funcionários e alunos, e nos intervalos o motorista não está dirigindo, mas sim usufruindo de seus intervalos;

CONSIDERANDO que o serviço de fretamento atende e atua 24 horas por dia, 7 dias por semana, mas somente nos horários de entrada e saída de turnos, garantindo o funcionamento das mais diversas empresas e escolas do país, os quais demandam que o motorista aguarde, mas sem dirigir;

CONSIDERANDO que o serviço de fretamento é um serviço essencial de mobilidade, diminuindo o fluxo de carros e acidentes nas estradas, que garante conforto, segurança e responsabilidade para os passageiros;

CONSIDERANDO que o serviço de fretamento contínuo é desenvolvido, preponderantemente, no transporte de passageiros dentro da área urbana municipal, metropolitana e intermunicipal; regiões estas inclusive de moradia do motorista;

CONSIDERANDO que, prevalecendo interpretações restritivas, algumas operações de transporte sob regime de Fretamento se tornarão inviáveis e haverá comprometimento evidente das condições de trabalho dos motoristas, não podendo a norma prejudicar aquele que visa proteger;

CONSIDERANDO, assim, a necessidade das partes de adequar o presente instrumento aos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, da valorização do trabalho e da livre iniciativa, conforme previsto nos artigos 1º, III e IV, da Constituição Federal;

CONSIDERANDO o objetivo das partes de sempre zelar pela proteção dos direitos fundamentais dos trabalhadores, especialmente no que diz respeito à saúde, segurança e condições dignas de trabalho, em consonância com o artigo 7º, da Constituição Federal;

CONSIDERANDO que a rigidez das normas atuais sobre as quais recai a ADI 5322, já não reflete a realidade socioeconômica contemporânea e precisa ser atualizada para acompanhar as novas dinâmicas do mercado de trabalho e as demandas sociais;

CONSIDERANDO que o presente instrumento visa oferecer maior clareza jurídica, reduzindo a subjetividade na interpretação das normas, o que, por sua vez, aumenta a segurança jurídica para obstáculos e trabalhadores;

CONSIDERANDO que o presente acordo reforça as garantias dos direitos trabalhistas fundamentais, buscando equilibrar a proteção dos trabalhadores com a flexibilização necessária para atender às novas formas de trabalho;

CONSIDERANDO o artigo 611-A da CLT, que confere primazia à negociação coletiva, permitindo a adaptação das normas às realidades específicas do setor, desde que observados os direitos fundamentais dos trabalhadores;

CONSIDERANDO o artigo 611-B, parágrafo único da CLT, estabelece que regras sobre a duração do trabalho e intervalos, não são consideradas como normas de saúde, higiene e segurança de trabalho para os fins do disposto no artigo;

CONSIDERANDO os princípios do direito coletivo do trabalho que incentivam a negociação coletiva e a intervenção mínima do Estado, conforme o artigo 8º, VI, da Constituição Federal, possibilitando a adequação das normas às especificidades da atividade econômica;

CONSIDERANDO o princípio da proteção ao trabalhador e da razoabilidade, que permite ajustes na aplicação da legislação para proteger a saúde, segurança e convívio familiar dos trabalhadores;

CONSIDERANDO o interesse dos motoristas em adequar o intervalo previsto no artigo 66 da CLT, de 11 horas entre uma jornada e outra, à efetiva necessidade de descanso e à possibilidade de fracionamento, sem que isso comprometa a segurança ou saúde do trabalhador;

CONSIDERANDO que as horas subtraídas do intervalo interjornada serão gozadas pelos motoristas em sua residência ou ponto de efetivo apoio nos intervalos entre as pegadas;

CONSIDERANDO que o presente acordo foi precedido de amplos debates e estudos técnicos ocorridos, sobretudo, à preservação da saúde e da segurança dos trabalhadores, bem como à manifestação de interesse destes por fazer as adequações dessas e de outras condições de trabalho;

CONSIDERANDO.....

CONSIDERANDO.....

CONSIDERANDO.....

III – DOS TERMOS PACTUADOS

RESOLVEM as partes celebrar o presente **ACORDO COLETIVO DE TRABALHO** mediante as cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

O presente Acordo Coletivo de Trabalho visa regulamentar o tempo de pausa fora do volante (ou de prontidão); o fracionamento do intervalo intra e interjornada e o sistema de revezamento de motoristas, em conformidade com as condições específicas do transporte rodoviário de passageiros por fretamento.

CLÁUSULA SEGUNDA – TEMPO DE PAUSA FORA DO VOLANTE (ou de prontidão)

Considera-se “tempo de pausa fora do volante” (ou de prontidão), o período em que o motorista profissional empregado está liberado de suas atividades, aguardando no local seu próximo atendimento previamente definido pela empresa, certo de que ele não esteja realizando a função de dirigir, **sendo um direito “disponível”**, portanto, passível de negociação coletiva, fica **excluído da jornada**, mas sem prejuízo da sua remuneração na proporção de **2/3 da hora normal**, com todos os encargos e reflexos pertinentes, até o limite de 2h30min diária.

Parágrafo Primeiro - Caso a pausa seja inferior a 15 minutos, esse período será considerado como parte da jornada de trabalho e remunerado como tal.

Parágrafo Segundo - Se a próxima viagem do motorista tiver previsão de início em tempo superior a 2h30min, o motorista não poderá permanecer no local, devendo ser liberado do trabalho até a próxima pegada. Nesta hipótese o período será considerado como de intervalo para descanso.

Parágrafo Terceiro – Em nenhuma hipótese o **tempo de pausa fora do volante, ou de prontidão**, prejudicará a remuneração integral da jornada diária, ainda que esta seja inferior a 7h20min, 8h00min, ou 8h48min, conforme o contrato.

CLÁUSULA TERCEIRA – INTERVALO INTERJORNADA

CONSIDERANDO que a particularidade da atividade de trabalho somente nos horários de entrada e saída de turnos de empresas e escolas permite que o

motorista disponha de tempo livre e fora da direção para suas atividades particulares durante o “horário comercial” (08:00-17:00);

CONSIDERANDO que nenhum motorista efetivamente dirige durante toda a sua jornada de trabalho, o que permite que fique fora da direção;

CONSIDERANDO que períodos espaçados de descanso garantem mais a segurança e saúde dos motoristas;

CONSIDERANDO que, na maioria das vezes, as horas de intervalo são usufruídas nas residências ou ponto de apoio do motorista;

Face as especificidades do setor de transporte de passageiros por fretamento, serão asseguradas 11 (onze) horas de descanso entre as jornadas de trabalho, sendo facultado o seu fracionamento quando estiver em sua região de trabalho em dois períodos, sendo o primeiro de 8 (oito) horas ininterruptas de descanso em sua residência e o segundo de 3 (três) horas ininterruptas de descanso, sendo essas últimas concedidas obrigatoriamente nas 16 (dezesseis) horas seguintes,

Parágrafo Primeiro - O motorista também poderá computar a fração de até 3 (três) horas como “descanso”, nos termos do parágrafo terceiro da cláusula anterior, desde que o local apresente as condições adequadas para tanto;

Parágrafo Segundo - Ambos os períodos fracionados serão destinados ao descanso do motorista, possibilitando sua recuperação física e mental, além de permitir-lhe usufruir de momentos de descanso, lazer, convívio social e familiar;

CLÁUSULA QUARTA – VIAGEM DE LONGA DISTÂNCIA

CONSIDERANDO que os serviços de longa distância são específicos (turismo), possuindo dinâmicas diferentes dos demais transportes;

CONSIDERANDO que os passageiros desejam chegar nos destinos de forma mais confortável, rápida e com menor custo;

CONSIDERANDO que as viagens de longas distâncias, caso fiquem parando, resultarão em viagens mais longas, demoradas, desgastantes ao motorista diminuindo o seu tempo destinado ao lazer e convívio social e familiar, além de tonar-se mais caras aos passageiros, pois esses terão que se preocupar com hospedagem, resultando em um desinteresse na contratação desse serviço;

CONSIDERANDO que hoje os ônibus possuem espaços exclusivos para motoristas e leitos confortáveis, permitindo um real descanso.

Em viagens a locais situados além de 600 (seiscentos) quilômetros, será obrigatória a utilização de 2 (dois) motoristas.

Parágrafo único - Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com veículo em movimento, usufruído em poltrona reservada exclusivamente para este fim, ou em cabine-leito específica, sendo que, ao chegar ao destino, será garantido ao motorista um intervalo mínimo de 11 horas ininterruptas de descanso, usufruída obrigatoriamente fora do veículo.

CLÁUSULA QUINTA – DA VIGÊNCIA E REVISÃO

Este Acordo Coletivo de Trabalho terá validade de 12 (doze) meses a partir da data de assinatura, podendo ser revisado ou renovado mediante negociação entre as partes, a fim de adaptar suas disposições às condições vigentes do setor e aos interesses dos trabalhadores.

CLÁUSULA SEXTA – DISPOSIÇÕES FINAIS

A celebração deste Acordo considera os princípios constitucionais de 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 e as convenções da OIT sobre descanso e condições de trabalho.

Parágrafo Primeiro – 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 Fretamento

Parágrafo Segundo – Este instrumento será firmado entre as partes interessadas, registrado junto às entidades sindicais e aos órgãos competentes, garantindo, assim, sua conformidade e validade perante as normas legais e trabalhistas.

Parágrafo Terceiro – Este acordo conta anuência formal dos trabalhadores, conforme ata da assembleia extraordinária realizada no dia de de....., nas dependências da empresa.

Parágrafo Quarto – Este instrumento atende ao contexto específico e complexo do transporte rodoviário sob regime de Fretamento, oferecendo a flexibilidade necessária enquanto garante os direitos fundamentais ao descanso, à segurança e à dignidade dos trabalhadores.

Sindicato dos empregados.....

Sindicato das Empresas.....

EMPRESA