

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

JUSTIFICATIVAS:

a) As assessorias jurídicas das duas Instituições (FTTRESP E FREESP) entendem que as possibilidades de flexibilização do intervalo interjornada ficou bastante limitada 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.

NEGOCIAÇÃO COLETIVA DE TRABALHO

I – PARTES:

Recomenda-se o estabelecimento de parâmetros mínimos por meio de **ACORDOS COLETIVOS** específicos, 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, bem como as condições específicas que serão consideradas.

III- OBJETO

O **ACORDO COLETIVO** tratará das regras específicas sobre “**tempo de pausa fora do volante**” (ou **prontidão**), fracionamento **do intervalo inter e**

interjornada e do revezamento de motorista para o setor de turismo, com indispensável anuência do sindicato patronal e aprovação pelos trabalhadores diretamente interessados através de Assembleia Geral específica, devendo o instrumento ser registrado no Sistema Mediador do MTE.

Em se tratando de base territorial inorganizada, o instrumento (acordo) deverá ser assinado pela empresa e a respectiva federação de trabalhadores que detenha a representação na base inorganizada.

3.1.- TEMPO DE PAUSA FORA DO VOLANTE (OU PRONTIDÃO)

Por aplicação analógica do § 3º do Art. 244 da CLT, o "**tempo de pausa fora do volante" (ou de prontidão)**, ou seja, quando 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, a recomendação consiste em **excluí-lo 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.

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

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.

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.

3.2. 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 subseqüentes 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.

3.3. VIAGEM DE LONGA DISTÂNCIA

Por aplicação analógica do § 8º do art. 235-D da CLT que foi declarado constitucional, admite-se formalização de acordos coletivos que regulamentem "jornadas especiais" para o Setor de Turismo por Fretamento, garantindo que, em viagens de longa distância, assim consideradas aquelas igual ou superior a 600 (seiscentos) quilômetros, será obrigatória a utilização de 2 (dois) motoristas no mesmo veículo.

Nestes casos, o tempo de repouso interjornada poderá ser feito com veículo em movimento, em poltrona reservada exclusivamente ao motorista para este fim, ou em cabine-leito específica, sendo que, ao chegar ao destino será garantido ao motorista um intervalo de 11 horas ininterruptas de descanso, obrigatoriamente fora do veículo.

3.4. DISPOSIÇÕES FINAIS

A celebração desses acordos coletivos considera 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 esses instrumentos atendam ao contexto específico e complexo do transporte rodoviário de passageiros por fretamento, oferecendo a flexibilidade necessária enquanto garante os direitos fundamentais ao descanso, à segurança e à dignidade dos trabalhadores.

São Paulo, 27 de março de 2025.

Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo – FTTRESP