

**TERMO ADITIVO n.º 01 À CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO
MAIO/2025 – ABR/2026**

O **SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA E LOGÍSTICA DE CHAPECÓ**, CNPJ nº 00.988.157/0001-77, com sede na cidade de Chapecó-SC, à Av. Getúlio Vargas, 1403-N, Ed. Don Ricardo, Chapecó/SC, neste ato representado por seu presidente, **Sr. IVALBERTO TOZZO**, CPF nº 425.492.489-53; e, de outro lado, o **SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CHAPECÓ**, CNPJ nº 75.437.707/0001-69, com sede à Av. Getúlio Vargas, 609-N, nesta cidade de Chapecó-SC, neste ato representado por seu presidente, **Sr. JAIR PADILHA DOS SANTOS**, CPF nº 195.512.079-04;

Considerando a necessidade de regulamentação específica sobre duração, controle e compensação da jornada de trabalho dos trabalhadores da categoria de transporte rodoviário de cargas;

Considerando as especificidades da atividade de transporte rodoviário que exigem normatização detalhada sobre a jornada de trabalho;

Considerando a decisão do STF na ADI 5.322, que declarou alguns dispositivos inconstitucionais da Lei 13.103/2015 e autorizou a negociação coletiva sobre as matérias;

Considerando que as flexibilizações ora pactuadas atendem aos interesses dos trabalhadores, especialmente no que tange ao retorno mais rápido ao convívio familiar;

RESOLVEM celebrar o presente **TERMO ADITIVO** à Convenção Coletiva de Trabalho vigente, acrescentando as seguintes cláusulas:

**REGIME ESPECIAL DE JORNADA
DO MOTORISTA PROFISSIONAL**

01. CONTROLE E DURAÇÃO DA JORNADA

As empresas, no âmbito de sua gestão, possuem autonomia para melhor definir o mecanismo de controle dos horários de trabalho de seus empregados, podendo valer-se de meios manuais, mecânicos ou eletrônicos.

§ 1º. Reconhecem as partes como válida a adoção de sistemas alternativos eletrônicos de controle de jornada de trabalho pelas empresas integrantes da categoria.

§ 2º. Dadas as peculiaridades a que se sujeita o transporte rodoviário de carga, para o controle de horário dos trabalhadores na movimentação de mercadorias, as empresas poderão adotar quaisquer meios ou mecanismos para controle de jornada, ainda que não previstos ou não atendam aos critérios estabelecidos pelas normas consolidadas ou expedidas pelo Ministério do Trabalho.

§ 3º. O meio definido pela empresa para controle de jornada de seus empregados deverá ser idôneo, assim entendido, aquele realizado pelo próprio trabalhador ou consolidado a partir de parametrização de sistema eletrônico instalado no veículo que faça leitura de dados (ignição, desligamento, movimento, parada, abertura de portas, geolocalização entre outros) contando com sua assinatura (física ou eletrônica) e declaração de veracidade.

§ 4º. Consideradas as particularidades e especificidades da profissão de motorista, assim como a dinâmica das condições práticas de seu exercício, as partes, com força no artigo 611-A, *caput* e inciso I, pactuam que a jornada do motorista será composta exclusivamente pelo tempo de direção efetiva e o tempo de espera, não sendo aferida pelo tempo à disposição.

§ 5º. Os períodos que o motorista estiver junto ao veículo parado, descansando, se alimentando, seja em pontos de parada, seja na sede da empresa, no embarcador, em postos de fiscalização, aduanas, balsas, no destinatário, entre outros, não tendo a condução efetiva do veículo ou em espera, não serão considerados parte integrante da jornada de trabalho, sendo regidos pelos regimes de descanso, intervalo, parada ou dispensa conforme as cláusulas específicas deste instrumento.

§ 6º. As partes convencionam como adequadas à realidade do segmento de transporte rodoviário de cargas, autorizando como válidas as disposições das leis n. 12.619/2012 e 13.103/2015 que não foram objeto de declaração de inconstitucionalidade pelo STF na ADI 5.322, especialmente no que dispõe sobre elastecimento de jornada para o motorista até 12h/dia e demais disposições sobre a duração do trabalho, inclusive alterações, introduzindo o texto de tais normas como parte integrante da presente convenção coletiva de trabalho, admitidas flexibilizações e adaptações nos termos das cláusulas abaixo.

02. JORNADA DE TRABALHO

A jornada diária de trabalho dos motoristas será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação até 4 (quatro) horas, conforme previsto no art. 235-C da CLT.

§ 1º. A prorrogação da jornada de trabalho a partir da 10ª hora não poderá ocorrer além de 20 dias durante o mês de trabalho.

§ 2º. A jornada de trabalho do motorista não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 3º. Será considerado como trabalho efetivo exclusivamente o tempo de direção e o tempo de espera (§8º, art. 235-C, CLT).

§ 4º. São expressamente excluídos da jornada de trabalho:

I - os intervalos para refeição, repouso e descanso;

II - os períodos que o motorista estiver junto ao veículo parado para descanso pessoal, alimentação ou dormindo;

III - as paradas em pontos de parada, postos de combustível para abastecimento ou descanso voluntário;

IV - o tempo em que o veículo estiver estacionado na sede da empresa, no embarcador ou no destinatário, em postos de fiscalização ou aduanas, e que a empresa não tenha sido ordenado expressamente para o motorista permanecer em espera;

V - as movimentações realizadas por interesse particular do motorista (busca de sombra, ignição para refrigeração da cabine, deslocamentos em período de descanso etc.);

VI - demais períodos que não constituam tempo de direção efetiva ou tempo de espera nos termos do §3º desta cláusula.

§ 5º. Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada (art. 235-D, § 6º da CLT), o motorista profissional poderá deixar de observar os limites legais e

convencionais da jornada de trabalho, desde que isso não comprometa sua segurança pessoal, da carga, do caminhão e dos demais transeuntes.

§ 6º. A prorrogação da jornada referida na presente abrange todos os motoristas e ajudantes, independentemente do setor ou da atividade, inclusive aqueles que desenvolvem atividades consideradas insalubres pelos programas internos ou eventuais decisões judiciais.

03. COMPENSAÇÃO DE HORAS – BANCO DE HORAS

Durante a vigência do presente instrumento normativo as empresas poderão estabelecer a duração diária do trabalho dos trabalhadores superiores ou inferiores à normal de oito horas, passando a sua compensação em regime de Banco de Horas, desde que o excesso de horas em um dia seja compensado pela correspondente redução em outro dia, de maneira que as horas excedentes no mês sejam compensadas no período máximo de 180 dias, cujo período poderá ser prorrogado para até 12 meses, mediante homologação junto ao Sindicato Profissional.

§ 1º. As horas trabalhadas ou não cumpridas pelo empregado, não compensadas no período ou por ocasião de rescisão contratual serão pagas ou descontadas como horas normais.

§ 2º. As horas serão compensadas no regime 1x1, ou seja, para cada hora suplementar trabalhada o empregado fará apenas uma hora de folga compensatória, independentemente do dia em que o trabalho suplementar foi prestado.

§ 3º. O empregado poderá cumprir a compensação no domicílio familiar, na sede ou filial da empresa, mediante programação antecipada.

§ 4º. No caso de empresas que realizam transporte de produção agrícola (grãos), considerando as sazonalidades decorrentes da safra e entressafra, o prazo para compensação das horas no regime de banco de horas, será de 12 (doze) meses.

§ 5º. A operação e os detalhes inerentes ao cômputo, lançamento, compensação e outros aspectos do regime de compensação acima definido poderão ser objeto de acordo individual ou regulamento empresarial, em conformidade com as peculiaridades da operação e da gestão de cada empresa.

04. COMPENSAÇÃO DE HORÁRIOS E FERIADOS

As empresas poderão estabelecer com seus empregados, antecipadamente, acordos coletivos ou individuais de compensação de horas, de modo a compensar total ou parcialmente o expediente dos sábados e programas de compensação de dias úteis intercalados com feriados e fins de semana, oportunizando os chamados "feriadões" (fins de semana prolongados).

§ 1º. A empresa que compensa parcial ou totalmente as horas que seriam trabalhadas no sábado, prorrogando a jornada de trabalho nos demais dias da semana, não considerará como horas extras resultantes dessa prorrogação caso algum feriado recaia sobre o sábado, assim como não exigirá que sejam repostas as horas que deveriam ser prorrogadas quando ocorrer feriado de segunda à sexta-feira.

§ 2º. As horas extras, eventualmente laboradas serão compensadas durante o mês ou no prazo estabelecido nesta convenção sob o regime de BANCO DE HORAS.

05. JORNADA DE TRABALHO DE 12 X 36

Fica instituída a opção de jornada especial de trabalho em regime de revezamento de 12 (doze) horas de trabalho com 36 (trinta e seis) horas de descanso, nos termos do art. 59-A da CLT.

06. INTERVALO INTRAJORNADA (ART. 71 DA CLT)

Visando a adequação e organização de escalas de trabalho dos empregados, o intervalo para repouso e alimentação previsto no *caput* do artigo 71 e 611-A – III da CLT será de, no mínimo, meia hora e no máximo 4 (quatro) horas.

Parágrafo único: O intervalo previsto no *caput* da presente cláusula poderá ser concedido de forma fracionada, conforme previsto no § 5º do art. 71 da CLT. No entanto, cada período de descanso, em razão do fracionamento não poderá ser inferior a 30 (trinta) minutos.

07. INTERVALO PARA ALIMENTAÇÃO E DESCANSO

O intervalo de 30 minutos para descanso (art. 67-C, §1º, CTB) fica absorvido com o intervalo para alimentação quando estes coincidem.

08. INTERVALO ENTRE JORNADAS

Fica autorizado o fracionamento do intervalo interjornada de 11 horas, garantido o mínimo de 9 (nove) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do período remanescente deve ocorrer no curso da jornada subsequente, sendo tal flexibilização necessária para adequação da prestação de serviços às peculiaridades do transporte rodoviário de cargas.

§1º. Não ocorrendo o gozo do período intervalar remanescente ou havendo gozo de período intervalar inferior a 9 (nove) horas no primeiro período, a empresa indenizará o período suprimido em valor correspondente ao valor da hora, acrescido do adicional de 50% (cinquenta por cento).

§2º. O intervalo entre jornadas de 11 (onze) horas, previsto no artigo 66 da CLT, não é aplicável em situações excepcionais, assim consideradas aquelas imprevisíveis e/ou inevitáveis, decorrentes de eventos externos (não causados pela empresa) ou quando estiver em um raio de até 100km para chegar em sua residência, ou então ao local de destino; entre outras situações congêneres.

§3º. A flexibilização prevista nesta cláusula não implica em renúncia ao direito ao repouso, senão a sua adequação às especificidades da atividade de transporte rodoviário de cargas, sendo compensada por outras vantagens negociadas no âmbito da convenção.

§4º. Nos casos de paradas em postos de combustível, pontos de parada, áreas de aduana, pátio da empresa, do embarcador ou do destinatário, fica o motorista dispensado do trabalho, podendo usufruir desse período como de intervalo para descanso no próprio veículo, não sendo tal período computado como trabalhado.

§5º. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no §3º. do artigo 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

09. REMUNERAÇÃO POR PRODUTIVIDADE – HORAS EXTRAS

O empregado, sujeito a controle de horário, remunerado à base de comissões ou outra forma variável, tem direito ao adicional de, no mínimo, 50% pelo trabalho em horas extras,

calculando sobre o valor-hora das comissões recebidas no mês, considerando-se como divisor o número total de horas trabalhadas (ordinárias + extraordinárias).

§ único. Aplica-se o mesmo critério sempre que o empregado receber a remuneração com base em sua produtividade, ainda que não comissionado.

10. DSR/FOLGA SEMANAL DO MOTORISTA

Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, os motoristas terão direito à folga semanal de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração semanal trabalhada, sem prejuízo do intervalo de 11 (onze) horas entre uma jornada e outra de trabalho, totalizando 35 (trinta e cinco) horas ininterruptas de descanso, cuja contagem terá início a partir do encerramento da jornada de trabalho do dia imediatamente anterior ao da folga, até o reinício da jornada de trabalho do dia imediatamente posterior.

§ 1º. Considerando o interesse dos trabalhadores em retornar mais rapidamente ao convívio familiar e as especificidades da atividade de transporte rodoviário, fica autorizado o acúmulo de descansos semanais remunerados, em número não superior a 3 (três) descansos consecutivos, sendo tais períodos usufruídos no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio.

§ 2º. Não serão considerados como trabalho efetivo, para quaisquer efeitos, os períodos de repouso dos motoristas, ainda que gozados em dependências da empresa ou filial em alojamento condizente ou mesmo em veículos dotados de cama ou sofá-cama.

§ 3º. A empresa tem o dever de observar as folgas regulares dos motoristas, inclusive no transcurso das viagens, podendo, diante da natureza e peculiaridade da relação profissional, sobretudo, quando se tratar de viagens de longa distância, as mesmas serem usufruídas em alojamentos adequados que a empresa disponha ou no interior dos veículos equipados com cama ou sofá-cama.

§ 4º. O acúmulo de DSRs previsto no §1º atende ao interesse primário dos trabalhadores de retornar mais rapidamente ao convívio familiar, constituindo benefício negociado.

11. REPOUSO DOS MOTORISTAS EM VIAGEM

Não será considerado como trabalho efetivo, para qualquer efeito, os períodos de intervalo para refeição e descanso dos motoristas e ajudantes, ainda que gozados em dependência da empresa, matriz ou filial.

12. RETORNO AO DOMICÍLIO FAMILIAR

Em situações específicas de inobservância justificada da jornada de trabalho, desde que não comprometam a segurança rodoviária, será facultada a prorrogação da jornada além do limite legal de horas extras, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem ao local que oferecem segurança, ao domicílio familiar ou ao destinatário da carga.

13. CONTRIBUIÇÃO POR PARTE DAS EMPRESAS:

As empresas abrangida pelo presente termo aditivo de trabalho pagarão ao Sindicato representante da Categoria profissional, o valor de **R\$: 90,00** (noventa reais) por empregado registrado no dia 31.07.2025, fracionado em 03 parcelas da seguinte forma:

I. A primeira parcela no valor de **R\$ 30,00** (trinta reais), no dia 10 de agosto de 2025, em guias fornecidas pelo respectivo Sindicato Profissional, sem ônus aos empregados.

II. A segunda parcela no valor de **R\$ 30,00** (trinta reais), no dia 10 de novembro 2025, em guias fornecidas pelo respectivo Sindicato Profissional, sem ônus aos empregados.

III. A terceira parcela no valor de **R\$ 30,00** (trinta reais), no dia 10 de fevereiro de 2026 em guias fornecidas pelo respectivo Sindicato Profissional, sem ônus aos empregados.

§ único. Os recolhimentos efetuados após a data estabelecida no *caput* desta cláusula serão acrescidos da multa de 2% (dois por cento) sobre o valor da contribuição.

DISPOSIÇÕES FINAIS

14. VIGÊNCIA

O presente Termo Aditivo entra em vigor na data de 1º de maio de 2025 e terá vigência até 30 de abril de 2026.

15. PREVALÊNCIA

As disposições constantes neste Termo Aditivo prevalecem sobre quaisquer disposições contrárias na Convenção Coletiva aditivada, complementando-a no que se refere às questões de jornada de trabalho.

16. INTEGRAÇÃO

Este Termo Aditivo passa a integrar a Convenção Coletiva de Trabalho, como se nela estivesse originalmente inserida.

E, por assim estarem justos e convencionados, firmam o presente instrumento normativo através dos seus representantes legais em 3 (três) vias digitalizadas com igual teor e forma para fins legal e de direito para posterior envio ao MTE/Mediador.

Chapecó/SC, 25 de julho de 2025.

IVALBERTO
TOZZO:42549248953
IVALBERTO TOZZO, CPF nº 425.492.489-53
Presidente do
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
E LOGÍSTICA DE CHAPECÓ


JAIR PADILHA DOS SANTOS – CPF nº 195 512 079-04
Presidente do
SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CHAPECÓ

Ariel Francisco da Silva
Assessor Jurídico SITRAN
OAB/SC n. 20.739