

Redução e fracionamento do intervalo intrajornada no setor de transporte de passageiros

ANDERSON PANIAGUA

Advogado da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Resumo: Este artigo trata da relevante alteração legislativa ocorrida na Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), com a inclusão do § 5º ao art. 71, advinda com a publicação da Lei 13.103/2015 (conhecida com a Lei dos Motoristas Profissionais), em face das características peculiares e específicas do serviço de transporte coletivo de passageiros de característica urbana.

1. Visão macro do setor de transporte de passageiros

O setor de transporte de passageiros possui variedade dos seus serviços dispostos à população. Cada modalidade de serviço traz suas especificidades, o que nos obriga, como operadores do Direito, a direcionar a interpretação e a aplicação da Lei. Assim, abordaremos alguns conceitos desse setor, trazendo clareza às suas modalidades e seus atributos.

Quando se trata de serviço de transporte de passageiros na modalidade de Fretamento, segundo a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), tem-se três possibilidades de caracterização desse tipo de serviço de transporte de passageiros. Há o fretamento turístico, que se adjetiva como aquele de viagens para lazer e turismo (excursões, passeios, roteiros turísticos), com grupo definido e circuito fechado. Há o fretamento eventual, quando são viagens pontuais para eventos (show, congressos, jogos), sem venda de passagens individuais. E, por último, há o fretamento contínuo,

esse caracterizado pelo serviço regular contratado por empresa ou escolas para rotas fixas de trabalhadores e estudantes.¹

O serviço de transporte rodoviário de interestadual de passageiros está definido no inciso XXV do art. 3º do Decreto 2.521/1998,² quando atende mercados³ com origem e destino em Estados distintos, ou entre Estados e o Distrito Federal. Ou seja, o serviço de transporte de passageiros terá início em uma cidade e seu destino é, habitualmente, em outra cidade de um estado diferente, com venda de passagens, horários e itinerários pré-fixados pela ANTT. Por consequência, o serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros possui a mesma característica do interestadual, no entanto, seu itinerário ultrapassa as fronteiras nacionais.

Já o serviço de transporte público coletivo de passageiros de característica urbana, com base no ato normativo que institui as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), possui atributo de ser acessível a toda a população de um município, mediante o pagamento de tarifa, com itinerários e preços fixados pelo poder público.⁴ Esse serviço é facilmente identificado pelos ônibus de circulação recorrente nas ruas das cidades, com cores e características similares.

Para não termos dúvidas, o serviço de transporte de passageiros denominado interestadual ou internacional, também é facilmente identifi-

1. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Transporte fretado*. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.gov.br/anttp/pt-br/assuntos/passageiros/transportefretamento>. Acesso em: 29 ago. 2025.
2. “Art. 3º Para os fins deste Decreto, considera-se:
[...]
XXV – serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros: o que atende mercados com origem e destino em Estados distintos, ou entre Estados e o Distrito Federal.”
3. “Art. 3º Para os fins deste Decreto, considera-se:
[...]
XVI – mercado: núcleo de população, local ou regional, onde há potencial de passageiros capaz de gerar demanda para a exploração econômica de uma ligação, de maneira isolada ou combinada com outras ligações;
4. Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
[...]
VI – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.”

cado por ser um serviço de longa distância. A distinção entre esse para o fretamento é que o interestadual ou internacional possui horário e itinerário, realizando o serviço de transporte de passageiros, mesmo diante da não lotação do ônibus. O Fretamento é um serviço contratado previamente à sua prestação de serviço e com enfoque na demanda exigida pelo cliente.

Registramos que o serviço de transporte público coletivo de passageiros de característica urbana também poderá servir a população de cidades contíguas, onde forma a região metropolitana. E esse serviço não deve ser confundido com o fretamento e nem com o interestadual, pois os ônibus que o operam possuem similar identidade visual daqueles que rodam no município, não se exigem o uso de cinto de segurança para os passageiros e permitem o trajeto em pé.

O serviço de transporte público coletivo de passageiros de característica urbana é distinto devido sua capilaridade, ou seja, atende a toda extensão do território do município, e regularidade, isto quer dizer, a cada dez, quinze minutos a empresa prestadora do serviço tem por obrigação disponibilizar um ônibus para cumprir o itinerário.

Quando se trata de fretamento e transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, o órgão público que possui legitimidade fiscalizatória é a ANTT. Já para o transporte público coletivo de passageiros, o poder concedente é o Município, o Estado ou o Distrito Federal. Portanto, o regramento legal que estrutura o serviço colocado à disposição da sociedade, a depender de seu objetivo e característica, é substancialmente alterado.

A distinção das modalidades e compreensão das características de cada serviço de transporte de passageiros traz para a discussão elementos que, muitas vezes, adequam-se à especificidade e exigência legal que é feita para a empresa que presta o tipo do serviço ou as afastam.

Essa premissa também é válida para a legislação trabalhista, pois o fato se subsume à norma. Entender que o serviço de transporte de passageiros não é único e, ainda, possui várias modalidades e especificidades, facilita sobretudo a aplicação da Lei, a validação das cláusulas nas normas coletivas e, em especial, confere segurança jurídica entre as relações entre as empresas, o Estado e a sociedade.

2. O intervalo intrajornada reduzido e/ou fracionado

O setor de transporte público coletivo de passageiro de característica urbana, por condição de sua especificidade na oferta do serviço aos municípios, com regularidade e capilaridade, necessita de muitos ônibus (e, consequentemente, muitos motoristas) para corresponder às ordens de serviço do poder concedente. Diariamente, a empresa prestadora do serviço inicia sua operação, às quatro, cinco horas da manhã e, no período noturno, precisa mantê-la, em muitos casos, além da meia noite. Existe, de fato, uma dificuldade em moldar e estancar os horários da prestação de serviço, haja vista que cada poder concedente, seja município, ou Estado, ou Distrito Federal, exige da empresa prestadora do serviço, em face das exigências de seus respectivos cidadãos, o início, o fim, o itinerário e a rota.

Evidenciamos, portanto, que a continuidade do serviço público exige por parte da empresa prestadora do serviço uma gestão complexa de disponibilização de ônibus e de seus respectivos motoristas, correspondente às exigências emanadas pelo poder concedente.

Não podemos esquecer que há uma diversidade de tempo para o cumprimento do itinerário, da linha que será percorrida pelo ônibus. Temos linhas que levam trinta, quarenta minutos de percurso e outras que levam três, quatro horas. Há os horários de engarrafamento e os horários com maior capacidade de mobilidade. Há, ainda, grupo de motoristas que trabalham na parte da manhã e tarde, e outros que trabalham no período da tarde e noite.

Essa complexidade faz com que a empresa prestadora do serviço tenha dificuldades de cumprir o enquadramento da jornada diária, com seus períodos de descanso, nos antigos moldes do art. 71 e seus parágrafos.

O conflito entre a realidade do serviço e as exigências da legislação trabalhista, acabaram por alojar as empresas prestadora do serviço no polo passivo de milhares de ações trabalhistas, em todo o território nacional, pelo não cumprimento do intervalo intrajornada.

Meados do ano 2000, começaram a surgir acordos ou convenções coletivas de trabalho que pactuavam a redução do intrajornada. Notadamente, em 22 de junho de 2004, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) editou

a Orientação Jurisprudencial (OJ) n. 342 da Seção I Especializada em Dissídios Individuais (SDI-1):

N. 342 – Intervalo intrajornada para repouso e alimentação. Não concessão ou redução. Previsão em norma coletiva. Validade.

É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/88), inofensa à negociação coletiva.

Ao final do mês de novembro de 2009, o TST publicou a referida OJ com redação alterada, excepcionando o transporte público coletivo urbano (nos moldes do item um deste artigo, trata-se do serviço público de transporte coletivo de passageiros de característica urbana), entendendo que há factualmente uma especificidade na execução do trabalho:

INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. NÃO CONCESSÃO OU REDUÇÃO. PREVISÃO EM NORMA COLETIVA. INVALIDADE. EXCEÇÃO AOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, EMPREGADOS EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO.

I – É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1998), inofensa à negociação coletiva.

II – Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionários ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

Diante do novo item II da OJ 342, as empresas prestadoras de serviço público coletivo de passageiros de característica urbana poderiam, mediante norma coletiva, reduzir e fracionar o intrajornada os motoristas e cobra-

dores. Porém, em contrapartida, a jornada de trabalho desses trabalhadores deveria ser reduzida, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas horas semanais, proibida a prorrogação da jornada (horas extras). Deveriam ainda, diante da redução da jornada de trabalho diária, manter as remunerações, com aceitação do fracionamento do intervalo ao final de cada itinerário, não descontando-o na jornada.

Esse entendimento de que a redução e fracionamento do intrajornada era possível, no serviço público de transporte coletivo de passageiros de característica urbana, ocorreu pela compreensão de que sua flexibilização é benéfica aos trabalhadores. Vejamos o excerto extraído do voto do Ministro Renato de Lacerda Paiva, nos autos RR – 194000-23.2005.5.02.0461:⁵

[...] Esta Corte vem decidindo pela invalidade de instrumento coletivo contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada, por tratar-se de medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido em norma de ordem pública, conforme consubstanciado na redação da Orientação Jurisprudencial n. 342 da SBDI-1.

Entretanto, nas hipóteses de redução do intervalo intrajornada de motorista e cobrador de veículo rodoviário, empregado em empresa de transporte coletivo urbano, entendo que não há como desconsiderar-se a particularidade contida no instrumento normativo pactuado entre as partes, desde que, em contrapartida à redução do intervalo, sejam conferidos outros direitos ao trabalhador, como a redução da jornada ou a concessão de intervalos fracionados ao final de cada viagem. *É que, nestes casos, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que estão expostos os condutores e cobradores de veículos rodoviários, a redução do intervalo intrajornada pode ser favorável aos motoristas.*

Ressalte-se que em determinadas ocasiões o gozo do intervalo intrajornada de uma hora pode estabelecer condições incômodas e até mesmo de risco para os trabalhadores e para os usuários do transporte público, em razão dos trajetos cumpridos pelas empresas de transporte público e da dificuldade para encontrar-se um local adequado para o cumprimento de uma hora de intervalo para alimentação e descanso.

5. BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. *Recurso de Revista n. 194000-23.2005.5.02.0461*. Relator: Ministro Renato de Lacerda Paiva. 2ª Turma, Brasília, DF, publicado no DEJT em 7 out. 2011.

Este foi o entendimento exarado no julgamento do Incidente de Uniformização de Jurisprudência n. IUJ-E-ED-ED-RR-1226/2005-005-24-00.1, na Sessão Extraordinária do dia 21/09/2009, em que esta Corte, entendeu, por maioria, pela necessidade de alteração da Orientação Jurisprudencial/SBDI-1/TST n. 342, cuja nova redação foi aprovada pelo Tribunal Pleno em 16/11/2009, nestes termos:

“INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. NÃO CONCESSÃO OU REDUÇÃO. PREVISÃO EM NORMA COLETIVA. INVALIDADE. EXCEÇÃO AOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, EMPREGADOS EM EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO (alterada em decorrência do julgamento do processo TST IUJEEDEDRR 1226/2005-005-24-00.1) – Res. 159/2009, DJe divulgado em 23, 24 e 25.11.2009.

I – É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), infenso à negociação coletiva.

II – Ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os condutores e cobradores de veículos rodoviários, empregados em empresas de transporte público coletivo urbano, é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a redução do intervalo intrajornada, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.”

Dessa forma, verifica-se que o novo entendimento desta Corte é no sentido de que, em razão das particularidades inerentes às atividades a que estão submetidos os motoristas e cobradores, empregados de empresas de transporte público coletivo urbano, é legítima norma coletiva que prevê a redução do intervalo para repouso e alimentação, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, não prorrogada, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada. [...] (Grifo nosso).

Até então, o intrajornada correspondia diretamente com os ditames das normas de higiene, saúde e segurança no trabalho. Entretanto, a corres-

pondência entre a lei e o fato gritava por uma exceção, em benefício dos motoristas e cobradores, o intrajornada poderia ser flexibilizado.

Em 2012 foi publicada a Lei 12.619, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Essa foi a primeira tentativa de regulamentar a profissão. A iniciativa legislativa foi do Deputado, Sr. Tarcísio Zimmermann, por meio do Projeto de Lei 99/2007, apresentado no dia 08 de fevereiro de 2007.

Quanto ao objeto deste artigo, o intervalo intrajornada, a Lei 12.619/2012 trouxe a primeira redação ao § 5º do art. 71 da CLT:

§ 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada. (NR)

É quase uma cópia da OJ 342 da SDI-1 do TST. A redação do novo §5º contemplou outras funções que acompanham, decorrente da especificidade do serviço, os motoristas e cobradores. Isso foi necessário haja vista toda a complexidade que há para organizar, prestar, fiscalizar e manter o serviço público de transporte coletivo de passageiros de característica urbana.

Na iniciativa de aprimorar a regulamentação da profissão de motorista, foi publicada a Lei 13.103/2015, que trouxe nova redação ao §5º do art. 71:

§ 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem. (NR)

Essa nova definição para flexibilidade do intervalo intrajornada, trouxe a regra de que para a jornada diária que excede a seis horas, o intrajornada poderá ser reduzido ou fracionado. Já para a jornada diária que não excede a seis horas, o intrajornada poderá ser somente fracionado, respeitada a primeira e a última hora trabalhada.

No entanto, em maio de 2015, dois meses depois da publicação da Lei 13.103, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) ajuizou a ADI 5.322. Apesar de muitos dispositivos terem sido declarados inconstitucionais, o §5º do art. 71 remanesceu.

E mesmo diante da constitucionalidade afirmada pelo Supremo Tribunal Federal, não podemos esquecer da premissa que valida a flexibilidade do intrajornada: a norma coletiva. Sob o esteio da autonomia das vontades, por meio dos seus representantes sindicais, a fonte formal autônoma, observados os ditames legais e constitucionais, chancela a redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada.

O Tribunal Superior do Trabalho tem confirmado a constitucionalidade do art. 71 e seu § 5º da CLT e validado as normas coletivas que a contemplam. Em exemplo, colacionamos excerto do voto da Ministra Kátia Magalhães Arruda:⁶

[...] Em relação aos motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiro, a Lei 12.619/2012, publicada em 2/5/2012 e vigente a partir de 17/6/2012, inseriu o § 5º no art. 71 da CLT, estabeleceu a possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada previsto no caput e no § 1º do art. 71 da CLT. Destaca-se que a referida lei positivou a possibilidade de fracionamento que já era admitida pela jurisprudência do TST, a qual ensejou a edição da OJ 342 da SBDI do TST, posteriormente cancelada.

Com o advento da Lei nº 13.103/2015 (vigente a partir de 18/4/2015) se passou a admitir, além do fracionamento, a redução do intervalo intrajornada estabelecido no art. 71, caput, da CLT em relação aos motoristas e cobradores, desde que prevista em norma coletiva:

6. BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. *Agravo de Instrumento em Recurso de Revista n. 1000507-79.2021.5.02.0016*. Relatora: Ministra Katia Magalhães Arruda. 6ª Turma, Brasília, DF, publicado no DEJT em 25 ago. 2025.

“Art. 71. Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas. [...] § 5º O intervalo expresso no *caput* poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem. (Redação dada pela Lei 13.103, de 2015)”

Registra-se que o Supremo Tribunal Federal, nos autos da ADI n. 5.322/DF, julgou improcedente o pedido de declaração de inconstitucionalidade do art. 4º da Lei 13.103/2015 que conferiu nova redação ao § 5º do art. 71 da CLT. *Ou seja, reconheceu a constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.*

Convém consignar que, no julgamento dos embargos de declaração opostos nos autos da ADI n. 5.322 ED (acórdão publicado em 29/10/2024), o STF somente modulou os efeitos da declaração de inconstitucionalidade de outros dispositivos, atribuindo-lhes eficácia *ex nunc*, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito da ação direta.

Por outro lado, a Lei 13.467/2017 estabeleceu o seguinte:

“Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm prevalência sobre a lei quando, entre outros, dispuserem sobre: [...] III – intervalo intrajornada, respeitado o limite mínimo de trinta minutos para jornadas superiores a seis horas;”

Ainda a Lei 13.467/2017 estabeleceu o seguinte:

“Art. 611-B. Constituem objeto ilícito de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho, exclusivamente, a supressão ou a redução dos seguintes direitos: [...] XVII – normas de saúde, higiene e segurança do trabalho previstas em lei ou em normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho; [...] Parágrafo único. Regras sobre duração do trabalho e intervalos não são consideradas como normas de saúde, higiene e segurança do trabalho para os fins do disposto neste artigo.”

Assim, no caso dos autos, é válida a norma coletiva. [...] (Grifo nosso).

3. Conclusão

A flexibilização do intervalo intrajornada, consolidada pela Lei 13.103/2015 e chancelada pelo Supremo Tribunal Federal, representa um marco na legislação trabalhista brasileira ao reconhecer a complexidade do serviço público de transporte coletivo de passageiros de característica urbana. Ao decorrer das últimas décadas, a jurisprudência e o legislador compreenderam que a rigidez de uma norma geral não se coadunava com as particularidades de um serviço essencial.⁷ A solução normativa, pautada na possibilidade de redução e fracionamento do intrajornada, mediante negociação coletiva, valoriza a autonomia da vontade das partes e harmoniza a necessidade de continuidade do serviço com a proteção da saúde e segurança, pois mais benéfica ao trabalhador.

Em última análise, a decisão do Supremo Tribunal Federal, na ADI 5.322, consolidou a segurança jurídica, validando a capacidade do sistema jurídico de se adaptar às realidades setoriais. Essa evolução legislativa não apenas viabiliza um serviço que é a solução de mobilidade urbana à sociedade, mas também fomenta um diálogo construtivo entre empregadores e empregados, demonstrando que a lei pode se amoldar às especificidades fáticas sem comprometer a essência dos direitos laborais. A norma coletiva, que neste contexto exerceu papel fundamental, mesmo em cenário anterior ao Tema de Repercussão Geral 1046 pelo STF,⁸ reafirma o princípio da autocomposição como instrumento de alto valor para a resolução de conflitos e a regulação das relações de trabalho.

7. Constituição da República Federativa do Brasil. “Art. 30. Compete aos Municípios:

[...]

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

8. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *Tema de Repercussão Geral n. 1.046*. São constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/repercussaogeral/teses.asp>. Acesso em: 29 ago. 2025.

Referências

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Transporte fretado*. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/transportefretamento>. Acesso em: 29 ago. 2025.
- BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. *Recurso de Revista n. 194000-23.2005.5.02.0461*. Relator: Ministro Renato de Lacerda Paiva. 2ª Turma, Brasília, DF, publicado no DEJT em 7 out. 2011.
- BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. *Agravo de Instrumento em Recurso de Revista n. 1000507-79.2021.5.02.0016*. Relatora: Ministra Katia Magalhaes Arruda. 6ª Turma, Brasília, DF, publicado no DEJT em 25 ago. 2025.
- SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). *Tema de Repercussão Geral n. 1.046*. São constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/repercussaogeral/teses.asp>. Acesso em: 29 ago. 2025.