



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.563, DE 2025

(Do Sr. Giovanni Cherini)

Altera a redação dos arts. 145 e 233-A da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), para aperfeiçoar o direito ao voto em trânsito para motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas.

DESPACHO:

À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA
(MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. GIOVANI CHERINI)

Altera a redação dos arts. 145 e 233-A da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), para aperfeiçoar o direito ao voto em trânsito para motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação dos arts. 145 e 233-A da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), a fim de aprimorar o direito ao voto em trânsito para os motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º A Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 145.

Parágrafo

único.

.....

.

X – os motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas em serviço, independentemente da existência de vínculo empregatício ou contrato de prestação de serviços, em razão da natureza itinerante da profissão, observados os requisitos dispostos no art. 233-A. (NR)”

“Art. 233-A.

.....

.



§ 5º Os motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas devidamente inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres poderão votar em trânsito se estiverem em serviço por ocasião das eleições, desde que atestem essa condição perante a Justiça Eleitoral até 15 (quinze) dias antes do pleito.

§ 6º O exercício do direito previsto no § 5º deste artigo poderá ocorrer nos termos do § 4º deste artigo, em seções eleitorais neste último mencionadas ou em seções eleitorais especiais instaladas pela justiça eleitoral em locais de repouso e descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas. (NR)”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas – os caminhoneiros – formam uma categoria essencial para a economia e a sociedade brasileiras. Estima-se que o Brasil conte com cerca de 2 milhões de caminhoneiros em atividade, entre autônomos e empregados¹. Esse contingente movimenta uma frota de mais de 2,1 milhões de caminhões registrada no país², responsável por transportar a grande maioria das cargas nacionais, incluindo alimentos, medicamentos, combustíveis e outros bens indispensáveis. De fato, mais de 60% das mercadorias produzidas e consumidas no Brasil são transportadas pelo modal rodoviário, percentual que alcançou 63,4% do total de cargas em 2023³.

Esses números evidenciam a relevância econômica do setor: sem os caminhoneiros, o abastecimento das cidades seria inviável e a economia nacional rapidamente entraria em colapso. Não por acaso, estudos do Instituto de Economia da Fundação Getúlio Vargas apontam que, embora o transporte rodoviário de cargas responda diretamente por cerca de 1,4% do PIB, o seu impacto indireto chega a 29% do PIB devido à interligação que proporciona

¹<https://frotacia.com.br/qual-e-o-perfil-do-caminhoneiro-no-brasil/>

² <https://blog.deltaglobal.com.br/maiores-frotas-caminhoes-mundo/>

³<https://mundologistica.com.br/artigos/transporte-de-cargas-cresce-em-2023>



entre produtores e consumidores, garantindo o fluxo econômico e o suprimento de bens essenciais em praticamente todas as atividades produtivas⁴. Em suma, trata-se de uma categoria vital para o desenvolvimento econômico e social, cuja atuação diária mantém o Brasil em movimento.

Apesar de sua importância estratégica, a profissão de caminhoneiro possui características itinerantes e imprevisíveis que dificultam o exercício dos direitos políticos, em especial o direito de voto. Diferentemente de um trabalhador fixo em determinada localidade, o caminhoneiro permanece grande parte do tempo longe de seu domicílio eleitoral, atravessando rodovias de diferentes estados para cumprir entregas com prazos apertados.

Viagens de longa duração, muitas vezes sem rota ou destino final definidos com muita antecedência, são a regra nesse setor. Assim, é comum que esses profissionais não saibam, com antecedência de semanas ou meses, em que cidade ou estado estarão no dia da eleição. Essa imprevisibilidade inerente à atividade torna frequentemente incompatível o comparecimento do caminhoneiro à sua seção eleitoral de origem no dia do pleito.

Na prática, milhares de caminhoneiros acabam privados de votar a cada eleição em razão de estarem em trânsito a trabalho. O resultado é que esses cidadãos – embora diretamente afetados pelas políticas públicas e pelas escolhas feitas nas urnas – enfrentam um obstáculo desproporcional ao seu direito de participação política. Tal situação configura uma distorção democrática, na medida em que uma categoria profissional inteira, essencial à vida econômica nacional, fica sub-representada no processo eleitoral por razões alheias à sua vontade.

O Código Eleitoral (Lei nº 4.737/1965), em sua redação atual, até prevê a possibilidade do voto em trânsito nas eleições gerais (Presidente, Governador, Senador, Deputados Federal, Estadual e Distrital) – direito assegurado no art. 233-A do Código. No entanto, as regras estabelecidas para o voto em trânsito acabam por excluir indiretamente muitos caminhoneiros do processo. Em primeiro lugar, exige-se que o eleitor em trânsito faça uma

⁴<https://portal.fgv.br/noticias/relacao-entre-transporte-rodoviario-carga-e-pib-pode-chegar-29-segundo-calculos-fgv>



habilitação prévia perante a Justiça Eleitoral até 45 dias antes da data do pleito, indicando o local (cidade) onde pretende votar. Além disso, a votação fora do domicílio eleitoral só ocorre em urnas especialmente instaladas nas capitais dos estados e em municípios com mais de 100 mil eleitores. Na prática, portanto, o voto em trânsito limita-se geralmente aos principais centros urbanos no país, o que não atende de forma efetiva à demanda de eleitores em trânsito constante e ininterrupto, como os caminhoneiros.

Essas restrições, embora concebidas para viabilizar logisticamente o voto em trânsito, não atendem à realidade dos caminhoneiros. A exigência de indicar o local de votação com 45 dias de antecedência, por exemplo, pode ser razoável para cidadãos cuja rotina lhes permita planejar viagens com muita antecipação ou para eleitores que fazem deslocamentos ocasionais. Não é razoável, contudo, para os caminhoneiros, que estão em constante deslocamento e raramente conseguem prever onde estarão em uma data específica com tanta antecipação.

Em segundo lugar, a limitação dos locais de voto em trânsito a capitais e grandes cidades ignora o fato de que os caminhoneiros costumam estar em trânsito entre esses polos urbanos, muitas vezes estacionados em postos de combustível, locais de descanso nas rodovias ou cidades de menor porte ao longo de suas rotas de entrega. Em consequência, mesmo os poucos caminhoneiros que conseguem habilitar-se para voto em trânsito enfrentam o dilema de ter que se desviar da rota no dia da eleição para alcançar uma dessas localidades autorizadas (grandes centros), o que nem sempre é viável frente aos compromissos profissionais e prazos de entrega. Essa combinação de fatores faz com que, na prática, o instituto do voto em trânsito – tal como formatado hoje – não contemple de maneira efetiva os motoristas de cargas, configurando uma barreira indireta ao exercício pleno do sufrágio por parte dessa categoria.

Diante desse quadro, o presente Projeto de Lei busca adequar a legislação eleitoral à realidade itinerante dos caminhoneiros, garantindo-lhes meios eficazes de participar das eleições sem negligenciar suas



responsabilidades profissionais. Para tanto, propomos duas inovações principais nos arts. 145 e 233-A do Código Eleitoral:

1. Redução do prazo de habilitação para voto em trânsito: Reduz-se o período de antecedência exigido para que o caminhoneiro se habilite a votar em trânsito, de 45 dias para 15 dias antes da eleição. Esse prazo especial mais curto reconhece que não é possível exigir do caminhoneiro o mesmo planejamento antecipado exigido dos demais eleitores, dadas as contingências da atividade. Com 15 dias de antecedência, aumenta-se a chance de o profissional saber em que região do país provavelmente estará na data do pleito, possibilitando-lhe registrar a tempo sua intenção de votar fora de seu domicílio.

2. Seções eleitorais especiais em pontos de parada de caminhoneiros: Autoriza-se a criação de seções eleitorais especiais em locais estrategicamente vinculados à rota dos caminhoneiros, tais como pontos de parada e descanso nas rodovias federais (definidos na forma da Lei nº 13.103/2015) e outros locais de repouso utilizados pela categoria. O objetivo é levar a urna até onde o caminhoneiro está, descentralizando o voto em trânsito para além dos grandes centros urbanos. Essas seções especiais seriam instaladas conforme critérios a serem definidos pela Justiça Eleitoral – em locais de fluxo significativo de motoristas profissionais – e funcionariam de forma similar às urnas já instaladas em capitais e grandes municípios, recebendo votos em trânsito. Essa medida compatibiliza o exercício do voto com as especificidades da profissão, pois permite ao caminhoneiro votar durante suas paradas obrigatórias de descanso, sem desviar substancialmente de sua rota de trabalho. Em vez de excluir os trabalhadores rodoviários pelo critério geográfico, passa-se a integrá-los ao processo eleitoral onde quer que estejam, dentro do território nacional, no dia da votação.

Importa salientar que as inovações propostas não alteram o escopo e os limites do voto em trânsito já estabelecidos na legislação vigente, mas apenas os adaptam para incluir a situação peculiar dos caminhoneiros. O projeto não autoriza voto em trânsito em eleições municipais – permanece vedada, portanto, a votação fora do domicílio para cargos de prefeito e



vereador, em respeito à regra atual e às peculiaridades das disputas locais. Do mesmo modo, mantêm-se as restrições territoriais quanto aos cargos em disputa: o caminhoneiro que votar em trânsito continuará sujeito às disposições do art. 233-A, §1º, incisos II e III. Isso significa que, se estiver fora de seu estado de domicílio eleitoral, poderá votar apenas para Presidente da República (conforme o inciso II); já se estiver em trânsito dentro do próprio estado, poderá votar nos demais cargos em jogo (Governador, Senador, Deputados), além de Presidente. Em suma, não se pretende criar um “novo” voto em trânsito, mas sim ampliar o alcance do modelo atual a uma categoria profissional cujo modo de vida a impede de aproveitar as regras vigentes em igualdade de condições.

Sob o prisma operacional e da segurança do pleito, a proposta mostra-se perfeitamente viável. A Justiça Eleitoral brasileira já demonstrou elevada capacidade de organização logística, conduzindo eleições nacionais com mais de 155 milhões de eleitores aptos a votar⁵. A inclusão de seções especiais em pontos de parada de caminhoneiros representará um acréscimo marginal a essa estrutura.

Além disso, a tecnologia do voto eletrônico elimina obstáculos que no passado poderiam inviabilizar a expansão do voto em trânsito. Hoje, o sistema eletrônico permite cadastrar com facilidade os eleitores habilitados em trânsito em qualquer seção especial necessária, alimentando as urnas eletrônicas com a relação dos títulos aptos a votar fora do domicílio. A identificação do eleitor pode ser feita de forma rápida e segura, inclusive com biometria, e mecanismos informatizados já existentes impedem a realização de fraudes na votação. Dessa forma, com planejamento adequado e uso das ferramentas tecnológicas disponíveis, a Justiça Eleitoral poderá implementar o voto em trânsito para caminhoneiros de forma segura, eficiente e com alcance nacional.

A proposta em exame fortalece o princípio do sufrágio universal, consagrado no art. 14 da Constituição Federal, segundo o qual o voto deve ser

⁵ <https://www.tse.jus.br/comunicacao/noticias/2024/Julho/brasil-tem-mais-de-155-milhoes-de-eleitoras-e-eleitores-aptos-a-votar-em-2024>



acessível a todos os cidadãos, em condições de igualdade. No momento em que elimina barreiras que hoje impedem o caminhoneiro de votar, o projeto promove uma inclusão política de um segmento até aqui sub-representado, ampliando a universalidade e a representatividade do eleitorado. Trata-se de garantir que esses trabalhadores – peças-chave na engrenagem econômica do Brasil – possam fazer ouvir sua voz nas urnas e influir nas escolhas dos mandatários do país, assim como qualquer outro cidadão. Essa ampliação do acesso ao voto tem reflexos positivos na legitimidade do processo democrático, pois corrige uma distorção que excluía, na prática, uma categoria inteira do debate eleitoral. Em última instância, assegurar o voto em trânsito aos caminhoneiros significa dar concretude ao valor constitucional de que todos os votos têm igual peso e todas as parcelas da população têm igual direito de participar das decisões políticas.

Cabe frisar que os caminhoneiros, por sua presença em todo o território nacional e contato direto com as diversas realidades regionais, podem contribuir para enriquecer o debate político e aprimorar a representação parlamentar. Ao viabilizar sua participação, o projeto robustece a democracia brasileira com a inclusão de vozes de uma categoria que vivencia cotidianamente os desafios da infraestrutura, da segurança nas estradas, do abastecimento e do desenvolvimento regional. São cidadãos com visão singular sobre políticas de transporte, logística, tributação de combustíveis, entre outros temas cruciais – e que, portanto, merecem e precisam estar plenamente integrados ao processo eleitoral.

Em suma, o presente Projeto de Lei busca compatibilizar a legislação eleitoral com a realidade fática de uma categoria profissional itinerante e indispensável ao país. Ao reduzir o prazo de habilitação e permitir seções eleitorais especiais em pontos de parada de caminhoneiros, a proposição remove entraves burocráticos e geográficos que hoje negam a esses trabalhadores o pleno exercício de seu direito de voto.

Importante destacar que a medida se atém aos limites operacionais da Justiça Eleitoral e às técnicas legislativas já consagradas – não há inovação temerária, mas sim ajuste necessário e proporcional para atender ao



mandamento maior do sufrágio universal. O direito de voto, por ser um direito político fundamental, não deve ficar subordinado estritamente a conveniências administrativas, sobretudo quando a tecnologia e a organização institucional oferecem soluções seguras para viabilizar a participação ampla.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos eminentes Parlamentares a esta iniciativa legislativa. Ao aprová-la, o Congresso Nacional estará afirmando o valor do voto universal e inclusivo, garantindo que nenhum dos milhões de caminhoneiros aptos a votar seja excluído por força de sua profissão ou condição geográfica. Estaremos, assim, não apenas fazendo justiça a uma categoria que literalmente carrega o Brasil em suas estradas, mas também fortalecendo a democracia, conferindo-lhe maior alcance, equidade e representatividade. Em tempos nos quais se busca aprimorar as instituições e tornar o processo eleitoral cada vez mais acessível e participativo, a aprovação deste projeto representará um passo firme nessa direção, integrando os caminhoneiros – verdadeiros heróis anônimos de nossa economia – ao centro da cidadania, que é o ato de votar.

Em vista de todas essas razões, contamos com o engajamento dos nobres Pares para a aprovação célere do presente Projeto de Lei, em nome de uma democracia mais inclusiva e de um Brasil que reconhece e valoriza aqueles que fazem o país mover.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado GIOVANI CHERINI



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 4.737, DE 15 DE JULHO DE 1965

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-4737-15-julho-1965356297-norma-pl.html>

FIM DO DOCUMENTO