



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.269, DE 2025 **(Do Sr. Cobalchini)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, e o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, Consolidação das Leis do Trabalho, para dispor sobre o tempo de descanso dos motoristas profissionais e para estabelecer novo meio de aferição dos tempos de direção.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
TRABALHO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025
(Do Sr. COBALCHINI)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, e o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, Consolidação das Leis do Trabalho, para dispor sobre o tempo de descanso dos motoristas profissionais e para estabelecer novo meio de aferição dos tempos de direção.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, e o Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, Consolidação das Leis do Trabalho, para dispor sobre o tempo de descanso dos motoristas profissionais e para estabelecer novo meio de aferição dos tempos de direção.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 67-C.
.....
.

§ 5º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.” (NR)

“Art. 67-E.
.....
.

§ 2º Caberá ao Contran regulamentar as formas de controle e fiscalização dos tempos de direção, que incluirão as seguintes alternativas:

I - sistema vinculado a plataforma digital instituída por Decreto do Poder Executivo federal;





II - registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, instalado no veículo;

III - outros meios eletrônicos instalados no veículo; ou

IV - anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo.

.....
.

§ 5º O sistema digital a que se refere o inciso I do § 5º do caput deste artigo deverá utilizar tecnologia de geolocalização para registro automático do Município onde o motorista iniciou e concluiu o descanso.

§ 6º Os motoristas profissionais que não possuem meios eletrônicos próprios para efetuar registros no sistema digital a que se refere o inciso I do § 5º do caput deste artigo poderão utilizar, alternativamente equipamentos eletrônicos:

I - disponibilizados em postos da Polícia Rodoviária Federal;

II - disponibilizados em pontos de parada e descanso reconhecidos pelo poder público, nos termos do § 3º do art. 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; ou

III – de terceiros, desde que acessados com os dados pessoais do motorista profissional.

§ 8º Na fiscalização da utilização do sistema digital a que se refere o inciso I do § 5º do caput deste artigo, poderá ser exigida pela autoridade competente a apresentação de extrato do aplicativo digital, contendo, no mínimo, o local, a data e a hora de início e término do período de descanso obrigatório.”
(NR)

Art. 3º O Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 235-C.

.....
.

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 8 (oito) horas de descanso ininterrupto.

.....
.

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou em outros





rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos, ou em sistema de registro vinculado a plataforma digital instituída por Decreto do Poder Executivo federal, conforme regulamentado pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.” (NR)

“Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 8 (oito) horas, totalizando 32 (trinta e duas) horas.

.....
.
§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 4 (quatro) descansos consecutivos.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivos alterar o tempo mínimo de descanso diário dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas, de 11 para 8 horas, e estabelecer nova forma de aferição dos tempos de direção, com a introdução de alternativa de utilização de sistema digital de registro vinculado à plataforma governamental “gov.br”.

Os tempos de direção atualmente estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) desconsideram a dura realidade dos caminhoneiros autônomos do País, que enfrentam longas jornadas e períodos ociosos não remunerados em pátios de espera e balanças, especialmente em polos logísticos como Rondonópolis, no Estado do Mato Grosso.

Além disso, é notório que, apesar dos avanços alcançados com a publicação da Lei nº 13.103, de 2015, há significativa carência de pontos de parada e descanso (PPD) ao longo das rodovias federais, estando certificados





Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

apenas 139 PPDs¹, que totalizam 10.702 vagas de estacionamento, localizadas em 110 dos 5.570 municípios do País, quantitativo claramente insuficiente para as necessidades da frota nacional de caminhões, que supera 2,5 milhões de veículos.

Atualmente, a fiscalização baseada no tacógrafo penaliza o veículo e impede a realização de manutenções durante o período de descanso, como troca de óleo ou pneus, ainda que o motorista esteja fora da direção. O novo sistema concentra a responsabilidade no condutor, por meio de login pessoal, horário e geolocalização, permitindo maior justiça nas autuações e maior flexibilidade no descanso.

Dessa feita, a imposição de tempo de descanso de 11 horas por dia sem a disponibilização, pelo poder público, de infraestrutura adequada para tanto, se revela inadequada, razão pela qual propomos a fixação de período menor, de 8 horas, a ser observado pelos motoristas profissionais.

Outro ponto de aperfeiçoamento na legislação atual diz respeito à forma de aferição dos tempos de direção, atualmente baseada em registradores instantâneos inalteráveis de velocidade e tempo instalados nos veículos, os tacógrafos. Entendemos que a evolução dos meios tecnológicos no País já é capaz de viabilizar a implementação de método mais eficiente de fiscalização por parte do poder público, baseado em plataforma digital dedicada a este fim.

Nesse sentido, propomos a inclusão, no CTB, da previsão de desenvolvimento de aplicativo digital vinculado à plataforma governamental “gov.br”, de forma a permitir a aferição dos tempos de condução e repouso baseada em dados pessoais do motorista, com uso de geolocalização e autenticação segura.

Esta Lei tem como objetivos:

1º. Corrigir distorções no atual modelo de fiscalização, que penaliza o veículo mesmo em situações de manutenção ou inatividade;

¹ https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/_portal-trc/ppd/lista-de-ppds-certificados





Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

2º. Promover a justiça na responsabilização, vinculando a infração ao condutor responsável pela jornada;

3º. Reduzir autuações indevidas, especialmente nas situações de infraestrutura deficitária nas rodovias;

4º. Proporcionar maior flexibilidade ao caminhoneiro no cumprimento do descanso obrigatório, respeitando a realidade das estradas e dos postos disponíveis;

5º. Aumentar a segurança nas estradas, prevenindo acidentes e casos de motoristas conduzindo veículos sob exaustão;

6º. Modernizar o controle de jornada, alinhando-se a modelos já adotados no setor privado, com uso de registro digital por geolocalização e identificação pessoal.

Com as medidas propostas, espera-se reduzir autuações indevidas (os motoristas autônomos, que frequentemente aguardam por longos períodos em pátios e terminais sem remuneração e são penalizados ao retornarem à estrada, serão diretamente beneficiados), ampliar a segurança viária e valorizar os profissionais que atuam nesse setor de especial relevância para a economia do Brasil.

Em vista do exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas para a aprovação deste importante projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2025.

VALDIR COBALCHINI
Deputado Federal – MDB/SC

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Telefone: (61) 3215-5358 | dep.cobalchini@camara.leg.br



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503
DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:194305-01;5452
LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2015-0302;13103

FIM DO DOCUMENTO