



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO N.º 51-A, DE 2024

(Do Sr. Toninho Wandscheer e outros)

Altera o art. 7º e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros; tendo parecer da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela admissibilidade (relator: DEP. ZÉ TROVÃO).

DESPACHO:
À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Proposta inicial

II - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº , DE 2023

(Do Sr. TONINHO WANDSCHEER, Sr. ALCEU MOREIRA e outros)

Altera o art. 7º e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte emenda ao texto constitucional:

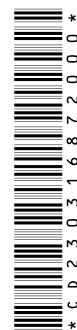
Art. 1º O art. 7º da Constituição Federal passa a vigor acrescido do seguinte §2º, renomeando-se seu parágrafo único para §1º:

“Art.7º.....

§1º.....

§2º Estritamente no caso de atividades de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, a lei estabelecerá condições especiais de trabalho do motorista profissional relativas a:

- I – jornada de trabalho e tempo à disposição do empregador;
- II – tempo de espera nas atividades de carga e descarga;
- III – condições de fruição e de fracionamento dos intervalos de descanso, alimentação e repouso intrajornada e interjornada;
- IV – local de fruição e condições de acumulação e de fracionamento do repouso semanal remunerado;
- V – remuneração de tempo de espera e de pequenas movimentações do veículo. ” (NR)



* c d 2 3 0 3 1 6 8 7 2 0 0 0 *

Art. 2º O Ato das Disposições Constitucionais Transitórias passa a vigorar acrescido do seguinte art. 10-A:

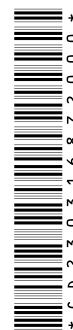
10-A. Até que seja promulgada a lei a que se refere o art. 7º, §2º da Constituição, aplicar-se-ão ao motorista profissional empregado, no transporte de passageiros e no transporte rodoviário de cargas, as seguintes disposições:

I – nos serviços de operação de veículos de transporte coletivo de passageiros, havendo previsão em convenção ou acordo coletivo de trabalho, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem, o intervalo para alimentação e repouso, após trabalho contínuo de 6 (seis) horas poderá ser reduzido ou fracionado, quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada. O intervalo de descanso de trabalho contínuo que não exceder a 6 (seis) horas poderá ser apenas fracionado.

II – o intervalo de refeição poderá coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela legislação de trânsito;

III - dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecidos pela legislação de trânsito, garantidas, no mínimo, 8 (oito) horas ininterruptas, no primeiro período, e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

IV – será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera;



V – são considerados tempo de espera as horas em que o motorista ficar aguardando a carga ou a descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias;

VI – as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal;

VII – durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias no veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas do intervalo interjornadas;

VIII - nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal poderá ser usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso. A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos;

IX – nos serviços de transportes de cargas, quando o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas;

X – nos serviços de transporte passageiros, quando o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em



alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

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

JUSTIFICAÇÃO

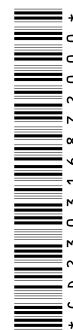
O Supremo Tribunal Federal (STF), no âmbito da Ação Direita de Inconstitucionalidade – ADI – nº 5.352, examinou a constitucionalidade da Lei 13.103/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. O STF, de modo geral, validou a maioria dos dispositivos da lei. Porém, na mesma decisão, alguns pontos da lei, referentes a jornada de trabalho, pausas para descanso e repouso semanal, foram invalidados, nos termos do voto do relator, ministro Alexandre de Moraes. Invalidou-se também a possibilidade de descanso com o veículo em movimento, com fundamento em não haver, em muitos casos, acomodação adequada na cabine e na precariedade das estradas brasileiras, elementos que prejudicam a qualidade do repouso.

O voto do relator sobre a invalidade desses pontos baseou-se principalmente no entendimento de que as normas impugnadas afetavam negativamente as pausas e o descanso na jornada do motorista, com reflexos na recuperação física do trabalhador e na segurança rodoviária.

A decisão também invalidou a exclusão do tempo de espera para carga e descarga da jornada de trabalho e do cômputo de horas extras ao argumento de que tais disposições descharacterizam a relação de trabalho e causam prejuízo direto ao trabalhador.

Sabemos que o trabalho dos caminhoneiros não é nada fácil. Temos consciência dos desafios e dificuldades que se colocam diante do motorista profissional diariamente e o quanto devemos a esses bravos profissionais.

Ocorre, porém, que a Lei nº 13.103/2015, resultou de um esforço hercúleo do Congresso Nacional para dar uma resposta à crescente insatisfação do setor com a situação do setor de transporte, especialmente



* c d 2 3 0 3 0 3 1 6 8 7 2 0 0 0 *

após a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamentou a profissão de motorista, engessando as condições de trabalho da categoria nas normas gerais da Consolidação das Leis do Trabalho.

As incongruências da norma revogada em face da realidade econômica, territorial e regional do País deixaram a descoberto toda a questão da segurança e adequação necessárias no que concerne às paradas e descansos obrigatórios, para a preservação da carga e da vida dos motoristas, prejudicando consideravelmente a atividade do transporte de cargas e levando grave insatisfação ao setor e sérias preocupações com a sobrevivência da atividade no médio e longo prazos.

Em resposta, a Câmara dos Deputados criou a CMOTOR, uma Comissão Especial, constituída para analisar a matéria e propor soluções. Os depoimentos nas audiências públicas promovidas pela CMOTOR evidenciaram que a aplicação da Lei nº 12.619/2012, nas condições de infraestrutura do País, acarretava uma série de impactos negativos, tais como: o aumento no custo do frete em torno de 30%, o encarecimento dos produtos; o impacto no salário dos motoristas; o cancelamento de encomendas; a falta de caminhões e de motoristas; a necessidade de se colocar em circulação em torno de 20% a mais do número de caminhões, para atender ao escoamento da produção; o impacto nos prêmios dos seguros; o custo adicional no “tempo de espera” de 30%; o custo adicional no “tempo reserva” de 30%; a menor produtividade dos caminhões, com consequências negativas no pagamento de seus financiamentos; a subcontratação de motoristas profissionais autônomos, com relação jurídica frágil, pelas empresas transportadoras; as dificuldades no abastecimento dos supermercados; as sérias dificuldades na comercialização de produtos perecíveis; o aumento do roubo de cargas (com a Lei em vigor, o índice de roubo aumentou de 18%, de janeiro a março de 2013, em razão, provavelmente, da obrigação das paradas. 90% dos roubos de cargas ocorrem nas paradas).

Para evitar os impactos negativos decorrentes de uma legislação inadequada, para empresas, para os empregados e para transportadores autônomos de cargas, a sua reformulação apresentava-se como necessária. Esse trabalho de reformulação foi empreendido pela



Comissão Especial e resultou numa proposta de alteração da Lei, contendo uma nova regulamentação para as condições de trabalho do motorista profissional. Essas propostas foram incorporadas ao Projeto de Lei nº 4.246/2012, que deu origem à Lei nº 1.3103/2015.

A legislação em vigor, portanto, tem uma longa e bem fundamentada trajetória. Não se tratou de uma decisão açodada, tomada nos corredores e recintos privados do Congresso Nacional; ao contrário, foi construída paulatinamente, com muitas mãos, em praça pública, por meio de um processo democrático, objeto de intensos debates e profundas reflexões, acolhendo todos os segmentos envolvidos, com ampla cobertura da mídia e participação popular.

Muito se poderia dizer acerca do processo de produção dessa norma e das razões de sua edição. Porém, de modo sintético e simbólico, podemos apenas lembrar que ela foi uma legislação abraçada pela própria categoria. Lembremos que a sanção sem vetos dessa lei foi uma exigência dos caminhoneiros para negociar o fim dos bloqueios de rodovias que paralisaram o País entre 18 fevereiro e 3 de março de 2015. A cronologia desses fatos está bem registrada nos periódicos da época.^{1 2}

Diferentemente da Lei nº 12.619/2012, a Lei nº 1.3103/2015 acalmou os ânimos, pacificou e trouxe confiança e segurança jurídica ao setor. A ADIN 5352, protocolizada em 2015 e agora julgada em 2023, foi fruto de um dissenso político momentâneo, normal entre os representantes da categoria, pois, nenhuma norma pode agradar totalmente a todos.

Durante esse largo período de aplicação, em que a lei nº 1.3103/2015 vigeu plenamente, observou-se sua perfeita aceitação pelos seus destinatários, empregadores, empregados e autônomos, e a acomodação da doutrina e da jurisprudência em torno dela, sem maiores problemas. Assistiu-se também a uma acomodação gradativa das tensões e inseguranças econômicas no setor de transporte.

¹ <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2015/02/25/governo-propoe-sancionar-lei-do-caminhoneiro-e-segurar-diesel-por-6-meses.htm>, acessado em 5/8/2023.

² <https://g1.globo.com/economia/noticia/greve-dos-caminhoneiros-diferencas-e-semelhancas-do-protesto-de-2018-com-os-de-2013-e-2015.ghtml>, acessado em 5/8/2023.



* C D 2 3 0 3 0 3 1 6 8 7 2 0 0 0 *

É importante observar também - pois esse argumento serviu de fundamento para a impugnação levada a cabo pela Corte - que, durante o período de vigência plena da Lei nº 1.3103/2015, verificou-se uma diminuição importante do número de acidentes com caminhoneiros em nossas rodovias.

De fato, considerando todos os acidentes registrados nas rodovias federais brasileiras, no período de 2007 a 2018, com envolvimento de, pelo menos, um caminhão, observamos que as fatalidades atingiram seu pico no ano de 2013, com 64.556 acidentes. Em 2018, o número de registros caiu para 18.239.³ Em 2019, antes da crise sanitária, foram registrados 16.602 acidentes com veículos de cargas.⁴

Embora se observe uma saudável redução nas estatísticas de acidentes com caminhões, os números são ainda muito elevados e não é possível, certamente, atribuir à nova lei, isoladamente, a redução conseguida. Porém, é possível afirmar, com segurança, que o argumento de que as alterações introduzidas nas pausas e intervalos de descanso do motorista implicaram o aumento do risco na atividade não se coaduna com a realidade mostrada pelos números das estatísticas.

Nesse sentido, pensamos que o desconhecimento da realidade e das especificidades das atividades do transporte rodoviário de cargas e passageiros é a causa do equívoco que levou à impugnação dos dispositivos. Não se trata de aqui de desafiar, por meio da edição de Proposta de Emenda à Constituição, o entendimento da Suprema Corte. Trata-se, na verdade, de tomar a única providência possível, no momento, para remediar o equívoco cometido e evitar que as tensões e insatisfações se acumulem nesse setor extremamente sensível da economia nacional, que, como já se viu anteriormente, formam um estopim para crises econômicas que paralisam o País, com graves prejuízos para a sociedade como um todo.

Espera-se, durante a tramitação dessa Proposta, suprir a Suprema Corte com os conhecimentos importantes sobre a realidade da atividade de transporte de cargas, que julgamos que ficaram faltosos na análise

³ [file:///C:/Users/Angelo%20Queiroz/Downloads/Accidentes%20Rodovi%C3%A1rios%20-%20Estat%C3%Adsticas%20Envolvendo%20Caminh%C3%B5es%20\(%C3%Adntegra\).pdf](file:///C:/Users/Angelo%20Queiroz/Downloads/Accidentes%20Rodovi%C3%A1rios%20-%20Estat%C3%Adsticas%20Envolvendo%20Caminh%C3%B5es%20(%C3%Adntegra).pdf), acessado em 5/8/2023.

⁴ <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/rodovias-federais-registraram-16802-acidentes-com-caminhoes-em-2019-mostra-cni/>, acessado em 5/8/2023.



* C D 2 3 0 3 1 6 8 7 2 0 0 0

que levou à decretação de inconstitucionalidade, formando o convencimento necessário sobre a necessidade dos dispositivos que foram impugnados e que desejamos reinserir na legislação trabalhista.

Em razão do exposto, pedimos aos nobres Pares o apoio imprescindível para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em _____ de 2023.

Deputado TONINHO WANDSCHEER

Deputado ALCEU MOREIRA

2023-11079_4_1





CONFERÊNCIA DE ASSINATURAS

(57ª Legislatura 2023-2027)

Proposição:	PEC 51/2024												
Autor da Proposição:	Dep. Toninho Wandscheer												
Data da Apresentação:	12/12/2024 17:45:33.080												
Ementa:	Altera o art. 7º e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros.												
Possui Assinaturas Suficientes:	Sim												
Modalidade de Assinatura definida pela Autor:	Assinaturas Individuais												
Totais de Assinaturas:	<table border="1"><thead><tr><th>Confirmadas</th><th>175</th></tr></thead><tbody><tr><td>Fora do Exercício</td><td>012</td></tr><tr><td>Repetidas</td><td>000</td></tr><tr><td>Inválidas</td><td>000</td></tr><tr><td>Total</td><td>175</td></tr><tr><td>Mínimo</td><td>171</td></tr></tbody></table>	Confirmadas	175	Fora do Exercício	012	Repetidas	000	Inválidas	000	Total	175	Mínimo	171
Confirmadas	175												
Fora do Exercício	012												
Repetidas	000												
Inválidas	000												
Total	175												
Mínimo	171												

	Deputado	Confirmadas	Partido	UF
1	Abilio Brunini	PL		MT
2	Adilson Barroso	PL		SP
3	Afonso Hamm	PP		RS
4	Alberto Fraga	PL		DF
5	Alceu Moreira	MDB		RS
6	Alexandre Guimarães	REPUBLIC		TO
7	Aliel Machado	PV		PR
8	Altineu Côrtes	PL		RJ
9	Ana Paula Leão	PP		MG
10	Antonio Carlos Rodrigues	PL		SP
11	Antônio Doido	MDB		PA
12	Any Ortiz	CIDADANIA - Fdr PSDB-CIDADANIA		RS
13	Aureo Ribeiro	SOLIDARI		RJ
14	Bacelar	PV - Fdr PT- PCdoB-PV		BA

15	Bebeto	PP	RJ
16	Beto Pereira	PSDB - Fdr PSDB-CIDADANIA	MS
17	Beto Richa	PSDB - Fdr PSDB-CIDADANIA	PR
18	Bia Kicis	PL	DF
19	Bibo Nunes	PL	RS
20	Bruno Farias	AVANTE	MG
21	Cabo Gilberto Silva	PL	PB
22	Capitão Alberto Neto	PL	AM
23	Capitão Alden	PL	BA
24	Carla Zambelli	PL	SP
25	Carlos Chiodini	MDB	SC
26	Carlos Jordy	PL	RJ
27	Carol Dartora	PT - Fdr PT- PCdoB-PV	PR
28	Caroline de Toni	PL	SC
29	Cezinha de Madureira	PSD	SP
30	Chiquinho Brazão	UNIÃO	RJ
31	Claudio Cajado	PP	BA
32	Cobalchini	MDB	SC
33	Coronel Assis	UNIÃO	MT
34	Coronel Fernanda	PL	MT
35	Coronel Meira	PL	PE
36	Coronel Ulysses	UNIÃO	AC
37	Covatti Filho	PP	RS
38	Cristiane Lopes	UNIÃO	RO
39	Da Vitoria	PP	ES
40	Dal Barreto	UNIÃO	BA
41	Daniel Agrobom	PL	GO
42	Daniel Freitas	PL	SC
43	Daniela Reinehr	PL	SC
44	Danilo Forte	UNIÃO	CE
45	Dayany Bittencourt	UNIÃO	CE
46	Delegada Katarina	PSD	SE
47	Delegado Caveira	PL	PA
48	Delegado Fabio Costa	PP	AL
49	Delegado Matheus Laiola	UNIÃO	PR
50	Delegado Paulo Bilynskyj	PL	SP
51	Delegado Éder Mauro	PL	PA
52	Diego Garcia	REPUBLIC	PR
53	Dilceu Sperafico	PP	PR
54	Dimas Fabiano	PP	MG
55	Domingos Sávio	PL	MG
56	Dr. Allan Garcês	PP	MA
57	Dr. Fernando Máximo	UNIÃO	RO
58	Dr. Luiz Ovando	PP	MS
59	Emanuel Pinheiro Neto	MDB	MT

60	Emidinho Madeira	PL	MG
61	Evaír Vieira de Melo	PP	ES
62	Felipe Francischini	UNIÃO	PR
63	Fernanda Pessoa	UNIÃO	CE
64	Filipe Barros	PL	PR
65	Filipe Martins	PL	TO
66	Flávia Morais	PDT	GO
67	Fred Linhares	REPUBLIC	DF
68	Félix Mendonça Júnior	PDT	BA
69	Gabriel Mota	REPUBLIC	RR
70	General Girão	PL	RN
71	General Pazuello	PL	RJ
72	Gerlen Diniz	PP	AC
73	Giacobo	PL	PR
74	Gilberto Abramo	REPUBLIC	MG
75	Gilvan Maximo	REPUBLIC	DF
76	Gilvan da Federal	PL	ES
77	Giovani Cherini	PL	RS
78	Gleisi Hoffmann	PT - Fdr PT- PCdoB-PV	PR
79	Greyce Elias	AVANTE	MG
80	Gustinho Ribeiro	REPUBLIC	SE
81	Henderson Pinto	MDB	PA
82	Icaro de Valmir	PL	SE
83	Idilvan Alencar	PDT	CE
84	Jonas Donizette	PSB	SP
85	Jorge Goetten	PL	SC
86	Josivaldo Jp	PSD	MA
87	José Medeiros	PL	MT
88	João Carlos Bacelar	PL	BA
89	Juarez Costa	MDB	MT
90	Julia Zanatta	PL	SC
91	Julio Arcoverde	PP	PI
92	Junio Amaral	PL	MG
93	Júlio Cesar	PSD	PI
94	Kim Kataguiri	UNIÃO	SP
95	Lebrão	UNIÃO	RO
96	Leur Lomanto Júnior	UNIÃO	BA
97	Lincoln Portela	PL	MG
98	Lindbergh Farias	PT - Fdr PT- PCdoB-PV	RJ
99	Lucas Redecker	PSDB - Fdr PSDB-CIDADANIA	RS
100	Luciano Alves	PSD	PR
101	Luciano Ducci	PSB	PR
102	Lucio Mosquini	MDB	RO
103	Luis Tibé	AVANTE	MG
104	Luisa Canziani	PSD	PR

105	Luiz Carlos Hauly	PODE	PR
106	Luiz Carlos Motta	PL	SP
107	Luiz Fernando Faria	PSD	MG
108	Luiz Lima	PL	RJ
109	Luiz Nishimori	PSD	PR
110	Luiz Philippe de Orleans e Bra	PL	SP
111	Lêda Borges	PSDB - Fdr PSDB-CIDADANIA	GO
112	Magda Mofatto	PATRIOTA	GO
113	Marangoni	UNIÃO	SP
114	Marcelo Crivella	REPUBLIC	RJ
115	Marcelo Moraes	PL	RS
116	Marcelo Álvaro Antônio	PL	MG
117	Marco Brasil	PP	PR
118	Marcos Pollon	PL	MS
119	Mario Frias	PL	SP
120	Marussa Boldrin	MDB	GO
121	Marx Beltrão	PP	AL
122	Mauricio Marcon	PODE	RS
123	Mauricio do Vôlei	PL	MG
124	Messias Donato	REPUBLIC	ES
125	Misael Varella	PSD	MG
126	Márcio Biolchi	MDB	RS
127	Márcio Honaiser	PDT	MA
128	Mário Heringer	PDT	MG
129	Nicoletti	UNIÃO	RR
130	Osmar Terra	MDB	RS
131	Padovani	UNIÃO	PR
132	Paulo Freire Costa	PL	SP
133	Paulo Litro	PSD	PR
134	Paulo Magalhães	PSD	BA
135	Pedro Lupion	PP	PR
136	Pedro Westphalen	PP	RS
137	Pezenti	MDB	SC
138	Pompeo de Mattos	PDT	RS
139	Pr. Marco Feliciano	PL	SP
140	Professor Alcides	PL	GO
141	Rafael Simoes	UNIÃO	MG
142	Raimundo Costa	PODE	BA
143	Reinhold Stephanes	PSD	PR
144	Ricardo Ayres	REPUBLIC	TO
145	Ricardo Salles	PL	SP
146	Ricardo Silva	PSD	SP
147	Roberta Roma	PL	BA
148	Roberto Duarte	REPUBLIC	AC
149	Rodolfo Nogueira	PL	MS
150	Rodrigo Estacho	PSD	PR

151	Rosângela Moro	UNIÃO	SP
152	Rosângela Reis	PL	MG
153	Sanderson	PL	RS
154	Sargento Fahur	PSD	PR
155	Sargento Gonçalves	PL	RN
156	Saulo Pedroso	PSD	SP
157	Sergio Souza	MDB	PR
158	Silvia Waiápi	PL	AP
159	Simone Marquetto	MDB	SP
160	Socorro Neri	PP	AC
161	Thiago de Joaldo	PP	SE
162	Tião Medeiros	PP	PR
163	Toninho Wandscheer	PP	PR
164	Vermelho	PL	PR
165	Vicentinho Júnior	PP	TO
166	Wellington Roberto	PL	PB
167	Welter	PT - Fdr PT- PCdoB-PV	PR
168	Wilson Santiago	REPUBLIC	PB
169	Zeca Dirceu	PT - Fdr PT- PCdoB-PV	PR
170	Zezinho Barbary	PP	AC
171	Zucco	REPUBLIC	RS
172	Zé Silva	SOLIDARI	MG
173	Zé Trovão	PL	SC
174	Zé Vitor	PL	MG
175	Átila Lins	PSD	AM

Fora do Exercício			
	Deputado	Partido	UF
1	Amália Barros	PL	MT
2	André Fernandes	PL	CE
3	Carlos Gomes	REPUBLIC	RS
4	Coronel Telhada	PP	SP
5	Darci de Matos	PSD	SC
6	Eliane Braz	PSD	CE
7	Flavinha	MDB	MT
8	Geraldo Mendes	UNIÃO	PR
9	Luciano Azevedo	PSD	RS
10	Marcelo Lima	PSB	SP
11	Priscila Costa	PL	CE
12	Prof. Paulo Fernando	REPUBLIC	DF



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988-1005;1988
ATO DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:ato.disposicoes.constitucionais.transitorias:1988-10-05;1988



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 51, DE 2024

Altera o art. 7º e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

Autores: Deputados TONINHO WANDSCHEER E ALCEU MOREIRA

Relator: Deputado ZÉ TROVÃO

I - RELATÓRIO

A Proposta de Emenda à Constituição nº 51, de 2024, cujo primeiro signatário é o Deputado Toninho Wandscheer, pretende alterar o art. 7º da Constituição Federal e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

A proposta estabelece que, para o transporte rodoviário de cargas e passageiros, a lei definirá condições especiais de trabalho para o motorista profissional relativas à jornada de trabalho e tempo à disposição do empregador, tempo de espera nas atividades de carga e descarga, condições de fruição e fracionamento dos intervalos de descanso, alimentação e repouso intrajornada e interjornada, local de fruição e condições de acumulação e fracionamento do repouso semanal remunerado e remuneração de tempo de espera e de pequenas movimentações do veículo.

A proposição dispõe, ainda, que, enquanto não for promulgada a referida lei, aplicam-se ao motorista profissional empregado do transporte de passageiros e ---gas as seguintes disposições:





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Zé Trovão - PL/SC

- Em serviços de transporte coletivo de passageiros, se houver previsão em convenção ou acordo coletivo, e mantida a remuneração com intervalos de descanso menores ao final de cada viagem, o intervalo para alimentação e repouso, após 6 (seis) horas de trabalho contínuo, pode ser reduzido ou fracionado, contanto que compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada. O intervalo de descanso de trabalho contínuo que não exceda 6 (seis) horas poderá ser apenas fracionado;
- O intervalo de refeição pode coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela legislação de trânsito;
- Dentro de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultado o fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória da legislação de trânsito, garantidas, no mínimo, 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período, e o gozo do remanescente nas 16 (dezesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período;
- Será considerado trabalho efetivo o tempo em que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, descanso e o tempo de espera;
- São considerados tempo de espera as horas aguardando a carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador/destinatário e o período gasto com fiscalização em barreiras fiscais/alfandegárias;
- O tempo de espera não será computado como jornada de trabalho nem como horas extraordinárias;
- As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal;
- Durante o tempo de espera, o motorista pode realizar movimentações necessárias no veículo, que não serão consideradas parte da jornada de trabalho, mas deve ser garantido o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas do intervalo interjornadas;
- Em viagens longas (duração superior a 7 dias), o repouso semanal pode ser usufruído no retorno do motorista à base ou ao seu domicílio, a menos que a empresa forneça condições adequadas para o gozo efetivo. A cumulatividade de descansos semanais é limitada a 3 (três) descansos consecutivos;
- No transporte de cargas com dois motoristas no mesmo veículo, o tempo de repouso pode ser feito com o veículo em movimento. É assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas;
- No transporte de passageiros com dois motoristas na mesma viagem, o descanso pode ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho. Após 72 (setenta e duas) horas, é





assegurado o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

A justificação da PEC nº 51/2024 fundamenta-se na necessidade de reverter os efeitos da decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) na ADI nº 5.322, que invalidou dispositivos da Lei nº 13.103/2015 relativos à jornada, pausas de descanso, repouso semanal e a exclusão do tempo de espera para carga/descarga e pequenas movimentações da jornada de trabalho e cômputo de horas extras.

Os proponentes defendem que a Lei nº 13.103/2015 resultou de um processo legislativo que contou com ampla participação dos setores interessados e de um esforço do Congresso para superar as dificuldades impostas pela Lei nº 12.619/2012, cujas incongruências com a realidade do País, como a precariedade da infraestrutura, acarretaram impactos negativos significativos no setor de transporte, como aumento do custo do frete, maior incidência de roubos de cargas durante paradas obrigatórias, e insegurança econômica. A lei de 2015, ao contrário, teria, segundo os autores, pacificado o setor, e foi até mesmo exigida pelos caminhoneiros para negociar o fim de bloqueios em 2015.

Argumenta-se que a decisão do STF decorre do desconhecimento das especificidades do transporte rodoviário, sendo um "equívoco" que precisa ser remediado constitucionalmente. Para refutar o fundamento de que as alterações da lei aumentariam o risco da atividade, os proponentes citam estatísticas que mostram uma diminuição importante no número de acidentes com caminhoneiros nas rodovias federais durante a vigência plena da Lei nº 13.103/2015, com o número de fatalidades caindo de um pico em 2013 para 18.239 registros em 2018.

Defende-se que o objetivo da PEC não é desafiar a Corte, mas sim tomar a única providência possível para reinserir os dispositivos julgados inconstitucionais na legislação trabalhista, evitando o acúmulo de tensões e insatisfações que podem gerar crises econômicas e paralisar o País.

A proposição tramita sob o regime *especial* previsto para as Propostas de Emenda à Constituição pelo Regimento Interno, e aguarda parecer acerca de sua *admissibilidade*, no prazo regimental.

É o relatório.



* C D 2 5 6 0 3 4 7 3 0 0 0 0



II - VOTO DO RELATOR

Nos termos art. 32, IV, b, c/c o art. 202, caput, todos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre a admissibilidade da matéria.

Quanto aos **aspectos formais**, notadamente no que se relaciona à iniciativa, constata-se que a proposição foi apresentada nos termos do art. 60, I, da Constituição da República, provendo-se o número de subscrições suficientes, conforme atesta a Secretaria-Geral da Mesa.

No que concerne a eventuais limitações circunstanciais impostas pela Constituição Federal ao poder constituinte derivado reformador (art. 60, § 1º), nada há que se possa objetar, uma vez que o País encontra-se em plena normalidade político-institucional, não vigendo decreto de intervenção federal, estado de defesa, ou estado de sítio.

Naquilo que diz respeito às **limitações materiais**, não se vislumbra qualquer afronta ao inatacável núcleo expresso no § 4º do art. 60 da Constituição Federal, qual seja, a forma federativa de Estado; o voto direto, secreto, universal e periódico; a separação dos Poderes e os direitos e garantias individuais.

Sobre o ponto, impende esclarecer que embora algumas das disposições constantes da PEC tenham teor semelhante a previsões da Lei nº 13.103/2015 que foram declaradas inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI 5.322¹, isso não significa que elas não possam tramitar nesta casa.

De fato, o Supremo Tribunal Federal, ao fazer o controle de constitucionalidade de normas constantes da Lei nº 13.103/2015, entendeu, no que interessa à presente análise, o seguinte:

- É inconstitucional o dispositivo legal que permite a redução e/ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado, por violação à normas constitucional de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XV e XXII, da CF);





- É inconstitucional a exclusão do tempo de trabalho efetivo do motorista profissional, quando está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, conhecido como “tempo de espera”, em razão da impossibilidade de decote da jornada normal de trabalho e de jornada extraordinária, sob pena de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista reconhecida.

- Inconstitucionalidade de normas que prevêem hipótese de descanso de motorista com o veículo em movimento, em razão do prejuízo ao efetivo descanso do trabalhador.

Ocorre que, como é cediço, a vedação prevista no art. 60, §4º, IV da Constituição Federal é no sentido de que não será objeto de deliberação a proposta de emenda à Constituição **tendente a abolir os direitos e garantias individuais**. Veja-se que dizer que determinada norma vulnera ou fragiliza determinado direito social, tal como o fez o Supremo, não equivale a dizer que se está em vias de abolir referido direito, sendo certo que existe uma ampla margem de conformação em que pode o legislador infraconstitucional atuar para dar concretude aos mandamentos protetivos constitucionais sem que se possa cogitar de ataque ao seu núcleo intocável.

Ademais, conforme dispõe o art. 102, §2º da Constituição Federal, as decisões da Suprema Corte proferidas no controle concentrado de constitucionalidade não são vinculantes em relação ao Poder Legislativo, que pode legitimamente trazer as questões novamente ao debate, tanto para acatar as conclusões a que chegou o Poder Judiciário e, com isso, aprimorar a regulamentação do tema, quanto inclusive para discordar do entendimento sobre a adequação constitucional da referida legislação.

Está-se, portanto, diante de uma oportunidade de diálogo institucional entre Supremo Tribunal Federal e Congresso Nacional sobre o aperfeiçoamento da legislação trabalhista, bem como sobre a delimitação do conteúdo dos direitos sociais em jogo, não havendo que se falar em violação de cláusula pétrea.

De igual modo, não se verifica na proposta em exame qualquer ofensa aos limites implicitamente impostos pela Lei Maior ao poder reformador, conforme a melhor doutrina.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Zé Trovão - PL/SC

Não obstante caiba a esta Comissão pronunciar-se tão somente sobre a admissibilidade da matéria, convém frisar, desde logo, que serão necessárias algumas correções referentes à técnica legislativa da proposição, tais como as referentes à existência de dispositivos com dois períodos, as quais decerto receberão adequado tratamento no âmbito de comissão especial a ser instalada para exame da matéria.

De toda forma, atendo-me à competência regimental deste Órgão Colegiado, **manifesto meu voto no sentido da admissibilidade da Proposta de Emenda à Constituição nº 51, de 2024.**

Sala da Comissão, em de 2025.

Deputado ZÉ TROVÃO
Relator



* C D 2 2 5 6 0 3 4 7 3 0 0 0 0 *





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 51, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela admissibilidade da Proposta de Emenda à Constituição nº 51/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Zé Trovão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Azi - Presidente, Felipe Francischini, Claudio Cajado e Capitão Alberto Neto - Vice-Presidentes, Aguinaldo Ribeiro, Alfredo Gaspar, Átila Lira, Bia Kicis, Cezinha de Madureira, Daiana Santos, Daniel Freitas, Defensor Stélio Dener, Delegado Éder Mauro, Delegado Fabio Costa, Dr. Jaziel, Eunício Oliveira, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Fernanda Pessoa, Gisela Simona, Helder Salomão, Hercílio Coelho Diniz, José Guimarães, José Rocha, Lídice da Mata, Lucas Redecker, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Maria Arraes, Maria do Rosário, Marreca Filho, Mersinho Lucena, Nicoletti, Nikolas Ferreira, Olival Marques, Orlando Silva, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Campos, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Sidney Leite, Waldemar Oliveira, Zé Trovão, Alice Portugal, Ana Paula Lima, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alden, Chris Tonietto, Clodoaldo Magalhães, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Coronel, Diego Garcia, Dilceu Sperafico, Erika Hilton, Erika Kokay, Fausto Pinato, Flávio Nogueira, Hildo Rocha, Hugo Leal, Icaro de Valmir, José Medeiros, Julio Cesar Ribeiro, Laura Carneiro, Leur Lomanto Júnior, Luiz Gastão, Marangoni, Mendonça Filho, Moses Rodrigues, Rafael Brito, Rodrigo Rolemberg, Rosangela Moro, Sargento Portugal, Soraya Santos, Tabata Amaral e Toninho andscheer.



Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2025.

Deputado PAULO AZI
Presidente

Apresentação: 13/11/2025 13:33:37.240 - CCJC
PAR 1 CCJC => PEC 51/2024
DAD 1

