



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos - MDB/RR

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.580, DE 2025

Altera o § 3º do art. 235-C
Consolidação das Leis do Trabalho - CLT,
aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de
maio de 1943, para definir a jornada de
descanso do motorista profissional

Autor: Deputado LUCIO MOSQUINI

Relator: Deputado DUDA RAMOS

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.580, de 2025, de autoria do Deputado Lúcio Mosquini, tem por objetivo alterar o § 3º do art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para reduzir de 11 horas para 8 horas consecutivas o tempo mínimo de descanso diário do motorista profissional de carga, de modo a permitir o fracionamento desse descanso em situações específicas previstas em norma regulamentadora, desde que respeitadas as condições de segurança e o bem-estar do trabalhador.

O Autor fundamenta sua proposta argumentando que as atuais onze horas de descanso são excessivas e estressantes e comprometem a capacidade de geração de renda dos motoristas, impactando diretamente no tempo disponível para atividades complementares de rendimento e necessidades pessoais. Sustenta ainda que o período de oito horas seria equilibrado e “em conformidade com a realidade das empresas de transporte e das necessidades do setor, sem comprometer a saúde do trabalhador”.



O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes; de Trabalho e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD).

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Findo o prazo regimental, nesta Comissão, não foi apresentada emenda.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.580, de 2025, tem por objetivo alterar o § 3º do art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para reduzir de 11 horas para 8 horas consecutivas o tempo mínimo de descanso diário do motorista profissional de carga, de modo a permitir o fracionamento desse descanso em situações específicas previstas em norma regulamentadora, desde que respeitadas as condições de segurança e o bem-estar do trabalhador.

O Autor fundamenta sua proposta argumentando que as atuais onze horas de descanso são excessivas e estressantes e comprometem a capacidade de geração de renda dos motoristas, impactando diretamente no tempo disponível para atividades complementares de rendimento e necessidades pessoais. Sustenta ainda que o período de oito horas seria equilibrado e “em conformidade com a realidade das empresas de transporte e das necessidades do setor, sem comprometer a saúde do trabalhador”.

De pronto, é imperativo destacar que, recentemente, foi julgada no Supremo Tribunal Federal (STF) a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), que questionou diversos dispositivos da Lei



nº 13.103, de 2015 (Lei dos Caminhoneiros)¹. Analisar o entendimento da Corte Constitucional e seus argumentos é essencial para que possamos adotar, nesta Comissão, uma solução que satisfaça aos motoristas sem ferir nossa Carta Magna.

O STF declarou inconstitucional especificamente a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C da CLT.

O voto do Ministro Alexandre de Moraes, relator da supracitada ADI, fundamentou a decisão em aspectos constitucionais essenciais. O voto reconhece que “as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores [como é o caso do § 3º do art. 235-C da CLT] possuem natureza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado”.

Especificamente sobre os motoristas profissionais, ressalta a importância do descanso entre uma jornada e outra, pois “além de possibilitar a devida recuperação do corpo e da mente, diminuindo os níveis de stress e cansaço, o respeito ao intervalo interjornada reflete diretamente na segurança rodoviária, uma vez que o descanso reparador permite ao motorista manter pleno seu nível de concentração e cognição durante a condução do veículo”.

Até este ponto, não temos de que discordar.

Entretanto, o trecho do voto que segue merece atenção:

*No entanto, é preciso se ter em mente que o descanso interjornada não serve apenas para possibilitar a recuperação física e mental, mas **também para permitir ao empregado usufruir de momentos de lazer e de convívio social e familiar.***

Fracionar esse período contraria frontalmente o estabelecido no texto constitucional ao garantir direitos sociais ao

¹ <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4778925>



*trabalhador, uma vez que a autorização para gozar o período restante de descanso interjornada, durante os intervalos intrajornadas da jornada diária de labor, ou até mesmo para usufruir no interior do veículo, retira do empregado a possibilidade de **desfrutar do devido descanso e de momentos de lazer com a família e de convívio social**, desnaturando a finalidade do descanso entre jornadas de trabalho. (grifei)*

Vê-se que o voto destaca que o propósito do intervalo interjornada de onze horas não é somente associado ao descanso do motorista e à segurança do trânsito, mas também ao direito à família e ao lazer. Tal argumento é válido quando o motorista pernoita em sua residência e, por conseguinte, tem acesso a familiares e amigos. No caso de descanso interjornada em local distinto, fica evidente que o argumento não se sustenta.

Diante disso, entendemos haver espaço para alteração legal sem afronta à Constituição. Nossa proposta de substitutivo concentrar-se-á exclusivamente nas “viagens de longa distância”, conceito já estabelecido no § 4º do art. 235-C da CLT, que define como “aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas”. Isso porque, face às peculiaridades desse serviço, a redução de tempo do intervalo da interjornada não prejudica momentos de lazer e de convívio social e familiar. Pelo contrário, ao otimizar o tempo de descanso interjornada em viagens longas, o motorista poderá dispor de maior tempo para o convívio familiar e lazer quando retornar para casa, cumprindo efetivamente os objetivos constitucionais destacados pelo STF.

Ao reduzir o intervalo interjornada, outro aspecto fulcral a ser considerado é o respeito à autonomia e relevância das negociações coletivas firmadas entre trabalhadores e empregadores, o qual incorporamos em nosso texto, a fim de resguardar os direitos dos motoristas. O próprio voto da ADI 5322 reconheceu a importância da autonomia das negociações coletivas, argumento fundamental para o entendimento da constitucionalidade do § 5º do art. 71 da CLT, que possibilitou a redução e fracionamento do intervalo intrajornada. Transcrevemos trecho do voto do relator:



A norma impugnada remeteu ao domínio da negociação coletiva a possibilidade de redução do intervalo intrajornada previsto no caput do art. 71 da CLT. Como visto, a Constituição Federal reconheceu expressamente as convenções e acordos coletivos de trabalho como instrumentos sociais aptos a reger as condições de trabalho de determinada categoria profissional. E ninguém melhor do que os próprios envolvidos na atividade econômica para adequar direitos e deveres conforme a necessidade do labor, desde que respeitados os limites impostos pela lei.

Parece-me excesso de paternalismo julgar inconstitucional uma norma legal que remete ao campo da autonomia privada coletiva a fixação das condições de trabalho e emprego de determinada categoria profissional, como no caso do dispositivo impugnado.

Esse mesmo princípio pode ser aplicado às situações específicas de viagens de longa distância, nas quais as peculiaridades operacionais justificam tratamento diferenciado mediante negociação coletiva.

É de grande relevância dizer que a redução do intervalo interjornada em viagens de longa distância não compromete a segurança viária, pois os intervalos intrajornada previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) permanecerão inalterados, a fim de proporcionar que o motorista mantenha adequado nível de concentração e cognição durante a condução do veículo. É necessário, entretanto, alteração do CTB, a fim de que o diploma seja compatibilizado com a mudança do texto da CLT.

Assim, o substitutivo proposto harmoniza-se com os fundamentos constitucionais estabelecidos pelo STF na ADI 5322, ao mesmo tempo em que reconhece as especificidades operacionais das viagens de longa distância, de modo a proporcionar aos motoristas maior flexibilidade para otimização de seu tempo e, conseqüentemente, mais qualidade no convívio familiar quando do retorno ao domicílio.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.580, de 2025, na forma do Substitutivo anexo.



Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2025.

Deputado DUDA RAMOS
Relator

2025-15970

Apresentação: 16/12/2025 12:35:01.083 - CVT
PRL 1 CVT => PL 11580/2025

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257460476600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Duda Ramos



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.580, DE 2025

Acrescenta o § 3º-A ao art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), e o § 3º-A ao art. 67-C da Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para prever a possibilidade de redução de intervalo interjornada em viagens de longa distância, e revoga o § 3º do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, e o § 3º do art. 67-C da Lei nº 9.503, de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 3º-A ao art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), e o § 3º-A ao art. 67-C da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para prever a possibilidade de redução de intervalo interjornada em viagens de longa distância, e revoga o § 3º do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, e o § 3º do art. 67-C da Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 2º O art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º-A:

Art. 235-C.

§ 3º-A. Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, podendo esse intervalo ser reduzido para 8 (oito) horas nas viagens de longa distância, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....” (NR)



Art. 3º O art. 67-C da Lei 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º-A:

Art. 67-C.

§ 3º-A. O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, podendo esse intervalo ser reduzido nos termos do § 3º-A do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

.....” (NR)

Art. 4º Ficam revogados o § 3º do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, e o § 3º do art. 67-C da Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2025.

Deputado DUDA RAMOS
Relator

2025-15970

