



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.985, DE 2025** **(Do Sr. Mário Heringer)**

Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado, e dá outras providências.

**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. Mário Heringer)**

Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado, e dá outras providências.

Apresentação: 26/11/2025 16:23:06.500 - Mesa

PL n.5985/2025

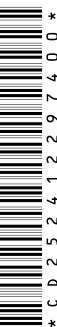
O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado.

Art. 2º. A União encaminhará ao Congresso Nacional o Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado, com vistas ao cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXII da Constituição Federal e à efetividade do cumprimento do disposto na Seção IV – Do Serviço do Motorista Profissional Empregado constante do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1986 – Consolidação das Leis do Trabalho, no que se aplicar.

Art. 3º. O Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado será elaborado em colaboração com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, com a participação de representantes dos empregadores, dos trabalhadores, das autoridades responsáveis pela segurança viária nas estradas e rodovias, das autoridades responsáveis pela segurança pública nos Estados e no Distrito Federal e por especialistas em Medicina do Trabalho e do Trânsito.

Art. 4º. O Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado tem por diretriz a redução permanente dos seguintes índices, além de outros definidos em regulamento:



I – morbimortalidade do motorista profissional empregado no exercício da função;

II – acidente envolvendo motorista profissional empregado, sem vítima, decorrente de causa relacionada a veículo, via ou condutor;

III – dano ou perda material no exercício da função, decorrente de violência; e

IV – aliciamento de motorista profissional empregado por grupo criminoso organizado para fins ilícitos.

Art. 5º. O Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado conterá metas e estratégias nas seguintes áreas temáticas, além de outras definidas em regulamento:

I – segurança pessoal e patrimonial do motorista profissional empregado no trabalho em estradas, rodovias e vias urbanas;

II – segurança viária em estradas, rodovias e vias urbanas;

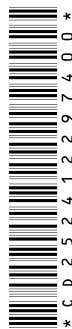
III – segurança dos veículos de transporte de carga e de passageiro;

IV – controle de fadiga do motorista profissional empregado em situação de trabalho;

V – prevenção ao uso e ao abuso de álcool e outras drogas por motorista profissional empregado; e

VI – proteção do motorista profissional empregado contra o aliciamento por grupo criminoso organizado para fins ilícitos.

§ 1º O Plano de que trata o *caput* deste artigo deverá definir metas quantitativas e qualitativas para a constituição de uma rede nacional de pontos de parada e de apoio que garantam condições apropriadas de segurança, sanitárias e de conforto aos motoristas profissionais de transporte rodoviário de



passageiros e rodoviário de cargas, nos termos do *caput* do art. 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.

§ 2º Observadas as atualizações tecnológicas e científicas relativas ao controle de fadiga em motoristas profissionais, bem como as boas práticas internacionais, o Plano de que trata o *caput* poderá alterar o período de descanso estabelecido no § 3º do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 – Consolidação das Leis do Trabalho.

§ 3º Será prioritária a proteção de que trata o inciso VI deste artigo contra o cometimento de crimes sexuais contra crianças, adolescentes e vulneráveis, tráfico de pessoas, tráfico de drogas, tráfico de armas de fogo, sequestro, contrabando, furto e roubo de cargas e de veículos.

Art. 6º. A execução do Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado e o cumprimento de suas metas serão objeto de avaliação periódica, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. As instâncias de que trata o *caput* do art. 3º poderão propor políticas públicas em nível nacional, estadual, distrital ou municipal para assegurar a implementação das estratégias e o cumprimento das metas definidas no Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado.

Art. 7º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A publicação da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional no Brasil, introduziu necessária disciplina legal a relações de trabalho até então frágeis, fluidas ou imperfeitas entre empregadores e empregados finalísticos do setor de transporte. Cumpre agora ao Estado e à sociedade emprestar um olhar mais



atencioso a essa ampla e multifacetada categoria laboral, que conduz nosso cotidiano coletivo pelas incontáveis vias de trânsito deste País e que se encontra exposta a constantes e diversos riscos. Dos estudantes escolares aos alimentos *in natura*, dos viajantes rodoviários aos produtos industrializados, praticamente tudo passa pelas mãos dos motoristas profissionais, que desde há muito sofrem com furtos, roubos, sequestros; danos materiais a suas ferramentas de trabalho devido a questões de má conservação viária ou de dificuldades financeiras próprias para a adequada manutenção veicular; uso e abuso de álcool e outras drogas, inclusive para enfrentamento de fadiga; assédio do crime organizado para o cometimento de delitos criminais, dentre outras questões que se encontram além dos acidentes que os matam e mutilam com lamentável regularidade.

O presente projeto de lei tem por objetivo trazer maior racionalidade e efetividade no cumprimento dos direitos relativos à segurança estabelecidos na supramencionada Lei, por meio da instituição de um Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado, a ser apresentado ao Congresso Nacional pela União, em colaboração com Estados, Distrito Federal e Municípios, com a participação de representantes dos empregadores, dos trabalhadores, das autoridades responsáveis pela segurança viária nas estradas e rodovias, das autoridades responsáveis pela segurança pública nos Estados e no Distrito Federal e por especialistas em Medicina do Trabalho e do Trânsito.

O propósito da elaboração de um Plano Nacional dirigido à redução dos riscos relativos ao trabalho do motorista profissional é permitir que o Estado e a sociedade definam diretrizes, metas e estratégias para o enfrentamento desses problemas com eficiência, coordenação, otimização de recursos, previsibilidade e avaliação, minimizando, assim, os efeitos contingentes das ocorrências ao sabor do vento, sobre as quais não se tem controle ou previsão. Já tarda ao Brasil parar de tapar buracos em matéria de segurança do motorista profissional e agir com antecipação, calculabilidade, assertividade e economia de recursos.

Sugiro, inicialmente, admitindo que o regulamento possa estender essa lista, quatro tipos essenciais de risco no exercício profissional do



motorista empregado aos quais o planejamento aqui proposto deve dirigir esforços visando à redução permanente de casos: 1) a morbimortalidade no exercício da função; 2) os acidentes sem vítima, decorrentes de causas relacionadas ao veículo, à via ou ao próprio condutor; 3) os danos ou perdas materiais no exercício da função, decorrentes de violência; e 4) o aliciamento para fins ilícitos do motorista profissional por grupos criminosos organizados.

As duas primeiras diretrizes acima referidas são temas mais usuais no âmbito do debate político em torno do trabalho do motorista. Há uma imensa gama de estudos e padrões internacionais de mensuração de causalidades e consequências, além de maior direcionamento de recursos e de políticas públicas específicas, como linhas de financiamento para veículos novos, investimentos em melhoria e conservação de vias, ademais de constantes aprimoramentos legislativos dirigidos ao incremento em comportamento seguro de condutores e demais usuários do trânsito urbano ou rodoviário. Mesmo com isso tudo, os problemas persistem e sua inflexão, quando há, é ainda demasiado lenta. Os dados de acidentes com ou sem vítima falam por si. É preciso conduzir políticas públicas mais eficazes para que essa inflexão possa ser, sustentável no tempo e acelerada para atingir níveis minimamente aceitáveis de acordo com padrões internacionais.

No que respeita às outras duas diretrizes aqui apontadas, ambas relacionadas à elevada criminalidade que persiste no Brasil, é preciso que se comece a dirigir-lhes um olhar mais criterioso, calculando seus prejuízos sobre o exercício profissional do motorista empregado e estabelecendo formas de minimizar-lhes os efeitos nocivos. No ano de 2024, entre janeiro e julho, o País registrou mais de cinco mil ocorrências de roubos de carga. Ainda que o resultado tenha demonstrado uma redução da ordem de 11% em relação ao ano anterior, os números seguem muito altos<sup>1</sup>, demandando um conjunto de esforços racionalizados para sua reversão, uma vez que se trata de ação operada por quadrilhas especializadas, com ramificações inclusive fora do território nacional.

<sup>1</sup> Fonte: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/queda-no-numero-de-roubos-de-cargas-coincide-com-nova-legislao-de-seguros-afirma-cnt>, consultado em 14 de julho de 2025.



Outro problema também associado ao crime organizado é o aliciamento do motorista profissional para o cometimento de crimes como tráfico de drogas, contrabando, participação no desvio de carga, sequestro, extorsão e até mesmo tráfico humano e prostituição infantil. Para além da punição aos delitos que porventura sejam cometidos diretamente por motoristas profissionais, é fundamental que o Estado olhe preventivamente para a situação, reconhecendo a condição de vulnerabilidade desses trabalhadores frente ao assédio de grupos criminosos.

Partindo dessas quatro grandes diretrizes, a presente proposta elenca seis áreas temáticas relativas ao trabalho do motorista profissional empregado, no corpo das quais o Plano Nacional de Redução dos Riscos Inerentes ao Trabalho do Motorista Profissional Empregado deverá desenvolver metas e estratégias, sendo admitida sua expansão em regulamento: 1) segurança pessoal e patrimonial; 2) segurança viária; 3) segurança veicular; 4) controle de fadiga; 5) prevenção ao uso e ao abuso de álcool e outras drogas; e 6) proteção contra o aliciamento por grupo criminoso organizado.

Particularmente no que respeita ao item 4 acima mencionado, sugiro que o Plano defina metas “quantitativas e qualitativas para a constituição de uma rede nacional de pontos de parada e de apoio que garantam condições apropriadas de segurança, sanitárias e de conforto aos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas”, conforme definição legal, facultando ao mesmo, “observadas as atualizações tecnológicas e científicas relativas ao controle de fadiga em motoristas profissionais, bem como as boas práticas internacionais”, alterar o período de descanso hoje vigente por força do estabelecido no § 3º do art. 235-C do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 – Consolidação das Leis do Trabalho. Como o Plano deva ser votado no Congresso Nacional, qualquer esforço no sentido de alteração do tempo atual de descanso do motorista empregado dependerá de sólida justificativa técnica e convencimento dos parlamentares<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Como a fadiga do motorista profissional, sobretudo o que conduz carga de risco e veículo pesado, implica em risco não apenas para si, mas para o trânsito e seus agentes como um todo, o mundo tem seguido a tendência de disciplinar o descanso desse trabalhador em não menos que dez ou onze horas diárias, o que, em algum momento futuro, devido a novas tecnologias ou experiências de sucesso



Por fim, entendo que a Lei deva grafar com clareza as áreas prioritárias na proteção contra o aliciamento de criminosos, uma vez que a gama de possibilidades é muito ampla. Destaco, assim, como prioritária a proteção “contra o cometimento de crimes sexuais contra crianças, adolescentes e vulneráveis, tráfico de pessoas, tráfico de drogas, tráfico de armas de fogo, sequestro, contrabando, furto e roubo de cargas e de veículos”, dada a prevalência e a gravidade desses delitos quando relacionados ao exercício da condução de veículo por profissional ou por pessoa que por ele se faça passar.

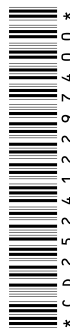
Acredito que a tramitação do presente projeto de lei permitirá aos colegas aprofundar conceitos e ampliar o espectro de tutela da Lei, o que resultará, tenho confiança, em uma norma de grande utilidade para a proteção dos motoristas brasileiros empregados contra os principais riscos que hoje cercam sua profissão.

Pelo exposto, peço aos nobres colegas o apoio à presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 2025.

  
Deputado **Mário Heringer**  
**PDT/MG**

internacional, pode sofrer alteração. A respeito da questão da fadiga do motorista profissional, vide: [https://www.academia.edu/64295026/Driver\\_Fatigue\\_in\\_European\\_Road\\_Transport\\_Report](https://www.academia.edu/64295026/Driver_Fatigue_in_European_Road_Transport_Report); [https://www.academia.edu/116923646/Transport\\_operator\\_fatigue\\_in\\_Norway\\_literature\\_and\\_expert\\_opinion\\_Fatigue\\_in\\_Transport\\_Report\\_III](https://www.academia.edu/116923646/Transport_operator_fatigue_in_Norway_literature_and_expert_opinion_Fatigue_in_Transport_Report_III); [https://www.academia.edu/116598414/Hours\\_of\\_service\\_regulations\\_for\\_professional\\_drivers\\_in\\_continental\\_Latin\\_America](https://www.academia.edu/116598414/Hours_of_service_regulations_for_professional_drivers_in_continental_Latin_America), consultados em 14 de julho de 2025.







## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

<b>CONSTITUIÇÃO DE 1988</b>	<a href="https://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-19885-outubro-1988-322142-normapl.html">https://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-19885-outubro-1988-322142-normapl.html</a>
<b>DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943</b>	<a href="https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei5452-1-maio-1943-415500-normape.html">https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei5452-1-maio-1943-415500-normape.html</a>
<b>LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015</b>	<a href="https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13103-2-marco2015-780193-norma-pl.html">https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13103-2-marco2015-780193-norma-pl.html</a>

**FIM DO DOCUMENTO**