

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 ALEXANDRE
LINDENMEYER

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei acima ementado, de autoria do ilustre Deputado Lúcio Mosquini, tenciona alterar o § 3º do art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com objetivo de 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.

Na justificação da proposta, o Autor argumenta 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. Defende, 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”.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes



manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Trabalho também deverá analisar o mérito do projeto e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá manifestar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

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.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei sob análise 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.

De pronto, cabe destacar que 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). Analisar o entendimento da Corte Constitucional e seus argumentos é essencial para que possamos analisar a matéria de forma adequada nesta Comissão de Viação e Transportes (CVT).

No âmbito da referida ADI, 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 relator da supracitada ADI 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, a decisão 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”.

Adicionalmente, a Constituição Federal assegura aos trabalhadores a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (art. 7º, XXII). Diante desse quadro, embora não caiba a esta CVT a análise da constitucionalidade formal do projeto – matéria reservada à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) –, verifica-se, no âmbito dos aspectos em que cabe análise desta Comissão, diversos pontos da proposta sobre os quais devemos nos manifestar.

O descanso mínimo diário integra o conjunto de garantias destinadas à preservação da saúde física e mental do empregado. A atividade de transporte rodoviário de cargas é reconhecidamente de alto risco, envolvendo longas jornadas, exposição contínua a fatores de estresse, responsabilidade por cargas de elevado valor e condução de veículos pesados em rodovias muitas vezes precárias. Reduzir o tempo mínimo de descanso representa mitigação de proteção social já consolidada, podendo configurar afronta ao princípio da vedação ao retrocesso social, amplamente reconhecido na doutrina e na jurisprudência.



Sob outra ótica, a fadiga ao volante é um dos principais fatores associados a sinistros envolvendo veículos de carga. A diminuição do período mínimo de descanso pode aumentar o risco de sonolência e redução do tempo de reação, elevar a probabilidade de sinistros com vítimas e gerar custos sociais e econômicos significativos à sociedade. Não se trata apenas de questão trabalhista, mas também de política pública de segurança viária. A proteção ao descanso do motorista transcende o interesse individual e alcança a coletividade.

Embora a justificativa do projeto mencione aumento de renda e maior autonomia para os motoristas, na prática o encurtamento do descanso mínimo pode intensificar a pressão econômica sobre esses trabalhadores, estimular jornadas mais exaustivas e transferir ao trabalhador o ônus da competitividade do setor. Há risco concreto de que a flexibilização se converta em ampliação da exploração laboral do motorista do transporte de cargas, sobretudo em contextos de vínculo empregatício assimétrico.

Além disso, o projeto não foi acompanhado de estudos técnicos, médicos ou estatísticos que comprovem que a redução de 11 para 8 horas não comprometerá a saúde do trabalhador, não impactará negativamente os índices de acidentes e não aumentará o adoecimento ocupacional. Alterações dessa natureza exigem base empírica robusta, especialmente quando envolvem atividade de risco elevado. A ausência de fundamentação técnica suficiente fragiliza a proposta e impede a avaliação segura de seus efeitos.

Por fim, cabe destacar que a própria decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5322, já mencionada neste voto, declarou inconstitucional a possibilidade de fracionamento do descanso interjornada do motorista profissional. Ao propor novamente a redução do mesmo intervalo — ainda que por via diversa —, o projeto caminha em sentido contrário à orientação fixada pela Corte Constitucional, sujeitando-se a questionamentos que podem comprometer a estabilidade normativa do setor e gerar insegurança jurídica para empresas e trabalhadores.



Diante do exposto, pelas razões elencadas, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.580, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
Relator

2026-1860

