



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.580-A, DE 2025 **(Do Sr. Lucio Mosquini)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. ALEXANDRE LINDENMEYER).

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025
(Do Sr. Lucio Mosquini)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º 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, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“§ 3º O tempo mínimo de descanso diário do motorista profissional de carga será de 8 (oito) horas consecutivas, podendo ser fracionado apenas em situações específicas previstas na norma regulamentadora, observadas as condições de segurança e o bem-estar do trabalhador”. (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor após a regulamentação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de alteração do § 3º do art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) visa reduzir o tempo de descanso obrigatório dos motoristas profissionais de carga de 11 (onze) horas para 8 (oito) horas, atendendo a uma demanda legítima da categoria, que considera como 11 horas de descanso excessivo e estressante à sua capacidade de geração de renda.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Lucio Mosquini - MDB/RO

Os motoristas profissionais de carga, em sua grande maioria, enfrentam jornadas de trabalho intensas e deslocamentos longos, muitas vezes em condições adversas, o que impacta diretamente no tempo disponível para atividades que complementem seu rendimento e suas necessidades pessoais. O período de 11 horas de descanso, como atualmente estipulado, tem sido visto como excessivo, uma vez que em muitas situações na logística de transporte e os tempos de espera tornam o tempo ocioso, sem que o benefício haja real para a saúde ou a segurança do trabalhador.

Adotar um período de 8 horas de descanso é uma medida equilibrada, considerando as particularidades da profissão e as mudanças nas dinâmicas de trabalho observadas nos últimos anos. A medida proposta visa melhorar a qualidade de vida dos motoristas, permitindo que eles possam ter uma jornada de descanso adequada, sem prejuízo de sua renda e, ao mesmo tempo, garantindo a segurança necessária para a condução dos veículos.

Além disso, o período de 8 horas está em conformidade com a realidade das empresas de transporte e das necessidades do setor, sem comprometer a saúde do trabalhador, desde que sejam observadas as condições de segurança e descanso confortáveis.

Diante do exposto solicito o apoio dos meus pares na aprovação da presente modificação legislativa, na certeza de darmos uma resposta a um clamor da categoria, sem prejudicar a legislação trabalhista em vigor e respeitando as necessidades de ambas as partes: empregador e empregado.

Sala das Sessões, em 03 de fevereiro de 2025.

Deputado LUCIO MOSQUINI





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

**DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE
1943**

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decrei/1940-1949/decreto-lei-5452-1maio-1943-415500-norma-pe.html>

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 justificção 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.

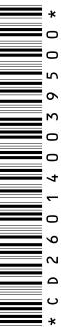


Diante do exposto, pelas razões elencadas, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.580, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado ALEXANDRE LINDENMEYER
Relator

2026-1860





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.580, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.580/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alexandre Lindenmeyer.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Juninho do Pneu, Luiz Fernando Faria, Mauricio Neves, Paulo Alexandre Barbosa, Rubens Otoni, Alexandre Lindenmeyer, Cezinha de Madureira, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Greyce Elias, Henderson Pinto, Hugo Leal, Leônidas Cristino, Marangoni, Miguel Lombardi, Paulo Guedes, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 25 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente

