



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a contradição na execução dos procedimentos de Fiscalização do Tempo de Direção e Descanso do Motorista Profissional e suas respectivas sanções, previstas na "Lei dos Caminhoneiros" (Lei 13.103/2015), com a precariedade da infraestrutura de pontos de repouso e descanso nas rodovias do País.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Exmo. Sr. Deputado Federal Hugo Leal;
- representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT);
- representante da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA);
- representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTT;
- representante da Polícia Rodoviária Federal (PRF);
- representante do Ministério do Trabalho;
- representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
- representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

JUSTIFICAÇÃO

O nosso requerimento não pretende questionar o mérito da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que regulamenta o exercício da profissão de motoristas e altera as normas da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).



É irrefutável os avanços promovidos pela legislação, conhecida como “Lei dos Caminhoneiros”. Trata-se de importante instrumento para preservação da saúde do trabalhador! Ademais, consideramos que o aspecto da recuperação física desses profissionais está diretamente associado a segurança rodoviária.

Ainda sobre o mérito da Lei 13.103/2015, sabemos que o transporte rodoviário é o principal meio logístico do País. Esse modal é imprescindível para manter o país produzindo e entregando todos os itens necessários para a vida das pessoas.

Contudo, enquanto legisladores, é imperioso atentarmos para os aspectos de exequibilidade das leis. Isso é Legística. – Ciência que possui como princípios básicos: a necessidade, a proporcionalidade, a participação, transparência, responsabilidade, inteligibilidade e simplicidade. Esses princípios apontam para um planejamento que abrange a análise, não somente dos componentes jurídicos e da melhor redação da lei, inclusive sua boa intenção, mas também do seu custo/benefício, amplitude, destinação e entendimento. A Legística também consiste em uma avaliação posterior da norma, na verificação dos seus efeitos!

Em maio de 2015, foi impetrada, pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTT) junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), a Ação Direta de Inconstitucionalidade ADI nº 5.322, em face das Leis Federais nº 12.619/2012 e 13.103/2015, que regulamentam o exercício da profissão de motoristas e alteram as normas da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Após anos de trâmite processual, em 12 de julho de 2023, a Suprema Corte proferiu decisão (SEI nº 61055224), **cujos efeitos alteraram substancialmente a fiscalização do tempo de descanso do motorista profissional;**

Principalmente, a supressão da expressão “*que podem ser fracionadas*”, eliminou a possibilidade de fracionamento do descanso. Portanto, o condutor deverá cumprir, nas últimas 24 horas, o período de descanso exigido de forma integral (onze horas).

A ADI nº 5.322 não alcançou os meios de comprovação, tampouco, a forma de fiscalização do tempo de direção e descanso dos motoristas, estabelecidos no § 2º do art. 67-E do CTB e art. 2º da Resolução Contran nº 525/2015;

A Nota Técnica nº 3 de 2025, da Diretoria de Operações da Polícia Rodoviária Federal, subordinada ao Ministério da Justiça e Segurança Pública,



atualizou os procedimentos de Fiscalização do Tempo de Direção e Descanso do Motorista Profissional, em conformidade com a ADI nº 5.322, com a ratificação da Advocacia-Geral da União (AGU);

Apesar do aparato normativo, a “Lei dos Caminhoneiros” está diretamente ligada a existência de Pontos de Parada e Descanso. Se a Lei prevê um cenário ideal e seguro, em que o motorista profissional tenha 30 (trinta) minutos de descanso a cada 6 (seis) horas de trabalho, a realidade cria situações contraditórias para o cumprimento do ditame legal.

Ao mesmo tempo que o Estado determina a obrigatoriedade do descanso, o que é correto ao pensarmos na segurança do motorista, é preciso garantir os meios para que o motorista profissional possa descansar com a devida segurança e o mínimo de conforto.

Os caminhoneiros sofrem com a aplicação de multas e penalidades administrativas, como retenção do veículo. A falta de infraestrutura de locais de descanso traz impactos negativos, justamente àqueles que deveriam ser beneficiados pela Lei: “o caminhoneiro e o motorista profissional de transporte de passageiros”.

A normatização aponta que os locais de repouso e descanso podem ser, entre outros: i) estações rodoviárias; ii) pontos de parada e de apoio; iii) alojamento, hotéis ou pousadas; iv) refeitórios das empresas ou de terceiros e; v) postos de combustíveis. A Lei 13.103/2015, determinou que o poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência da Lei, para ampliar a disponibilidade desses espaços.

Na realidade, a grande maioria dos motoristas reclama, com razão, das cobranças de pernoite, taxas para utilização de chuveiros e outros serviços. Em geral, não existe a possibilidade desses serviços serem gratuitos, além disso, muitas vezes estão condicionados ao abastecimento no respectivo posto de combustível. Devemos ainda observar que a integridade física e material não é uma garantia que pode ser oferecida por todos esses estabelecimentos. De resto, diante da imensidão do Brasil e do tamanho de sua malha viária, caminhoneiros são obrigados a percorrer longos trechos de estradas para encontrar locais que possam descansar com segurança.

De quem é a responsabilidade? Das concessionárias? Do Estado? Dos postos de abastecimento? Ou dos próprios caminhoneiros?

Neste contexto, nós legisladores, devemos buscar mecanismos para viabilizarmos a ampliação de locais de repouso e descanso, principalmente fiscalizando o cumprimento das medidas já previstas na própria “Lei do



Caminhoneiro”, sobretudo em relação às concessões públicas de rodovias. Da mesma forma, é preciso responsabilizar, de maneira exequível, que a União e os entes subnacionais promovam ações similares nas rodovias sob suas responsabilidades.

Com certeza existem ações que podem melhorar a infraestrutura necessária para aproximarmos do cenário ideal, em que todos os motoristas profissionais possam exercer sua atividade com dignidade, segurança de trânsito e proteção de sua integridade física e material.

Oportunamente, cito o exemplo de uma ação promovida pelo Estado de Santa Catarina, que editou a Lei nº 18.935, de 14 de junho de 2024, que passou a permitir que os caminhoneiros usem os pátios da Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina como pontos de parada para descanso. O uso dos pátios é gratuito e seguirá critérios de espaço e número de veículos a serem estabelecidos pelo comando da instituição. O intuito é garantir a saúde e o bem-estar desses profissionais.

O debate, ora proposto, poderá ensejar o aperfeiçoamento dos procedimentos de fiscalização e da aplicação de infrações e de medidas administrativas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), além de possibilitar propostas viáveis para aumentar as oportunidades de repouso e descanso dos motoristas profissionais.

Dessa forma, encareço o apoio das senhoras senadoras e dos senhores senadores para aprovação do nosso requerimento.

Sala da Comissão, 17 de março de 2025.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)

