



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

### **NOTA TÉCNICA**

#### **1. Objeto.**

Esta nota técnica tem por objeto analisar as disposições previstas na Proposta de Emenda à Constituição nº 22, de 2025, que acrescenta o art. 139 ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), para instituir a Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional e seus impactos sobre a saúde e segurança dos profissionais motoristas, empregados ou autônomos, bem como sobre a segurança viária para todos os usuários das rodovias brasileiras.

Nessa direção, será feita uma abordagem sobre a questão dos acidentes rodoviários a partir de dados coletados em sítios de entidades sindicais de representação das categoriais profissional e econômica, bem como de autoridades de segurança pública em cotejo com o eixo central da PEC nº 22/2025 que propõe, dentre outras medidas, a suspensão da fiscalização do tempo de descanso dos motoristas profissionais e o fracionamento do intervalo interjornada de trabalho até que seja implantada infraestrutura mínima nominada de Pontos de Parada e Descanso (PPD).

#### **2. Acidentes de trabalho na atividade de transporte rodoviário de cargas.**

A matéria vertida no texto da PEC nº 22/2025 guarda uma peculiaridade que merece destaque na presente nota técnica, qual seja, ao tratar sobre aspectos envolvendo questões de segurança de trânsito a proposta também trata direta e indissociavelmente sobre saúde e segurança do trabalho e os riscos a que estão expostos os motoristas profissionais de transporte de carga, empregados ou autônomos.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

De acordo com o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região<sup>1</sup>, *“em 2024, foram registradas 31.232 ocorrências pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), representando um aumento de 7,5% em relação ao ano anterior. Mais que números, esses dados revelam padrões fundamentais para entendermos os desafios da segurança viária no setor.”*

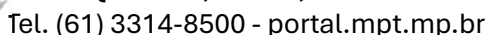
O universo das ocorrências de acidentes registrados pela PRF aponta o envolvimento de 54.982 veículos de carga. Ainda de acordo com as informações extraídas da página da entidade de representação patronal, *a análise das causas revela um padrão preocupante: a falta de atenção do condutor domina as estatísticas e tem crescido aceleradamente entre 2023 e 2024, superando o aumento geral de acidentes. Embora a base de dados não permita distinguir o motivo exato da desatenção – se uso de celular, fadiga, distração externa –, esse crescimento ressalta a urgência de campanhas focadas na atenção plena ao dirigir.*

O Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho<sup>2</sup>, por sua vez, indica que, no período de 2012 a 2024, o setor de transporte rodoviário de cargas foi responsável por 12,5% dos óbitos decorrentes de acidentes do trabalho, o que representa mais de 200% de resultado fatal em comparação com o segundo setor nessa estatística:

---

<sup>1</sup> Disponível em <https://setcesp.org.br/noticias/acidentes-no-transporte-de-cargas-o-que-os-dados-de-2024-revelam/>, acesso em 10/10/2025, às 16h.

<sup>2</sup> Disponível em: <https://smartlabbr.org/sst/localidade/0?dimensao=perfilCasosAcidentes>. Acesso em: 12 out. 2025.



À evidência, o dado acima destacado, imputando o incremento do fator humano na relação causal dos acidentes, não pode deixar de ser



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

incorporado ao exame da PEC nº 22/2025, justamente em razão de que implicitamente, o texto em exame propõe é uma legitimação do excesso de tempo ao volante e da fadiga do motorista, empregado ou autônomo.

### **3. A fadiga humana como fator de risco de acidentes não pode ser desconsiderada por ocasião da implementação das PPDs.**

A Operação Jornada Legal 2023, deflagrada na noite/madrugada dos dias 28 e 29 de novembro de 2023, composta pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), apontou a gravidade das condições de trabalho do dia a dia de motoristas profissionais nas estradas do país. Foram realizadas fiscalizações em quatro estados brasileiros (Rondônia, Bahia, Paraná e São Paulo) e no Distrito Federal, além da inspeção realizada na Ceagesp, em São Paulo, locais em que foram confirmadas irregularidades sobre jornada excessiva, descanso insuficiente e uso de substâncias químicas para suportar as exigências das empresas e cumprir os prazos de entrega, potencializando o risco de acidentes nas rodovias<sup>34</sup>.

Nada obstante a certeza do elevado risco de acidentes atávico às atividades de transporte rodoviário de carga, típica de um verdadeiro cenário de guerra computando-se mortes e lesões graves ou incapacitantes, é importante destacar que a Constituição da República, em seu artigo 7º, inciso XXII, afirma que são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, rol que abrange profissionais motoristas, a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

---

<sup>3</sup> Disponível em: <https://mpt.mp.br/pgt/noticias/operacao-jornada-legal-flagra-motoristas-em-jornadas-exaustivas>. Acesso em: 12 out. 2025.

<sup>4</sup> O painel com os resultados da operação Jornada Legal 2023: <https://app.powerbi.com/reportEmbed?reportId=c718a1a4-47bf-4bb0-a262-23831c3fc74b&autoAuth=true&ctid=d511aacd-8b6e-4fe1-8773-9724e26e88a3>. Acesso em: 12 out. 2025.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

No particular, impende observar que a alegação lançada nos fundamentos do relatório da proposta de que a inobservância do descanso do intervalo de 11 horas entre uma jornada e outra de trabalho “decorre da ausência de pontos adequados de parada e descanso ao longo das rodovias brasileiras” não se mostra consentânea com a realidade, tampouco com o próprio texto da Lei n. 13.103/2015.

Ora, como é cediço, as rodovias brasileiras são repletas de tais PPDs, sendo absolutamente desprovido de pertinência com a realidade a afirmação de que inexistem PPDs em quantidade suficiente na malha rodoviária nacional. **Tal evidência é extraída da própria proposta que visa garantir ao menos 8 horas ininterruptas (propondo fracionar as outras 3 horas) de descanso entre as jornadas, pois se há PPDs para o gozo de 8 horas, por que inexistiriam para gozar 11 horas de descanso?**

Esse ponto prático, aliás, é a maior contradição da PEC e, por si só, seria suficiente para rechaçá-la na íntegra. Vale, ainda, esclarecer que o descompasso entre PPDs homologados e PPDs efetivamente disponíveis não é uma peculiaridade brasileira, conforme a análise comparativa abaixo:

País / grupo	Vagas necessárias (demanda)	Vagas SSPA disponíveis (oferta)	Faltantes (lacuna)	Fonte
França	82.851	1.162	81.689	Figura 26 do relatório, CE, 2025. <a href="#">Parlamento Europeu</a>
Itália	43.741	497	43.244	Figura 26 do relatório, CE, 2025. <a href="#">Parlamento Europeu</a>
Espanha + Portugal	44.865	1.327	43.538	Figura 26 do relatório, CE, 2025. <a href="#">Parlamento Europeu</a>
Alemanha + Benelux (BE, DE, LU, NL)	83.898	600	83.298	Figura 26 do relatório, CE, 2025. <a href="#">Parlamento Europeu</a>

\* Disponível no link: [europarl.europa.eu/meetdocs/2024\\_2029/plmrep/COMMITTEES/TRAN/DV/2025/06-24/Final-Report-SSPAs\\_MOVEC1SER2023-138\\_EN.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://europarl.europa.eu/meetdocs/2024_2029/plmrep/COMMITTEES/TRAN/DV/2025/06-24/Final-Report-SSPAs_MOVEC1SER2023-138_EN.pdf?utm_source=chatgpt.com)

As “vagas SSPA” são os equivalentes aos PPDs homologados no Brasil e, como os dados demonstram, a realidade europeia não discrepa da brasileira, há uma enorme lacuna que é preenchida por PPDs **não** homologados, porém existentes.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

Tais lacunas, vale ressaltar, em nada prejudicam a rigorosa exigência, por parte das autoridades europeias, quanto ao cumprimento dos tempos de descanso obrigatórios por parte dos motoristas. Tais regras incluem, dentre outras<sup>5</sup>:

- a) um tempo máximo de condução diária de 9 horas, que pode ser alargado para 10 horas, no máximo, duas vezes por semana;
- b) um tempo máximo de condução semanal de 56 horas;
- c) um tempo máximo total acumulado de condução de 90 horas durante 2 semanas consecutivas;
- d) que após dirigir por um período de 4,5 horas, o motorista deve fazer uma pausa ininterrupta de não menos de 45 minutos, a menos que faça um período de descanso.
- e) um descanso diário mínimo de 11 horas, que pode ser reduzido para 9 horas, mas não mais do que três vezes entre quaisquer dois períodos de descanso semanal e;
- f) um período de descanso semanal regular de no mínimo 45 horas e um período de descanso semanal reduzido de no mínimo 24 horas.

Como é fácil perceber, o que se está propondo como impeditivo para fiscalizar o descanso no Brasil não impede a fiscalização em lugar nenhum do mundo. Ao contrário, os demais países são claros em optar pela proteção ao motorista e por garantir a segurança viária para toda a sociedade.

É neste cenário que o texto da PEC nº 22/2025 merece ser examinado, inclusive sem perder de vista da teoria constitucional que vincula o poder constituinte derivado ao poder constituinte originário.

---

<sup>5</sup> Normas disponíveis em: [https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/driving-time-and-rest-periods-in-the-road-transport-sector.html?utm\\_source=chatgpt.com](https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/driving-time-and-rest-periods-in-the-road-transport-sector.html?utm_source=chatgpt.com). Acesso em: 10 out. 2025.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

### 4. Considerações complementares sobre a implementação das PPDs

Os fundamentos do relatório da proposta se concentram no disposto no artigo 10 da Lei n. 13.103/2015, passando a impressão de que seria obrigação exclusiva do Estado prover as malhas rodoviárias do país com pontos de parada para descanso, quando o dispositivo atribui ao Estado a tarefa de apoiar e incentivar, em caráter permanente, a implantação **pela iniciativa privada** de locais de espera, pontos de parada e de descanso, conforme dicção do parágrafo único do referido dispositivo.

Além disso, o relatório não faz qualquer referência ao artigo 9º da mesma norma, cuja relevância para este estudo reclama sua integral transcrição:

*Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.*

*§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:*

*I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;*

*II - operador de terminais de cargas;*

*III - aduanas;*

*IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;*

*V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.*

*§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:*

*I - estações rodoviárias;*

*II - pontos de parada e de apoio;*

*III - alojamentos, hotéis ou pousadas;*

*IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;*



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

*V - postos de combustíveis.*

**§ 3º *Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.***

*§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.*

Como se vê, de plano, no seu § 3º, o dispositivo esclarece que **será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso!** A aprovação da PEC como proposta seria um desestímulo à melhoria e à ampliação dos PPDs, em clara violação ao princípio da livre iniciativa encorajada pelo § 3º do art. 9º.

O texto, não referido na análise do eminente relator, também esclarece no seu § 1º que a vedação de cobrança pelo uso do PPD ocorre quando este encontra-se em locais controlados pelo Estado, pelo próprio transportador ou pelo embarcador ou consignatário de cargas. Portanto, quando o PPD for controlado por terceiros, é plenamente cabível a cobrança pelo uso do espaço.

Essa, inclusive, é a lógica do pagamento dos pedágios pelo uso das estradas. Não há nenhum problema na cobrança pelo uso dos PPDs. Considerando que o a organização do trabalho do setor de transportes de longa distância exige pontos para descanso, higiene e alimentação fora do domicílio do trabalhador ou da sede da empresa, é preciso que as empresas incluam esses custos na sua operação.

Conexa a essa circunstância, o § 4º do dispositivo informa que **estrita** observância às NRs do MTE só será exigida nos PPDs que, direta ou indiretamente, estejam sob controle do transportador, embarcador ou





## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

consignatário de cargas, ou seja, nos PPDs não controlados por estes atores da dinâmica de transportes, não se pode inquinar de inadequados os PPDs de terceiros que não observe **estritamente** as NRs do MTE.

Por fim, para afastar a recorrente alegação de insuficiência de PPDs ao longo das rodovias brasileiras, o § 2º é explícito a elencar, **em caráter exemplificativo**, que constituem PPDs, além daqueles pontos de parada de apoio homologados (inciso II), as estações rodoviárias, os alojamentos em hotéis ou pousadas, os refeitórios das empresas ou de terceiros e os postos de combustíveis.

### 5. Exame de constitucionalidade.

Ao abordar o *dever de proteção* aos direitos fundamentais Ingo Sarlet ensina que esse dever é uma das tarefas centrais do Estado e que envolve a proteção do núcleo essencial desses direitos. Sarlet esclarece que existe um núcleo intangível dos direitos fundamentais, que deve ser protegido contra qualquer violação.

Cabe, nesse sentido, constatar que a proposta de, a pretexto de insuficiência quantitativa e qualitativa de PPDs, suspender (potencial e provavelmente de forma permanente) a fiscalização das regras de descansos mínimos previstas na Lei n. 13.103/2015 inviabiliza exatamente o cumprimento, pelo Estado, do seu *dever de proteção* para com esse núcleo essencial e intangível dos direitos fundamentais albergados pela lei em referência, que vem consubstanciado exatamente na fiscalização empreendida pelas polícias rodoviárias federal e dos estados no que toca os tempos mínimos de descanso.

Percebe-se que o direito fundamental, cuja eficácia acaba por ser inviabilizada pela proposta, toca o gozo do intervalo interjornada de 11 horas entre uma jornada e outra de trabalho. Tal ineficácia decorre, seja pela proposta de suspensão de fiscalização de tal descanso, seja pela previsão do seu



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

fracionamento, conforme preconiza o § 7º do artigo 139 da ADCT inscrito na proposta nos seguintes termos:

*Art. 139 ...*

*§ 7º Até que a cobertura da malha rodoviária alcance quantitativo suficiente de PPDs com condições básicas de segurança, higiene e repouso, garantindo que motoristas profissionais possam cumprir plenamente as legislações relacionadas à saúde e segurança ocupacional e às normas de trânsito, **será admitido o fracionamento do período de descanso diário dos motoristas profissionais em viagens de longa distância.***

No entanto, a intangibilidade desse núcleo essencial já foi devidamente delimitada e afirmada pelo C. STF no julgamento da ADI 5322 que, ao abordar a autorização infraconstitucional para o fracionamento do intervalo interjornada a declarou inconstitucional e esclareceu:

*“no que toca ao fracionamento do período de descanso entre jornadas diárias de trabalho, é importante ressaltar que a CLT dispõe, no seu art. 66, que “entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso”. **Como se sabe, as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores possuem natureza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado.***

***No caso dos motoristas profissionais, que trafegam pelas estradas do país levando cargas e /ou passageiros, o devido descanso entre uma jornada diária e outra se mostra como questão de extrema relevância.** Isso porque, 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,*



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

*uma vez que o descanso reparador permite ao motorista manter pleno seu nível de concentração e cognição durante a condução do veículo.*

*Na hipótese tratada nos autos, o disposto no § 3º do art. 235-C da CLT e no § 3º do art. 67-C do CTB, ambos com redação dada pela Lei 13.103/2015, possibilita o fracionamento do descanso interjornada, desde que seja observado o período mínimo de 8 horas consecutivas, isto é, as normas em análise retiram parte do período de descanso do trabalhador para ser usufruído em outro momento do dia.*

*No entanto, e 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 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.*

**Assim, em razão do próprio objetivo do intervalo entre jornadas, que é a completa recuperação física e mental do trabalhador, além de possuir contornos importantes de repercussão social e familiar, a possibilidade de fracionamento do período interjornada não encontra fundamento de validade na Constituição. Ressalta-se, ainda, que o referido descanso guarda relação direta com a saúde do trabalhador, constituindo parte de direito social indisponível”.**



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

Convém destacar, na perspectiva da redução dos riscos de adoecimento (CRFB/88, art. 196), que a Lista de Doenças Relacionadas ao Trabalho (LDRT), do Ministério da Saúde, atualizada no final de 2023, apresenta aspectos relativos à organização da jornada de trabalho, como jornadas de trabalho prolongadas, ausência de pausas e de locais de descanso durante a jornada, como agentes ou fatores de risco relacionados ao trabalho e vinculados ao aparecimento de inúmeras doenças, a saber:<sup>6</sup>

### LISTA A - Agentes e/ou Fatores de Risco com respectivas Doenças Relacionadas ao Trabalho

Agentes e/ou Fatores de Risco	CID10	Doença Relacionada ao Trabalho
Fatores psicossociais relacionados à característica e à organização do trabalho: jornada de trabalho prolongada, sobrecarga, acúmulo de atividades ou de funções, ausência de pausas e de locais de descanso durante a jornada, [...]	J37.1	Laringotraqueíte crônica
	J38	Doenças das cordas vocais e da laringe não classificadas em outra parte
	J38.2	Nódulos das cordas vocais
	R49	Distúrbios da Voz
Jornada de trabalho: Problemas na organização e duração da jornada de trabalho; existência ou ausência de pausas durante o dia, diferente da hora das refeições; trabalho em turno e noturno; tipo e frequência de rotação dos turnos; número e frequência de horas extras mensais e duração e frequência de intervalos semanais; Trabalho intermitente.	F48.8	Outros transtornos neuróticos especificados
	F51.2	Transtorno do ciclo vigília-sono devido a fatores não-orgânicos
	G45.9	Isquemia cerebral transitória não especificada
	G47.2	Distúrbios do ciclo vigília-sono
	I10	Hipertensão essencial (primária)
	I20	Angina pectoris
	I21	Infarto agudo do miocárdio
	I67.4	Encefalopatia hipertensiva
	K27	Úlcera péptica de localização não especificada
	M65	Sinovites e tenossinovites

<sup>6</sup> Portaria de Consolidação GM/MS nº 5, de 28 de setembro de 2017, que estabelece a Lista de Doenças Relacionadas ao Trabalho (LDRT), atualizada pela Portaria GM/MS n. 5.674, de 1º de novembro de 2024, disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-gm/ms-n-5.674-de-1-de-novembro-de-2024-594040700>. Acesso em: 17 mar. 2025.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

As estimativas globais da OMS/OIT sobre doenças e lesões no local de trabalho (2000-2016) apontam que as doenças não transmissíveis foram responsáveis por 81% das mortes relacionadas ao trabalho. As maiores causas de óbitos foram doença pulmonar obstrutiva crônica (450.000 óbitos); acidente vascular cerebral (400.000 mortes) e doença isquêmica do coração (350.000 mortes). Lesões ocupacionais causaram 19% das mortes (360.000 mortes). O estudo considerou 19 fatores de risco ocupacionais, incluindo exposição a longas jornadas de trabalho e exposição à poluição do ar no local de trabalho, asmagênicos, cancerígenos, fatores de risco ergonômicos e ruído. **O principal risco foi a exposição a longas jornadas de trabalho – associadas a aproximadamente 750.000 mortes.**<sup>7</sup>

Tal cenário reforça a conclusão do STF, ao deixar claro que as discussões relativas à jornada de trabalho não se limitam ao aspecto temporal, mas aos impactos na saúde física e mental do trabalhador e da trabalhadora.

Ainda, é importante lembrar que os intervalos interjornadas servem para recuperação física e mental, lazer e convívio social e familiar, mas também para atividades como capacitação profissional. Para o motorista, ter a certeza de que terá um intervalo interjornadas de, pelo menos, 11 horas, permitirá que organize sua rotina e inclusive se inscreva em cursos regulares telepresenciais, como é assegurado para qualquer outro trabalhador.

Por certo, as disposições **programáticas** direcionadas à Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional previstas no *caput* e parágrafos 1º e 2º da proposta de texto de um futuro artigo 139 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) merecem acolhimento no âmbito do Poder Constituinte exercido pelo Congresso Nacional.

**Contudo, as disposições que estabelecem suspensão da fiscalização do tempo de descanso dos profissionais motoristas e o**

---

<sup>7</sup> OMS/OIT. *Quase 2 milhões de pessoas morrem a cada ano de causas relacionadas ao trabalho*. Disponível em: [https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS\\_820318/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_820318/lang--pt/index.htm). Acesso em: 16 jan. 2023.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

**fracionamento do intervalo interjornada até que seja implantada infraestrutura mínima nominada Pontos de Parada e Descanso (PPD) vão de encontro ao que foi fixado pelo Poder Constituinte originário no artigo 7º, inciso XXII, da Norma Vértice, também nominado como princípio do risco ocupacional mínimo regressivo.**

### **6. Breve consideração sobre impacto econômico dos acidentes rodoviários (acidentes de trabalho).**

Tão relevante quanto a questão social, sob a perspectiva econômica agora, é o destaque de que as **perdas de carga associadas a acidentes de trânsito superam os prejuízos relacionados aos furtos e roubos de carga.**

De acordo com informações extraídas do sítio eletrônico da empresa PAMCARY<sup>8</sup>, especializada em análise de risco de transporte de carga, *“a cada 10 mil deslocamentos houve 2,36 acidentes com caminhões contra 0,53 assaltos”*. Na mesma página da predita empresa consta que *“as informações inéditas mostram que, no mesmo ano, 62% das perdas com carga no setor rodoviário foram consequência de acidentes. Em outro levantamento usando informação da PRF (Polícia Rodoviária Federal) a CNT (Confederação Nacional do Transporte) calcula que, em 2024, as despesas com acidentes e fatalidades nas estradas federais envolvendo caminhões totalizaram R\$ 5,1 bilhões, contra R\$ 1,2 bi de roubos”*.

À toda evidência, a paralisação da fiscalização do tempo de duração positiva e negativa dos motoristas de transporte rodoviário de carga, que se apresenta, *prima facie*, como uma demanda de interesse precipuamente econômico calcado na redução do tempo para escoamento e fluxo de riquezas é, na verdade, uma medida de efeito econômico negativo, posto que tendente à

---

<sup>8</sup> Disponível em <https://www1.gps-pamcary.com.br/acidentes-com-caminhoes-sao-quase-5-vezes-que-furto-de-cargas/>, acesso em 10/10/2025, às 16h30.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Geral do Trabalho

SAUN Quadra 5, Lote C, Torre A - Asa Norte - Brasília/DF - CEP 70040-250

Tel. (61) 3314-8500 - portal.mpt.mp.br

majoração dos custos da iniciativa privada, do Sistema Único de Saúde e da Previdência Social.

### 7. Conclusão

À vista de todos os fatores examinados nesta nota técnica de natureza social, acidentária, econômica, securitária e jurídica, os parágrafos 3º, 4º, 5º, 6º e 7º, da PEC nº 22/25 não atendem à expectativa da sociedade brasileira, pois afastam medidas imperativas para a imediata garantia da segurança do trânsito e do trabalho atrelando-as, injustificadamente, à implementação incerta e indefinida de uma norma programática que estabelece a chamada Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional.

*(assinado eletronicamente)*

**CIRLENE LUIZA ZIMMERMANN**

Procuradora do Trabalho

Coordenadora Nacional da Coordenadoria de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho e da Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora - CODEMAT/MPT

*(assinado eletronicamente)*

**JULIANE MOMBELLI**

Procuradora do Trabalho

Vice-Coordenadora Nacional da Coordenadoria de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho e da Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora - CODEMAT/MPT



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Assinatura/Certificação do documento **20.02.0001.0008601/2025-82 Trabalho Técnico - Geral nº 000853.2025**

---

Signatário(a): **CIRLENE LUIZA ZIMMERMANN**

Data e Hora: **21/10/2025 18:15:15**

Assinado com login e senha

---

Signatário(a): **JULIANE MOMBELLI**

Data e Hora: **22/10/2025 09:19:43**

Assinado com login e senha

---

Endereço para verificação do documento original: [https://protocoloadministrativo.mpt.mp.br/processoEletronico/consultas/valida\\_assinatura.php?m=2&id=13709976&ca=YU43X687T2AM8CHB](https://protocoloadministrativo.mpt.mp.br/processoEletronico/consultas/valida_assinatura.php?m=2&id=13709976&ca=YU43X687T2AM8CHB)