



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN****PARECER Nº 2, DE 2026-PLEN/SF**

De PLENÁRIO, sobre a Emenda nº 4-PLEN, do Senador Efraim Filho e outros Senadores, apresentada à 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.*

Relator: Senador **ESPERIDIÃO AMIN****I – RELATÓRIO**

Submete-se à apreciação do Plenário a Emenda nº 4-PLEN, do Senador Efraim Filho e outros apoiantes, que foi apresentada à Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 22, de 2025, que acrescenta o art. 139 ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), *com a finalidade de instituir a Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional.*

A PEC promove a inclusão do art. 139 no ADCT, para determinar que a União, em articulação com os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e o setor privado, institua a Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional, abrangendo o transporte rodoviário de cargas e de passageiros. A iniciativa tem como objetivo assegurar a existência, em intervalos regulares, de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) ou estruturas equivalentes, que disponham de condições mínimas de segurança, higiene e repouso para motoristas profissionais, empregados ou autônomos, de modo a viabilizar o efetivo cumprimento das normas de segurança viária e trabalhista.



Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2017400215>



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

Na justificação, o autor da PEC expõe haver contradição entre a imposição de obrigações rigorosas aos motoristas profissionais e a ausência de infraestrutura mínima que permita seu cumprimento, o que resultaria em insegurança jurídica e operacional.

Embora reconheça os avanços promovidos pela Lei nº 13.103, de 2015, o autor aponta como principal fragilidade da norma o fato de ter instituído deveres aos motoristas antes de assegurar, por parte do Estado, os meios necessários para sua efetiva observância. Destaca, ainda, que, na ausência de pontos de parada adequadamente estruturados, o cumprimento dos intervalos legais de descanso torna-se, na prática, inviável.

Para agravar ainda mais o contexto normativo, o plenário do Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, ajuizada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT), declarou inconstitucionais diversos pontos da Lei dos Caminhoneiros.

Essa decisão, somada à escassez de infraestrutura, contribuiu para que a fiscalização do tempo de direção e dos intervalos de descanso dos motoristas profissionais passasse a se apoiar em norma que, na prática, tornou-se materialmente inexigível, dada a precariedade da malha de apoio rodoviário.

Dessa forma, a PEC busca promover avanços normativos diante da inexistência de uma política pública estruturante, de alcance nacional, voltada ao transporte rodoviário profissional, especialmente no que se refere à falta de infraestrutura mínima adequada ao descanso dos motoristas de cargas e de passageiros, sejam eles autônomos ou empregados.

A PEC nº 22, de 2025, foi distribuída para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), que aprovou a proposta com acolhimento parcial da Emenda nº 1, e integral da Emenda nº 2, nos termos da Emenda nº 3-CCJ (Substitutivo). No Plenário, foi-lhe apresentada a Emenda nº 4 do Senador Efraim Filho e outros, que altera o substitutivo.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

II – ANÁLISE

Já tendo sido a matéria instruída e avaliada pela CCJ, cabe agora a análise da emenda de Plenário.

A Emenda nº 4 do Senador Efraim Filho e outros, altera o substitutivo (Emenda nº 3-CCJ), propondo nova redação para diversos parágrafos do proposto art. 139 do ADCT, de forma a incluir a possibilidade de acúmulo de períodos de descanso e repouso em veículo em movimento quando houver dois motoristas no mesmo veículo. Consta na justificção da emenda que tais medidas atendem a demandas dos próprios profissionais, visando maior convivência familiar, e garantem segurança jurídica ao condicionarem as flexibilizações à celebração de acordo ou convenção coletiva de trabalho, assegurando que a adesão seja voluntária e negociada entre sindicatos laborais e patronais.

Além disso, na sequência, a fim de obter uma solução de consenso entre trabalhadores – autônomos e empregados – empregadores, usuários, governo federal e toda a sociedade, participamos de reuniões entre todas as partes interessadas para logarmos atingir uma solução viável.

Para viabilizarmos essa mudança, de forma consentânea com a melhor técnica legislativa, entendemos necessário cindir as disposições referentes à Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional propriamente dita, daquelas relativas propriamente à jornada de trabalho dos motoristas profissionais.

O objetivo dessas alterações é promover um equilíbrio entre a segurança viária, a preservação da saúde do motorista e as limitações reais da malha rodoviária brasileira, em consonância com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que prestigia a negociação coletiva.

Assim, por razões regimentais, e para maior clareza, propomos consolidar todo o texto em um novo substitutivo, que incorpore as modificações materiais das emendas nº 1, 2 e 4, rejeitando-se, por esse motivo, o substitutivo anterior, contido na Emenda nº 3.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela **aprovação** da PEC nº 22, de 2025, com o acolhimento parcial da Emenda nº 1-CCJ, integral das emendas nº 2-CCJ e nº 4-PLEN e a rejeição da Emenda nº 3-CCJ, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº 5- PLEN (SUBSTITUTIVO)

(à PEC nº 22, de 2025)

Acrescenta os arts. 139 e 140 ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), para instituir a Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional, e dispor sobre o intervalo para repouso do motorista profissional.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) da Constituição Federal passa a vigorar acrescido dos arts. 139 e 140:

“**Art. 139.** A União instituirá, em articulação com os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e o setor privado, Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional, abrangendo o transporte de cargas e de passageiros, com o objetivo de assegurar infraestrutura mínima para o cumprimento das normas de segurança viária e trabalhista.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se infraestrutura mínima a existência, em intervalos regulares, de locais de repouso e





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

descanso, dotados de condições adequadas de segurança, higiene e repouso para motoristas profissionais, empregados ou autônomos.

§ 2º Ato do Poder Executivo definirá os critérios técnicos e logísticos para a classificação de trechos rodoviários, urbanos e rurais, quanto à suficiência de infraestrutura.

§ 3º O motorista em atividade de transporte rodoviário profissional não poderá ser penalizado pelo descumprimento dos intervalos de descanso quando a inexistência ou a insuficiência de estrutura adequada no percurso estiver devidamente reconhecida pelo Poder Público, nos termos de regulamento.

§ 4º As penalidades decorrentes do descumprimento do tempo de descanso dos motoristas profissionais devem observar o grau de descumprimento dos intervalos de descanso, bem como a reiteração da conduta.

§ 5º A União, por meio dos órgãos competentes, publicará anualmente relatório oficial com o mapeamento da cobertura de locais de repouso e descanso destinados aos motoristas profissionais e a atualização da classificação dos trechos rodoviários para fins deste artigo.

§ 6º Até que a cobertura da malha rodoviária alcance quantitativo suficiente de locais de repouso e descanso com condições adequadas de segurança, higiene e repouso, de modo a garantir que motoristas profissionais possam cumprir plenamente as normas de saúde e segurança ocupacional e de trânsito, será admitido o fracionamento do período de descanso diário dos motoristas profissionais em viagens de longa distância.

§ 7º Os locais de repouso e descanso de que trata este artigo devem ser reconhecidos pela autoridade competente.”

“Art. 140. Lei específica disciplinará o período de descanso diário do motorista profissional e seu fracionamento, garantindo-se, em qualquer caso, as condições previstas neste artigo.

§ 1º O período de descanso diário do motorista profissional em viagens de longa distância será de ao menos onze horas, observando-se período mínimo de oito horas ininterruptas de descanso entre duas jornadas de trabalho, complementadas, neste caso, por repouso adicionais no decorrer da jornada.

§ 2º Será permitido o acúmulo de períodos de descanso semanal remunerado, limitado a quatro consecutivos, desde que previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

§ 3º Para fins do que dispõe este artigo, serão consideradas viagens de longa distância aquelas com duração superior a vinte e quatro horas.

§ 4º Para os motoristas profissionais empregados, o fracionamento do período de descanso previsto no § 1º será condicionado à celebração de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º No transporte rodoviário de passageiros exercido em regime de dupla de motoristas profissionais será admitido o descanso no interior do veículo em movimento, desde que dotado de compartimento de descanso e previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho”.

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator

