



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

EMENDA Nº
(à PEC 22/2025)

Dê-se nova redação aos §§ 1º, 2º e 7º do art. 139; e acrescentem-se §§ 4º-A e 8º ao art. 139, todos do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT, na forma proposta pelo art. 1º da Proposta, nos termos a seguir:

“Art. 139.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se infraestrutura mínima a existência, em intervalos regulares, de Pontos de Parada e Descanso (PPDs), dotadas de condições básicas de segurança, higiene e repouso para motoristas profissionais, empregados ou autônomos.

§ 2º A lei definirá os critérios técnicos e logísticos para a classificação de trechos rodoviários, urbanos e rurais, quanto à suficiência ou insuficiência de infraestrutura, podendo estabelecer zonas de flexibilização fiscalizatória em percursos considerados deficitários.

.....
§ 4º-A. A comprovação da inexistência ou insuficiência de infraestrutura mínima poderá ocorrer por meio de negociações coletivas que estabeleçam critérios específicos, claros e objetivos quanto à localização, frequência e características técnicas dos Pontos de Parada e Descanso (PPDs), considerando particularidades regionais e operacionais.

.....
§ 7º Até que a cobertura da malha rodoviária por PPDs 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, consideradas, para fins deste artigo,



aquelas com duração superior a vinte e quatro horas, garantido o descanso mínimo de oito horas diárias ininterruptas entre as jornadas, complementadas por repousos adicionais, desde que o percurso não disponha de Pontos de Parada e Descanso ou estruturas equivalentes com condições básicas de segurança, higiene e repouso.

§ 8º Serão previstos em regulamento mecanismos específicos para solução ágil e eficiente de conflitos decorrentes da interpretação e aplicação das normas estabelecidas neste artigo, priorizando-se meios extrajudiciais e administrativos, visando garantir maior segurança jurídica e operacionalidade na implementação da infraestrutura mínima nas rodovias.”

JUSTIFICAÇÃO

A PEC busca corrigir uma lacuna constitucional, porém entendemos que ainda existem pontos a serem aperfeiçoados, a fim de garantir mais segurança viária, de saúde e segurança jurídica.

Primeiramente, o termo "estrutura equivalente" mencionado na definição de infraestrutura mínima é vago e pode resultar em incertezas jurídicas. Sugere-se, portanto, a exclusão dessa expressão, mantendo exclusivamente os Pontos de Parada e Descanso (PPDs) como referência, uma vez que já possuem regulamentação técnica e critérios estabelecidos pelos órgãos competentes (ANTT e DNIT), reduzindo potenciais divergências interpretativas.

Outro ponto importante refere-se à comprovação, pelo motorista, da inexistência ou insuficiência de infraestrutura adequada. Para ampliar segurança jurídica e garantir a clareza dos procedimentos adotados, recomenda-se expressamente incluir a possibilidade de tal comprovação ser feita também por meio de negociações coletivas. Tal medida possibilita maior eficiência, consistência e celeridade no processo probatório, além de promover uma interlocução mais clara e objetiva entre motoristas e órgãos fiscalizadores, resultando em uma aplicação mais uniforme e previsível das normas nas diversas rotas rodoviárias.



Por isso, é essencial que as negociações coletivas possam prever conceitos específicos de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) adequados às particularidades regionais e operacionais. Dessa forma, possibilita-se a adaptação às diversas realidades das rotas rodoviárias brasileiras, respeitando-se critérios técnicos e logísticos previamente definidos pelos órgãos reguladores (ANTT e DNIT).

Essas negociações coletivas poderiam estabelecer critérios claros e específicos quanto à localização, frequência e características técnicas dos PPDs, levando em consideração as particularidades locais e as necessidades operacionais específicas dos motoristas profissionais.

Além disso, atualmente a PEC limita os critérios técnicos e logísticos apenas à classificação de trechos rodoviários. Sugere-se a ampliação do escopo para incluir também outros tipos de vias previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como vias urbanas e rurais, possibilitando a realização de estudos de viabilidade técnica e econômica de instalação de infraestrutura mínima nessas áreas. Isso permitirá uma fiscalização mais ampla e eficaz, auxiliando o planejamento estratégico de infraestrutura rodoviária e viária nacional e conferindo maior segurança jurídica aos motoristas.

Quanto ao termo "atinja nível satisfatório" relativo à cobertura da malha rodoviária por PPDs, considera-se essencial maior precisão para garantir segurança jurídica e melhor aplicabilidade prática. Propõe-se substituir tal expressão por "alcance quantitativo suficiente de PPDs com condições básicas de segurança, higiene e repouso, para que motoristas profissionais possam cumprir plenamente as legislações relacionadas à saúde e segurança ocupacional e às normas de trânsito, ". Essa redação mais taxativa facilita a interpretação e evita conflitos sobre o cumprimento das obrigações legais previstas.

Por fim, sugere-se ainda que a PEC preveja, claramente, mecanismos específicos para solução ágil e eficiente de conflitos decorrentes da interpretação e aplicação das normas estabelecidas, preferencialmente por meios extrajudiciais ou administrativos, garantindo maior segurança jurídica e operacionalidade ao sistema de transporte rodoviário profissional.



Essas medidas, se implementadas, trarão ainda mais efetividade ao propósito original da PEC, beneficiando motoristas e sociedade, garantindo segurança jurídica, viária e condições dignas de trabalho e operação.

Sala das sessões, 6 de agosto de 2025.

**Senador Laércio Oliveira
(PP - SE)**

