



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

EMENDA Nº
(à PEC 22/2025)

Dê-se ao art. 1º da Proposta de Emenda à Constituição nº 22, de 2025, a seguinte redação:

“Art. 1º.....

‘Art. 139.....

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se infraestrutura mínima a existência, em intervalos regulares, de locais de repouso e 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 Para fins do que dispõe o art. 7º, serão consideradas viagens de longa distância 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, sendo o fracionamento condicionado à celebração de convenção coletiva de trabalho, em relação aos motoristas empregados.

§ 8º Os locais de repouso e descanso de que trata este artigo devem ser reconhecidos pela autoridade competente.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda oferece ajustes que buscam aprimorar o teor da PEC. Em todo o texto, substitui-se a expressão “Pontos de Parada e Descanso (PPDs ou estruturas equivalentes)” por “locais de repouso e descanso”, expressão já consagrada na legislação em vigor (art. 9º da Lei 13.103/2015), que é mais geral e, portanto, mais adequada ao âmbito normativo constitucional. No § 1º, propõe-se que as condições dos pontos de parada sejam aquelas consideradas “adequadas”,



não apenas “básicas”, como modo de garantir que o regulamento assegure mais conforto e segurança aos motoristas.

A definição de critérios técnicos e logísticos para classificação de trechos rodoviários, urbanos e rurais é considerada matéria regulatória infralegal. Submetê-la a ato do Poder Executivo (§ 2º) garante que ela possa se adequar de forma mais ágil à dinâmica do setor. Ademais, a expressão “zonas de flexibilização fiscalizatória” dá abertura para que o regulamento crie zonas livres de fiscalização sobre questões outras, além do descumprimento dos intervalos de descanso. Nesse aspecto, vale lembrar que o art. 67-C, § 2º, do CTB, já prevê que “em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.”

Em relação ao § 3º, consideramos que condicionar os efeitos da fiscalização à edição de lei específica criará uma lacuna normativa que prejudicará a segurança viária. Na parte final, ao facultar ao motorista a demonstração da insuficiência de estrutura adequada, o dispositivo cria subjetivismo e insegurança jurídica. Propõe-se redação mais simples e objetiva, com efeitos imediatos.

Sugerimos a supressão do § 4º da PEC, eis que veicula conteúdo de natureza legal ou infralegal, sendo inadequada e desnecessária sua previsão no texto constitucional.

Para o § 5º, renumerado como § 4º, propõe-se um texto mais objetivo e direto voltado à proporcionalidade das sanções. Cria-se um mandamento constitucional dirigido ao legislador para que altere o CTB e estabeleça a gradação das penalidades conforme o grau de descumprimento do intervalo de descanso. Assim, o CTB deixará de tratar de forma uniforme condutas com diferentes níveis de gravidade.

No § 6º, renumerado como § 5º da emenda, apenas se propõe substituir “infraestrutura de apoio” por “locais de repouso e descanso”, uniformizando a



nomenclatura para conferir segurança jurídica à matéria. No dispositivo seguinte, sugerimos adequação semelhante.

Em relação à definição do que são viagens de longa distância, consideramos que não se deva condicioná-la à existência (ou não) de locais de repouso e descanso no percurso, como se observa no § 8º do substitutivo do relator, que surge do desmembramento do § 7º do texto original.

Em acréscimo, a presente Emenda propõe incluir, como forma de proteger os motoristas empregados, que o fracionamento do intervalo de descanso seja condicionado à celebração de convenção coletiva de trabalho. A medida harmoniza o teor da PEC ao que foi decidido pelo STF nos Embargos de Declaração da ADI 5322.

Certos de que a presente emenda contribui com a PEC e fortalece o justo pleito dos motoristas profissionais, sem descuidar da necessária priorização da segurança no trânsito, contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das sessões, 5 de novembro de 2025.

Senador Rogério Carvalho
(PT - SE)

