

## PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 395, de 2012, do Senador Paulo Paim, que *altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para nele incluir a atividade de transporte de cargas indivisíveis, superdimensionadas em peso ou dimensão; e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **CIRO NOGUEIRA**

### **I – RELATÓRIO**

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura, o Projeto de Lei do Senado nº 395, de 2012, de autoria do Senador Paulo Paim, que “altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para nele incluir a atividade de transporte de cargas indivisíveis, superdimensionadas em peso ou dimensão; e dá outras providências”.

O projeto consiste de três artigos, sendo que o primeiro deles altera o art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas), de forma a excluir a possibilidade de que transportadores autônomos realizem o transporte de cargas “indivisíveis, superdimensionadas em peso ou dimensão”, bem como para exigir que o transportador mantenha reserva técnica para que a eventualidade de pane em algum dos veículos em uso ocasione bloqueio das vias públicas. O art. 2º do projeto inclui um art. 2º-A na mencionada Lei nº 11.442, de 2007, de forma a determinar que as empresas que trabalhem com o rolamento e o içamento de cargas tenham sede no Brasil e cadastrem seus equipamentos no RNTR-C (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas). Por fim, o último artigo é sua cláusula

de vigência que seria de 120 dias após a publicação da Lei que sobrevier ao projeto.

O autor justifica sua proposição com a necessidade de que o transporte de cargas especiais, como turbinas de hidrelétricas, transformadores industriais, entre outras, não obstrua as vias nas quais ela venha a trafegar. Nesse sentido, seria necessário que esse transporte seja realizado somente por empresas e que estas venham a ter uma reserva técnica que permita ser acionada em caso de pane em um dos veículos que estejam executando o transporte. Além disso, o autor considera que as operações de içagem e rolamento são complementares ao transporte de cargas e por isso devem ser sujeitas às exigências criadas na proposição.

Não foram oferecidas emendas ao projeto. Distribuída somente a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, cabe a ela a decisão terminativa.

## **II – ANÁLISE**

Como a matéria foi distribuída com exclusividade a esta Comissão, compete-nos a análise não só de seu mérito, mas também de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Quanto ao aspecto formal, a Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). Além disso, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Em relação ao mérito, concordamos com o argumento do autor de que o transporte de cargas superdimensionadas não pode ser tratado como o das demais cargas. De fato, sua movimentação exige conhecimento técnico, planejamento apurado e capacidade de resolução de problemas em caso de contingências, de forma a evitar o bloqueio das vias públicas. Nesse sentido, entendemos que o nobre Senador Paulo Paim está correto ao exigir que esse tipo de transporte de cargas somente seja executado por empresas, que podem empregar uma equipe capaz de executar essa tarefa com o menor dano possível às vias públicas e o menor transtorno possível para o restante da população.

Quanto à proposta contida no art. 2º, que se refere ao rolamento e içamento de cargas como “atividades complementares ao transporte rodoviário de cargas”, entretanto, não vislumbramos ganhos com sua aprovação. Isso porque essas atividades são hoje realizadas por empresas de diversos ramos da economia, e que nem sempre a realizam como parte do carregamento e descarregamento de caminhões. A título de exemplo, poderíamos citar os portos, construtoras e mineradoras, que têm de movimentar suas próprias cargas especiais – fora das vias públicas –, e que poderiam ser prejudicadas no advento da aprovação desse dispositivo.

Por fim quanto à técnica legislativa, o PLS nº 395, de 2012, está redigido em conformidade com os ditames da Lei complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a redação das Leis. Entendemos, entretanto, que a ementa pode ter sua redação aperfeiçoada, em especial quanto às mudanças que estamos propondo ao texto do PLS.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 395, de 2012, com as alterações decorrentes das seguintes emendas.

#### EMENDA – CI

Dê-se à ementa do PLS nº 395, de 2012, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que *dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração* e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para determinar que somente empresas poderão realizar transporte de cargas indivisíveis, superdimensionadas em peso ou dimensão, e que estas mantenham reserva técnica que assegure a continuidade de suas operações nas vias públicas.”

**EMENDA – CI**

Suprima-se o art. 2º do PLS nº 395, de 2012, renumerando-se o artigo seguinte.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator