



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 48, DE 2012

(nº 785/2011, na Casa de origem, do Deputado Onofre Santo Agostini)

Obriga a construção e a manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, no âmbito das concessões rodoviárias federais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para obrigar o concessionário de infraestrutura rodoviária federal, inclusive de rodovia delegada a Estados, a construir e manter estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 11.....

.....

III - proteger os usuários quanto à qualidade e à oferta da infraestrutura e dos serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

..... "(NR)

"Art. 37.

.....

IV - construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros, localizadas às margens da rodovia, preferencialmente nas imediações de posto de combustível, e separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), das quais façam parte instalações, áreas e serviços destinados a abrigo, a descanso, a higiene, a alimentação, a obtenção de informações relacionadas à concessão, a comunicação telefônica e a estacionamento e reparação de veículos."(NR)

"Art. 82.

.....

II - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e a execução de obras viárias, nelas incluídas as das estações de apoio, mencionadas no art. 37 desta Lei;

..... "(NR)

Art. 3º A obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, não se aplica aos contratos de concessão de rodovia vigentes na data de publicação desta Lei.

Art. 4º Nos instrumentos de convênio de delegação de rodovia ou trecho rodoviário firmados entre a União e o Distrito Federal, Estado ou Município, após a data de publicação desta Lei, deverá constar cláusula que exija o cumprimento da obrigação prevista no inciso IV do art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no caso de a exploração da rodovia ou do trecho rodoviário ser concedida a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, nos termos de lei federal.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 60 (sessenta) dias de sua publicação oficial.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 785, DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade de existência de Pontos de Apoio nas rodovias e dá outras providências;

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Toda rodovia estadual e federal tem obrigatoriamente que disponibilizar Ponto de Apoio (PA) para usuários da via, em especial aos transportadores de cargas.

Parágrafo único. Essa obrigatoriedade estende-se inclusive às rodovias atualmente concessionadas, tendo as concessionárias direito ao mesmo prazo que for concedido aos órgãos estaduais e federais para implantação.

Art. 2º - Os Pontos de Apoio devem ser construídos preferencialmente em áreas que contemplem postos de combustível, oferecendo estrutura básica para higiene e alimentação, tais como banheiro com chuveiro e lanchonetes ou restaurantes, respectivamente, entre outros serviços.

§ 1º - Os pátios devem ser grandes o suficiente para acomodar os caminhões em sua totalidade e devem ser monitorados, para garantir a segurança das cargas transportadas.

§ 2º - Os serviços necessários para manutenção da estrutura descrita no *caput* deste artigo podem ser terceirizados, respeitados os preceitos da legislação em vigor.

Art. 3º - A distância entre um Ponto de Apoio e outro deve respeitar o mínimo de 70 km e o máximo de 100 km.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A razão principal para apresentação do presente projeto é que os caminhoneiros não têm onde parar nas rodovias para descansar entre suas longas jornadas ante a direção de seus caminhões para transporte das cargas direcionadas a eles. Anteriormente, os postos de combustível e serviços, tinham boa margem de lucro na venda de diesel, o que permitia manter um grande pátio, com banheiros e condições de pernoite, onde os transportadores faziam acordos comerciais para parada de seus motoristas. Caminhoneiros que, eventualmente, não abasteciam, ainda assim eram beneficiados e acolhidos. Porém, atualmente a realidade é bem diferente.

Segundo consta em dados do DENATRAN, o volume de caminhões dobrou nos últimos 12 anos, além de terem sofrido mudanças significativas na configuração de seus motores. Com as novas potências é possível se arrastar carretas, bitrens e rodotrens cada vez maiores. Além do aumento do número e do tamanho dos caminhões, os transportadores, nessa última década, buscando ganho de escala, mudaram a estratégia de abastecimento de suas frotas, passando a operar com base própria, ou seja, instalando tanques de abastecimento nas matrizes e filiais.

As petroleiras, principalmente a Petrobras, têm incentivado esse modelo, com a instalação dessas bases e venda de combustível até 8% mais barato. Com isso, uma nova realidade se impôs: Os tanques dos caminhões foram aumentados e até duplicados, passando de 600/700 litros para até 1.200 litros (máximo permitido pela legislação atual). Com essa capacidade, um caminhão consegue rodar até 2.500 quilômetros, não havendo mais necessidade de abastecimento nas rodovias.

Tal mudança de estratégia dos transportadores trouxe um grande ganho na operação, que teve como consequência a ociosidade dos postos, já em dificuldades pela diminuição paulatina da margem de lucro na venda de diesel. Em decorrência disso muitos postos diminuíram seus pátios, passaram a cobrar pelos banhos, não mais permitem a parada para não clientes, para forçar o abastecimento, sem contar os que "fecharam as portas", como exemplo de vários na BR-163, que liga Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e na Via Dutra – Rio de Janeiro/São Paulo.

A conclusão de tudo isso é que o mercado exigiu o aumento da autonomia do caminhão, incompatível com a "autonomia" do motorista, que precisa descansar durante suas longas jornadas, pernoitar, se alimentar entre outras necessidades físicas. Isso implica inclusive, em outro problema que é a jornada de trabalho excessiva, que tem como consequência o crescente número de acidentes graves nas estradas envolvendo caminhões, pois os caminhoneiros estão trabalhando além do limite de suas forças físicas, se arriscando para entregar mais rapidamente suas cargas na tentativa de descansarem o quanto antes possível.

Os propostos Pontos de Apoio são estruturas de real necessidade para os usuários da via, principalmente esses trabalhadores que vivem cortando as rodovias com suas cargas em jornadas exaustivas sem ter onde descansar adequadamente. A distância proposta permite ao caminhoneiro, ao transportador e às empresas de seguro/rastreamento, a programação das paradas, de maneira a atender necessidades de descanso e cumprimento de jornadas seguras.

Finalmente, é importante ressaltar que a falta de estrutura nas estradas não tem resultados danosos só para o caminhoneiro, mas para toda a sociedade, embora sejam eles os que mais sofrem. Aumentam os índices de acidentes com consequências de vidas perdidas, cargas desperdiçadas, horas paradas e desgaste na imagem do país.

Sala das Sessões, 22 de Março de 2011.

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI
DEM/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

- I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;
- II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;
- IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;
- V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;
- VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;

VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;

VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

IX – estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;

X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;

XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional;

XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

.....

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário;

III – adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção III

Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

~~§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34.~~

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

.....

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última, a decisão terminativa)

Publicado no DSF, em 15/06/2012.