

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, do Deputado Onofre Santo Agostini, que *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.*

RELATOR: Senador CASILDO MALDANER

I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 48, de 2012 (Projeto de Lei nº 785, de 2011, na Casa de origem), de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, que “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 projeto contém cinco artigos. O art. 1º indica o objeto da lei proposta. O art. 2º detalha as modificações a serem introduzidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, especialmente no sentido de exigir a construção, a cada 150 km, de estações de parada para veículos de transporte de carga e público de passageiros nas rodovias concedidas. O art. 3º estabelece que tal obrigação não se aplica aos contratos de concessão em vigor, enquanto o art. 4º determina que a exigência deverá ser atendida mesmo no caso das rodovias delegadas pela União para estados, Distrito Federal e municípios, quando estas forem subsequentemente concedidas para a administração privada. Por fim, o art. 5º contém a cláusula de vigência, que seria de sessenta dias após a publicação da lei decorrente do projeto ora analisado.

Em sua justificação o autor relata que, tradicionalmente, os motoristas de caminhão no Brasil fizeram uso extensivo dos postos de serviço ao longo das rodovias para descansarem durante suas jornadas, ou ao fim do dia se serviço. Entretanto, mudanças tecnológicas nos caminhões teriam resultado em crescente autonomia desses veículos, que, paulatinamente, têm dispensado a necessidade de reabastecimento ao longo do trajeto. Esse fato, portanto, aliado a uma redução contínua nas margens de lucro na venda de combustíveis, têm significado menos postos de serviços ao longo das rodovias, e, segundo o autor, mesmo aqueles que ainda conseguem operar, têm adotado medidas drásticas de redução de custos, como a supressão de áreas de estacionamento e de banheiros dotados de chuveiros. Ante esse cenário, o projeto obriga a construção de estações de descanso – que se constituam em uma alternativa à rede cada vez menos densa de postos de combustíveis – nas futuras concessões rodoviárias.

Inicialmente, a matéria foi distribuída apenas à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Entretanto, após a matéria ter sido aprovada na CCJ, com a apresentação de uma emenda de relator, foi aprovado requerimento para a audiência adicional desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Após a deliberação da CAE, a matéria segue para a CI, onde deverá colher decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

II – ANÁLISE

Nossa análise será centrada no mérito, em especial quanto aos aspectos econômicos da matéria, uma vez que a CCJ já examinou os aspectos de constitucionalidade e juridicidade. Verificaremos também a técnica legislativa empregada, pois acreditamos que podemos contribuir com a redação do projeto analisado.

Não há dúvidas a respeito do mérito da proposta sobre a qual nos debruçamos. De fato, em um país com as dimensões continentais que caracterizam o Brasil, vencer grandes distâncias para manter a integração nacional é uma realidade constante e obrigatória.

Nesse sentido, é necessário haver pontos de parada intermediários para que os motoristas possam realizar seu necessário descanso ao longo das jornadas. Esse aspecto é fundamental para garantir uma maior segurança ao longo das vias, uma vez que motoristas descansados certamente

são mais atentos que aqueles fatigados por extensos períodos de direção ininterrupta.

A proposta analisada ganhou ainda mais relevo ante à entrada em vigor do chamado “Estatuto do Motorista”, aprovado pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que determina que os motoristas profissionais são obrigados a descansar após um período de condução máximo de 4 horas. Nesse caso, entendemos que a existência de pontos de parada é imprescindível para o bom cumprimento dessa lei.

Deve-se alertar que o texto original do Estatuto do Motorista previa a implantação de pontos de parada em todas as rodovias concedidas. Esse dispositivo, entretanto, foi vetado pela Presidência da República, que considerou problemático impor novas obrigações a concessões vigentes, já que isso ensejaria, inevitavelmente, um reajuste das tarifas de pedágio praticadas. Observe-se, contudo, que o texto que analisamos determina que apenas as futuras concessões estarão sujeitas à exigência de construção dos pontos de parada, o que afasta a preocupação anteriormente manifestada pelo Poder Executivo.

Nessa mesma linha de raciocínio, entendemos que a exigência da criação dos pontos de parada não impactará sobremaneira o preço das tarifas das futuras concessões. Isso porque o concessionário, ciente da exigência que estará contida nos editais da outorga, poderá encontrar meios de criar sinergias financeiras entre os gastos incorridos na construção e manutenção desses pontos de parada e os lucros auferidos com a exploração de serviços de apoio a esses locais, tais como lanchonetes, banheiros públicos, e outros.

Em relação à técnica legislativa, entendemos que a redação do PLC nº 48, de 2012, pode ser aperfeiçoada em alguns pontos.

O primeiro deles diz respeito à supressão das alterações propostas no inciso III do art. 11 da Lei nº 10.233, de 2001, conforme contido no art. 2º do projeto analisado. A razão para essa supressão é o fato de que as leis devem conter apenas comandos claros, e sem palavras excedentes. A retirada desse texto não afeta em nada a determinação da criação dos pontos de parada e torna a lei mais clara e concisa, que é o ideal em termos de técnica legislativa.

A segunda alteração que propomos diz respeito ao excessivo detalhamento do projeto em relação ao que deve estar contido nos postos de

parada, o que cria engessamentos desnecessários à futura atuação do poder concedente. Ao exigir uma série de itens na lei, como, por exemplo, facilidades para “comunicação telefônica” (que está em acelerado processo de obsolescência frente à internet sem fio), o projeto não atenta para o fato de que as necessidades atuais não serão as mesmas no futuro, e que, sem a necessária flexibilidade, os postos de parada poderão não ser capazes de atender plenamente às demandas reais de seus usuários. Nesse sentido, propomos uma redação mais genérica, que estabeleça que os postos devam oferecer serviços capazes de garantir o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação do Poder Executivo. Tal entendimento enseja a supressão das alterações propostas para o inciso II do art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001.

Por fim, julgamos necessário eliminar do texto a ser aprovado a distinção entre motoristas profissionais e não profissionais, uma vez que outros condutores, além daqueles que estejam no exercício da profissão, também precisariam fazer uso da infraestrutura aqui proposta para a realização do necessário descanso ao longo de suas viagens. Nesse sentido, embora concordemos com a alteração do texto da ementa conforme proposta pela CCJ, será necessário adequar seu texto para suprimir a referência apenas aos veículos de transporte de carga ou coletivo de passageiros.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLC nº 48, de 2012, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

EMENDA N° – CAE

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar a obrigatoriedade da construção e da manutenção de estações de apoio a condutores de veículos, no âmbito das concessões rodoviárias federais, e dá outras providências.”

EMENDA N° – CAE

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 2º O art. 37 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

‘Art. 37.

.....
IV – construir e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, estações de apoio a condutores de veículos, localizadas às margens da rodovia, separadas entre si por no máximo 150 km (cento e cinquenta quilômetros), e que ofereçam serviços que garantam o conforto e a conveniência dos motoristas, de acordo com a regulamentação da ANTT.’ (NR)”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator