

PARECER Nº , DE 2013.

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 48, de 2012, em decisão terminativa, 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 **SÉRGIO PETECÃO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 48, de 2012, de autoria do eminente 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.* A proposta visa à alteração da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

A proposição é composta por cinco artigos. O primeiro cumpre o disposto no art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, indicando o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação.

O art. 2º promove alterações nos arts. 11, 37 e 82 da Lei nº 10.233, 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 essa 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 em pauta.

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.

Nos termos do inciso IV do § 1º do art. 91 do Regimento Interno, a proposição foi distribuída, inicialmente, à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). Após a matéria ter sido aprovada na CCJ, com a apresentação de uma emenda de redação à ementa, foi aprovado requerimento para que fosse distribuída, ainda, à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Após deliberação, a CAE acompanhou o voto do relator, Senador Casildo Maldaner, favorável ao Projeto, com as Emendas nº. 2-CAE e nº. 3-CAE.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão, nos termos do art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar acerca de “transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes”.

A proposta já passou pelo crivo das Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania e Assuntos Econômicos desta Casa, cabendo a este Colegiado a análise do Mérito.

Não resta dúvida que, em um país de dimensões tão grandes, e com ainda incipientes soluções para o transporte de cargas, sobre a importância do projeto em análise. O que a proposta apresenta é reflexo do problema da excessiva jornada de trabalho que os motoristas profissionais atualmente enfrentam. A necessidade de tornar as atividades de transporte mais produtivas tem impacto direto na mão de obra, no motorista que precisa,

por outro lado, trabalhar por muitas horas e longas distâncias para participar de forma dinâmica do mercado do transporte rodoviário.

A importância econômica do transporte de cargas, no entanto, não pode se sobrepor à importância da segurança das estradas e da saúde dos trabalhadores motoristas, e aí está um dos grandes pontos meritórios do projeto de lei em discussão.

Muito embora uma parte das rodovias brasileiras possua estrutura de apoio aos motoristas, o quadro geral ainda é bastante precário. Sem a intervenção legislativa, é difícil que se altere em médio e longo prazo a situação de escassez de pontos ou postos de apoio nas estradas.

A proposta analisada ganhou ainda mais destaque com a vigência do chamado “Estatuto do Motorista”, aprovado pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que determina que os motoristas profissionais, na condução de veículo, sejam obrigados a descansar após um período máximo de quatro horas. Nesse caso, entendemos que a existência de pontos de parada é imprescindível para o bom cumprimento dessa lei.

Ressalto a força argumentativa do relatório do Senador Casildo Maldaner, proferido no âmbito da Comissão de Assuntos Econômicos, que alertava 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.”*

Notadamente, contribuições importantes foram discutidas na Comissão de Assuntos Econômicos, no entanto, devemos considerar que à emenda 2, da referida comissão, já foi contemplada com os ajustes redacionais e de técnica legislativa que a CCJ apresentou, o que a torna, apesar de cuidadosa, desnecessária. Também consideramos que devemos restringir o público alvo das estações de apoio para que realmente sejam beneficiados os motoristas de cargas e de passageiros, mais afetados por longas e difíceis jornadas e também com maiores dificuldades para estacionar com segurança os veículos.

Já em relação à Emenda n. 3 da CAE, é meritória levando em consideração as realidades distintas de todo o território nacional, e atribui a regulamentação a ANTT – agência responsável pela referida regulamentação

- sobre a construção e manutenção de estações de apoio a condutores de veículo de transporte de carga ou de veículo de transporte público de passageiros.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLC nº 48, de 2012, pela aprovação da emenda de técnica legislativa da CCJ e da emenda de mérito nº 3 da CAE e pela rejeição da emenda de mérito nº 2 da CAE.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator