

Minuta

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

Relator: Senador **JORGE SEIF****I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura, o Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a instalação de áreas de escape (“caixa de brita”) nas rodovias localizadas em regiões serranas.*

O projeto em análise é composto por três artigos. O primeiro enuncia o objeto da lei. O segundo artigo insere na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o artigo 31-A para determinar que *incumbe à concessionária que administra trecho rodoviário em região serrana instalar área de escape nas descidas onde há registros de acidentes com veículos pesados.* O terceiro e último artigo contém a cláusula de vigência da lei, que será imediata.

O autor do projeto ressalta que as áreas de escape nas rodovias evitam acidentes, principalmente com caminhões, carretas e ônibus, sobretudo



nas descidas das serras. Assim, o PL ora proposto objetiva contribuir para a diminuição de acidentes nas rodovias localizadas em regiões serranas do país.

A matéria foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão opinar sobre a matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, propomos emenda ao projeto para alterar a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, por entendermos que o objeto do PL se adequa melhor à Lei que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), como veremos adiante.

No mérito, reconhecemos a importância da matéria. Os acidentes nas rodovias brasileiras dispensam maiores esforços argumentativos para concluir que é preciso envidar todo e qualquer tipo de esforço que tenha o objetivo de salvar vidas e também os próprios veículos e as cargas transportadas por todo o país.

Nas regiões serranas, o problema é mais grave ainda. Além do natural perigo em razão da geometria das rodovias com descidas e curvas acentuadas, não podemos nos esquecer da falta de manutenção adequada da frota de veículos pesados, que contribui sobremaneira para a ocorrência de acidentes. Em especial, os veículos que transportam cargas acima do peso máximo permitido exigem do sistema de frenagem capacidade nem sempre disponível para trafegar com segurança.



fn2023-09991

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Seif

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5873988540>

Outro fator determinante para a ocorrência de acidentes nas rodovias é a idade da frota de veículos de carga. Ainda no ano passado, o Governo Federal editou Medida Provisória que culminou na publicação da Lei nº 14.440, de 2 de setembro de 2022, cujo objetivo é estimular a renovação da frota de veículos de carga. Segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito, circulam no país mais de 3,5 milhões de caminhões. Desse total, cerca de 26% possuem mais de 30 anos de fabricação. Segundo a ANTT, a idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos. Uma idade avançada em comparação com os países desenvolvidos, nos quais a idade média da frota circulante gira em torno de 8 anos.

Identificamos, no entanto, oportunidades de melhoria no PL. A segurança no trânsito é dever do Estado. Citamos o art. 2º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece que *o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito*. Nesse sentido, a criação de um comando em lei que trata dos aspectos gerais das concessões em diversas áreas do serviço público para impor às concessionárias a criação de sistema tão específico não nos parece a melhor solução.

O texto do PL pode causar insegurança jurídica, na medida em que impõe determinação a todos os contratos de concessão vigentes em regiões serranas do País e pode alterar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos impactando diretamente nas tarifas pagas pelos usuários.

As áreas de escape, embora desejáveis e indubitavelmente eficientes, devem ser planejadas e construídas levando-se em consideração as características das rodovias, e devem ser instaladas quando o projeto de engenharia assim determinar.

Nesse sentido, propomos que a alteração legal seja feita na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Terrestres. Acrescentamos o inciso X ao art. 26 da citada lei para determinar que cabe à ANTT, como atribuição pertinente ao transporte rodoviário, considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos (existentes ou futuros) a construção de áreas de escape nas rodovias federais, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.



III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.773, de 2022, nos termos da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº (SUBSTITUTIVA)

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 dispor sobre a instalação de áreas de escape nas rodovias federais.

Art. 1º O art. 26 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

X - considerar, sempre que possível, nos editais e nos contratos de concessão, a construção de áreas de escape nas rodovias federais nos trechos em declive com alto índice de acidentes, observados os projetos de engenharia, os estudos técnicos pertinentes e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

.....”(NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



fn2023-09991

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Seif

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5873988540>

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



fn2023-09991

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Seif

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5873988540>