



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.524-A, DE 2003

(Do Sr. Cabo Júlio)

Acrescenta à Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que "Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências", um Capítulo IV-A, tratando do transporte de cargas perigosas em rodovias nacionais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relatora: DEP. TELMA DE SOUZA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer da relatora

- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1988, que “Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências”, passa a vigorar acrescida de um Capítulo IV-A, com a redação que se segue:

“Capítulo IV-A

Do Transporte de Produto Perigoso ou que Represente Risco
para a Saúde de Pessoas, para a Segurança Pública ou para
o Meio Ambiente

Art. 40-A. O transporte, por via pública, de produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente, fica submetido às regras e procedimentos estabelecidos nesta Lei e em sua Regulamentação, sem prejuízo do disposto em legislação peculiar a cada produto.

§ 1º Ato do Poder Executivo definirá, para os efeitos desta Lei, os produtos considerados perigosos ou que representem risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente.

§ 2º No transporte de produto explosivo e de substância radioativa serão observadas, também, as normas específicas do órgão do Poder Executivo com competência sobre a matéria.

Art. 40-B. O veículo que transportar produto perigoso deverá evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção de mananciais, reservatórios de água ou reservas florestais e ecológicas, ou que delas sejam próximas, devendo informar à Defesa Civil e ao Corpo de Bombeiros o roteiro a ser seguido, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias da data prevista para o início do transporte.

Art. 40-C. O expedidor informará anualmente ao órgão federal competente os fluxos de transporte de produtos perigosos que embarcar com regularidade, especificando:

I - classe do produto e quantidades transportadas;

II - pontos de origem e destino.

§ 1º As Informações ficarão à disposição dos órgãos e entidades do meio ambiente, da defesa civil e das autoridades com jurisdição sobre as vias.

§ 2º Com base nas Informações de que trata este artigo, o órgão federal competente determinará os critérios técnicos de seleção dos produtos para os quais solicitará informações adicionais, como frequência de embarques e formas de acondicionamento e itinerário, incluindo as principais vias percorridas.

Art. 40-D. As autoridades com jurisdição sobre as vias poderão determinar restrições ao seu uso, ao longo de toda a sua extensão ou de parte dela, sinalizando os trechos restritos e assegurando percurso alternativo, assim como estabelecer locais e períodos com restrição para estacionamento, parada, carga e descarga.

Art. 40-E. Caso a origem ou o destino de produto perigoso exija o uso de via restrita, tal fato deverá ser comprovado pelo transportador perante a autoridade com jurisdição sobre a via.

Art. 40-F. O itinerário deverá ser programado de forma a evitar a presença de veículo transportando produto perigoso em vias de grande fluxo de trânsito, nos horários de maior intensidade de tráfego.

Art. 40-G. O Poder Executivo regulamentará o transporte de produto perigoso ou que represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente, definindo, entre outras matérias:

- I - as condições do transporte do produto;
- II - os procedimentos em caso de emergência, acidente ou avaria do veículo que esteja transportando o produto;
- III - os deveres, obrigações e responsabilidades do fabricante e do importador de equipamento destinado ao transporte do produto;
- IV - os deveres, obrigações e responsabilidades do expedidor e do destinatário do produto.

Art. 40-H. A inobservância das normas referentes ao transporte de produto perigoso ou que represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente sujeita o infrator a:

- I – multa, até o valor máximo de R\$ 3.000,00 (três mil reais);
- II - cancelamento do registro.

§ 1º A aplicação da multa compete à autoridade com jurisdição sobre a via onde a infração foi cometida.

§ 2º Ao infrator passível de multa é assegurada defesa, perante a autoridade com jurisdição sobre a via, no prazo de trinta dias, contados da data da autuação.

§ 3º Da decisão que aplicar a penalidade de multa, cabe recurso com efeito suspensivo, a ser interposto na instância superior do órgão autuante, no prazo de trinta dias, contados da data em que o infrator for notificado, observados os procedimentos peculiares a cada órgão.

§ 4º A aplicação da penalidade de cancelamento de registro será feita pelo órgão competente do Poder Executivo.

§ 5º O infrator será notificado do envio da proposta de que trata o parágrafo anterior, bem assim dos seus fundamentos, podendo apresentar defesa perante o órgão competente no prazo de trinta dias.

§ 6º Da decisão que aplicar a penalidade de cancelamento de registro cabe pedido de reconsideração a ser interposto no prazo de trinta dias, contados da data da notificação do infrator.

§ 7º Para o efeito de averbação no registro do infrator as autoridades com jurisdição sobre as vias comunicarão ao órgão federal competente as penalidades aplicadas em suas respectivas jurisdições.

Art. 40-I. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em três grupos:

I - Primeiro Grupo - as que serão punidas com multa de valor equivalente a R\$ 3.000,00 (três mil reais);

II - Segundo Grupo - as que serão punidas com multa de valor equivalente a R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais); e

III - Terceiro Grupo - as que serão punidas com multa de valor equivalente a R\$ 600,00 (seiscentos reais).

§ 1º Na reincidência específica, a multa será aplicada em dobro.

§ 2º Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penalidades correspondentes a cada uma.”.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Por meio do Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988, o Presidente da República, observado o disposto na Lei nº 7.092, de 19 de abril de

1983, e no Decreto-lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983, aprovou o “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”.

Porém, com a promulgação da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, a Lei nº 7.092/83 foi revogada. Em consequência, o Decreto 96.044 perdeu seu fundamento, deixando de existir disciplina legal para o transporte rodoviário de produtos perigosos ou que representem risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente.

Com frequência nos deparamos com notícias relativas a acidentes, nas estradas brasileiras, envolvendo veículos transportadores de produtos perigosos, com graves reflexos sobre o meio ambiente e a saúde das pessoas. Tais fatos comprovam a necessidade de ter-se uma disciplina legal efetiva e eficaz em relação ao tema.

Com essa motivação, e tendo por base o disposto no “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”, estamos propondo uma alteração da Lei nº 9.611/98, inserindo em seu texto um “Capítulo IV-A – DO TRANSPORTE DE PRODUTO PERIGOSO OU QUE REPRESENTA RISCO PARA A SAÚDE DE PESSOAS, PARA A SEGURANÇA PÚBLICA OU PARA O MEIO AMBIENTE”, no qual são estabelecidas normas relativas ao transporte desses produtos, bem como penas administrativas no caso de descumprimento dessas normas.

Com relação ao valor estabelecido para as multas por descumprimento das normas relativas ao transporte de produtos perigosos cabe uma explicação.

O Decreto nº 96.044/88 previa três grupos de multas, com valores fixados em cem, cinquenta e vinte OTN's. A OTN, em maio de 1988, mês da edição do Decreto, tinha por valor Cz\$ 1.135,27 ao passo que o salário mínimo (SM) tinha por valor Cz\$ 8.712,00. Ou seja, cada OTN valia 0,130 SM.

Aplicado o valor atual do salário mínimo, uma multa de cem OTN's valeria, aproximadamente, R\$ 3.127,00.

Em face do número obtido na conversão, optamos por adotar o valor de R\$ 3.000,00 para as multas do Grupo I. Em consequência, estabelecemos para as multas dos Grupos II e III, respectivamente, os valores de R\$ 1.500,00 e R\$ 600,00.

Em face das graves consequências decorrentes de acidentes com veículos transportando produtos perigosos, estamos certos de que a presente proposição mostra-se de importância fundamental para assegurarmos uma melhoria da segurança nas estradas brasileiras, assim como para garantirmos maior respeito

à vida e ao meio ambiente. Por isso, esperamos contar com o necessário apoio dos ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 19 de novembro de 2003.

DEPUTADO CABO JÚLIO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre o transporte multimodal de cargas e dá outras providências.

.....

**CAPÍTULO IV
DA RESPONSABILIDADE**

Art 11. Com a emissão do Conhecimento, o Operador de Transporte Multimodal assume perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será lavrado o "Termo de Avaria", assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art 12. O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art 13. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o instante do recebimento da carga e a ocasião da sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 14. O atraso na entrega ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido do operador de transporte multimodal, tomando em consideração as circunstâncias do caso.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de noventa dias corridos depois da data da entrega estabelecida, de conformidade com o disposto no caput, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art 15. O Operador de Transporte Multimodal informará ao expedidor, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário e comunicará, em tempo hábil, sua chegada ao destino.

§ 1º A carga ficará à disposição do interessado, após a conferência de descarga, pelo prazo de noventa dias, se outra condição não for pactuada.

§ 2º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, a carga poderá ser considerada abandonada.

§ 3º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o Operador de Transporte Multimodal informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 4º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, aplicam-se os procedimentos previstos na legislação específica.

Art 16. O Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

- I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;
- II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;
- III - vício próprio ou oculto da carga;
- IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou propostos;
- V - força maior ou caso fortuito.

Parágrafo único. Inobstante as excludentes de responsabilidade previstas neste artigo, o Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Art 17. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no Conhecimento de Transporte Multimodal, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

§ 1º O valor das mercadorias será o indicado na documentação fiscal oferecida.

§ 2º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete que se deva pagar pelo transporte multimodal.

§ 3º Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal ficará limitada ao valor que for estabelecido pelo Poder Executivo.

§ 4º Quando a perda ou dano à carga for produzida em fase determinada o transporte multimodal para a qual exista lei imperativa ou convenção internacional aplicável que fixe limite de responsabilidade específico, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por perdas ou danos será determinada de acordo com o que dispuser a referida lei ou convenção.

§ 5º Quando a perda, dano ou atraso na entrega da mercadoria ocorrer em um segmento de transporte claramente identificado, o operador do referido segmento será solidariamente responsável com o Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo do direito de regresso deste último pelo valor que haja pago em razão da responsabilidade solidária.

Art 18. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o Operador de Transporte Multimodal de Cargas que emitiu o Conhecimento de Transporte Multimodal, pela perda e danos provocados às mercadorias quando da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art 19. A responsabilidade acumulada do Operador de Transporte Multimodal não excederá os limites de responsabilidade pela perda total das mercadorias.

Art 20. O Operador de Transporte Multimodal não poderá valer-se de qualquer limitação de responsabilidade se for provado que a perda, dano ou atraso na entrega decorreram de ação ou omissão dolosa ou culposa a ele imputável.

Art 21. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o Operador de Transporte Multimodal pelas perdas, danos ou avarias resultantes de inveracidade na declaração da carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do Conhecimento, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do Operador, nos termos previstos nesta Lei.

Art 22. As ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal deverão ser intentadas no prazo máximo de um ano, contado da data da entrega da mercadoria no ponto de destino ou, caso isso não ocorra, do nonagésimo dia após o prazo previsto para a referida entrega, sob pena de prescrição.

Art 23. É facultado ao proprietário da mercadoria e ao Operador de Transporte Multimodal dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem

CAPÍTULO V DA UNIDADE DE CARGA

Art 24. Para os efeitos desta Lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso.

Parágrafo único. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo.

Art 25. A unidade de carga deve satisfazer aos requisitos técnicos e de segurança exigidos pelas convenções internacionais reconhecidas pelo Brasil e pelas normas legais e regulamentares nacionais.

Art 26. É livre a entrada e saída, no País, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

CAPÍTULO VI DO CONTROLE ADUANEIRO E DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA

Art 27. No caso de transporte multimodal de carga internacional, na importação ou na exportação, quando o desembaraço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões.

§ 1º O beneficiário do regime será o Operador de Transporte Multimodal.

§ 2º O regime especial de trânsito aduaneiro será concedido:

I - na importação, pela unidade aduaneira com jurisdição sobre o ponto de entrada das mercadorias no território nacional;

II - na exportação, pela unidade aduaneira em cuja jurisdição se proceder o desembaraço para exportação.

Art 28. O expedidor, o operador de transporte multimodal a qualquer subcontratado para a realização do transporte multimodal são responsáveis solidários, perante a Fazenda Nacional, pelo crédito tributário exigível.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal será responsável solidário preferencial, cabendo-lhe direito de regresso.

Art 29. Nos casos de dano ao erário, se ficar provada a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo da responsabilidade que possa ser imputável ao transportador, as penas de perdimento, previstas no Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, e no Decreto-lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, serão convertidas em multas, aplicáveis ao Operador de Transporte Multimodal, de valor equivalente ao do bem passível de aplicação da pena de perdimento.

Parágrafo único. No caso de pena de perdimento de veículo, a conversão em multa não poderá ultrapassar três vezes o valor da mercadoria transportada, à qual se vincule a infração.

Art 30. Para efeitos fiscais, no contrato de transporte multimodal, é nula a inclusão de cláusula excedente ou restritiva de responsabilidade tributária.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art 31. A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas instituído por esta Lei.

Parágrafo único. Para atender ao disposto neste artigo, a União, os Estados e o Distrito Federal celebrarão convênio, no prazo de cento e oitenta dias da data de publicação desta Lei.

Art 32. O Poder Executivo regulamentará a cobertura securitária do transporte multimodal e expedirá os atos necessários a execução desta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contados da data de sua publicação.

§ 1º Enquanto não for regulamentado o disposto no § 3º do art. 17, será observado o limite de 666,67 DES (seiscentos e sessenta e seis Direitos Especiais de Saque e sessenta e sete centésimos) por volume ou unidade, ou de 2,00 DES (dois Direitos Especiais de Saque) por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior.

§ 2º Para fins de aplicação dos limites estabelecidos no parágrafo anterior, levar-se-á em conta cada volume ou unidade de mercadoria declarada como conteúdo da unidade de carga.

§ 3º Se no Conhecimento de Transporte Multimodal for declarado que a unidade de carga foi carregada com mais de um volume ou unidade de mercadoria, os limites estabelecidos no parágrafo anterior serão aplicados a cada volume ou unidade declarada.

§ 4º Se for omitida essa menção, todas as mercadorias contidas na unidade de carga serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

Art 33. A designação do representante do importador e exportador pode recair no Operador de Transporte Multimodal, relativamente ao despacho aduaneiro de mercadorias importadas e exportadas, em qualquer operação de comércio exterior, inclusive no despacho de bagagem de viajantes, no tocante às cargas sob sua responsabilidade.

Art 34. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art 35. São revogadas as Leis nºs. 6.288, de 11 de dezembro de 1975; 7.092, de 19 de abril de 1983; e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de fevereiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Eliseu Padilha

DECRETO N° 96.044, DE 18 DE MAIO DE 1988

Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, e dá outras Providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 81, item III, da Constituição, e considerando o disposto na Lei n° 7.092, de 19 de abril de 1983, e no Decreto-lei n° 2.063, de 6 de outubro de 1983,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos que com este baixa, assinado pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Art. 2º O transporte rodoviário de produtos perigosos realizado pelas Forças Armadas obedecerá, à legislação específica.

.....

CAPÍTULO IV
DOS DEVERES, OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES

Seção I
Do Fabricante e do Importador

Art. 29. O fabricante de equipamento destinado ao transporte de produto perigoso responde penal e civilmente por sua qualidade e adequação ao fim a que se destina.

Parágrafo único. Para os fins do disposto no art. 22, item I, cumpre ao fabricante fornecer ao INMETRO as informações relativas ao início da fabricação e destinação específica dos equipamentos.

.....

Seção III
Do Transportador

.....

Art. 40. O transportador é solidariamente responsável com o expedidor na hipótese de receber, para transporte, produtos cuja embalagem apresente sinais de violação, deterioração, mau estado de conservação ou de qualquer forma infrinja o preceituado neste Regulamento e demais normas ou instruções aplicáveis.

CAPÍTULO V
DA FISCALIZAÇÃO

Art. 41. A fiscalização para a observância deste Regulamento e de suas instruções complementares incumbe ao Ministério dos Transportes, sem prejuízo da competência das autoridades com jurisdição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

.....

.....

LEI Nº 7.092, DE 19 DE ABRIL DE 1983

(Revogada pela Lei nº 9.611, de 19-02-1998)

Cria o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens, fixa condições para o exercício da atividade e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica criado, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, destinado à inscrição e cadastramento de quantos exercitem a atividade de transporte de bens, próprios, ou de terceiros, com fins econômicos ou comerciais, por via pública ou rodovia.

Art 2º - O exercício, no território nacional, da atividade a que se refere o art. 1º da Lei, é condicionado à obtenção de inscrição no Registro Nacional, que terá efeito de autorização legal para o desempenho da função de transportador rodoviário.

§ 1º - O Ministério dos Transportes disciplinará o funcionamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários.

§ 2º - Para inscrever-se no Registro, de que trata esta Lei, deverá o transportador demonstrar que:

I - preenche as exigências dispostas na Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980;

II - possui idoneidade para o exercício da atividade e que dispõe dos meios para desenvolvê-la;

III - detém capacidade de transporte exigida para a área de operação e especialização pretendida, de acordo com as normas baixadas pelo Ministério dos Transportes.

§ 3º - O disposto no item I, do § 2º, não se aplica ao transporte de carga própria.

§ 4º - A obtenção do registro habilita o transportador ao exercício da atividade e à assunção das responsabilidades decorrentes do seu exercício, na forma das prescrições legais e dos contratos que venham a firmar com os usuários

.....

DECRETO-LEI Nº 2.063, DE 06 DE OUTUBRO DE 1983

Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do Serviço de Transporte Rodoviário de Cargas ou Produtos Perigosos, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , usando das atribuições que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,
DECRETA:

Art. 1º O produto da arrecadação das multas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos, quando aplicadas por autoridade federal, será recolhido ao Banco do Brasil S/A., à conta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 1º Nos casos não incluídos no caput deste artigo, as multas serão aplicadas e arrecadadas pela autoridade com jurisdição sobre a via pública ou rodovia na qual a infração seja cometida.

§ 2º Para efeito de aplicação das multas, o Poder Executivo tipificará as infrações e graduará o valor de cada multa, segundo a natureza de infração e o seu grau de risco, respeitado o limite máximo fixado por este Decreto-Lei.

§ 3º A multa será aplicada em dobro, na reincidência específica.

Art. 2º O limite máximo da multa de que trata o artigo anterior é equivalente a 250 (duzentas e cinquenta) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

A proposta em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Cabo Júlio, tem por objetivo incluir na Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, o capítulo IV-A, de forma a restaurar algumas partes do texto do “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”, aprovado pelo Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988, o qual, no entendimento do Autor, perdeu o fundamento devido à revogação da Lei nº 7.092, de 19 de abril de 1983, pela já citada Lei nº 9.611/98, embora o preâmbulo do Decreto nº 96.044/88 indique como base legal, além da Lei nº 7.092/83, o Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983.

No que se refere ao valor estabelecido para as multas previstas no citado regulamento, o projeto de lei em análise propõe uma adequação dos valores à atual moeda corrente do País, mantendo-se a proporção entre o valor das multas e o salário mínimo vigente à época, em relação ao salário mínimo atual.

A justificação do PL se baseia na perda de eficácia do “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”, causada pela revogação da Lei nº 7.092/83, que o fundamentava em parte. Por essa razão, o Autor entende que a inclusão, na Lei nº 9.611/98, do “Capítulo IV-A” proposto, contendo algumas partes do citado regulamento, com pequenas alterações, restabeleceria uma disciplina legal para o transporte rodoviário de produtos perigosos.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao PL nesta Câmara Técnica.

É o relatório.

II - VOTO Da RELATORA

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito de matéria referente ao transporte de passageiros e de cargas, bem como a assuntos ligados à responsabilidade civil do transportador.

Embora seja louvável a intenção do nobre Autor do projeto, de estabelecer um arcabouço legal que possa disciplinar o transporte rodoviário de produtos perigosos, a proposta é, de pronto, inviável, pelas razões que passamos a expor.

A premissa básica que fomentou a elaboração do PL em análise, é a de que o “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos” perdeu sua eficácia, devido à revogação da Lei nº 7.092/83, existindo atualmente um vácuo legal sobre o assunto. Ocorre que a revogação da referida Lei em nada prejudica o regulamento ou sua aplicação, o que demonstraremos na seqüência.

A revogação da Lei nº 7.092/83, que criou o “*Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens*”, afetaria apenas algumas pequenas partes do Regulamento, onde há citações expressas ao registro de que trata a referida Lei. Mesmo nessas partes não ocorre prejuízo na aplicabilidade do Regulamento, posto que o referido registro é, na prática, automaticamente substituído pelo “*Registro do Operador de Transporte Multimodal*”, criado pela Lei nº 9.611/98 e regulamentado pelo Decreto nº 3.411/00, ou pelo “*Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga*”, criado pela Lei nº 10.233/01, conforme a categoria em que o transportador esteja registrado.

Lembramos, ainda, que a competência para realizar as alterações técnicas necessárias à permanente atualização do Regulamento é do próprio Ministro dos Transportes, mediante portaria, nos termos do art. 3º do Decreto nº 96.044/88. O escopo dessas alterações certamente engloba as atualizações de valor das multas, bem como a remissão às atuais formas de registro de transportador.

Entendemos que a delegação a essa autoridade é acertada, posto que os órgãos responsáveis pela fiscalização dessas regras são subordinados ao Ministério dos Transportes.

Outro ponto que cabe destaque refere-se ao Decreto-Lei nº 2.063, de 06 de outubro de 1983, em pleno vigor, que estabelece bases mais que suficientes para a manutenção da vigência do Decreto nº 96.044/88 e do “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”, nos termos do seguinte art. 6º:

“Art. 6º O Poder Executivo na regulamentação deste Decreto-lei, estabelecerá normas para a execução do serviço de transporte de carga ou produtos perigosos.

Parágrafo único - As normas a que se refere este artigo disporão sobre as proibições de transporte de cargas ou produtos considerados tão perigosos que não devam transitar por vias públicas ou rodovias e as modalidades de transporte mais adequadas.”

Também como demonstração incontestável de que o “Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos” continua em vigor, mesmo após o advento da Lei nº 9.611/98, citamos a recente alteração nos arts. 7º e 19 do mesmo, por meio do Decreto nº 4.097, de 23 de janeiro de 2002, portanto em data posterior à entrada em vigor da referida Lei, em 1998. Esta norma estabeleceu restrições ao transporte de produtos perigosos em conjunto com outro tipo de mercadoria, objetivando um aumento na segurança do transporte.

Por fim, notamos algumas impropriedades na numeração dos artigos e na atribuição de um “Capítulo IV-A” à Lei nº 9.611/98, posto que esta possui apenas 35 artigos e não é dividida em capítulos. No entanto, a avaliação de redação caberá à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, que nos sucederá na análise do PL.

Diante do exposto, por entendermos que a matéria que se pretende disciplinar já se encontra regulamentada, até de forma bem mais ampla que a proposta, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 2.524, de 2003, no que concerne ao seu mérito.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 2005.

Deputada TELMA DE SOUZA
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.524/03, nos termos do parecer da relatora, Deputada Telma de Souza.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Humberto Michiles, Homero Barreto e Nelson Bornier - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Ary Kara, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Edinho Bez, Eliseu Padilha, Francisco Appio, Giacobbo, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Wellington Roberto, Jurandir Boia e Silvio Torres.

Sala da Comissão, em 4 de maio de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
