

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.286, DE 2007

(Apensos o Projetos de Lei nºs 2.492/07 e 2.501/07)

Proíbe a circulação de veículos de transporte de carga nos finais de semana e feriados nos termos que especifica, alterando a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputada RITA CAMATA

Relator: Deputado CLAUDIO DIAZ

I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob análise, de autoria da eminente Deputada Rita Camata, tem por objetivo proibir, por meio de alteração na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a circulação de caminhões nos finais de semana e feriados nacionais, em todas as estradas e rodovias brasileiras.

Estabelece, também, que o proprietário do veículo que desobedecer a referida proibição será punido com multa entre cinco e cinquenta mil reais, bem como deverá ser apreendida a habilitação do condutor do veículo, independentemente de outras sanções cíveis e penais cabíveis.

Em caso de reincidência da infração, o projeto ainda prevê a aplicação de multa em dobro, além do recolhimento do certificado de licenciamento anual, e do próprio veículo, por até trinta dias.



F6F4231356

Na justificação da proposta, a autora apresenta dados sobre os acidentes de trânsito no Brasil, muitos dos quais envolvendo veículos de transporte de carga, especialmente caminhões, e argumenta que parte significativa dos acidentes graves envolvendo esses veículos ocorre nos finais de semana e nos feriados.

Aponta, ainda, que os condutores de caminhões trabalham sob estado de constante estresse, percorrem longas distâncias ininterruptamente e perdem horas de sono, por vezes tendo que recorrer ao uso de medicamentos para manterem-se acordados.

Apensados à proposição principal encontram-se o Projeto de Lei nº 2.492/07, cujo autor é o Deputado Ratinho Junior, e o Projeto de Lei nº 2.501/07, de autoria do Deputado Giacobbo.

O PL nº 2.492/07 tenciona proibir o tráfego de caminhões, também por alteração no CTB, em todas as estradas e rodovias, no período compreendido entre vinte e três e cinco horas, estabelecendo multa equivalente à infração gravíssima para quem violar a regra, além da apreensão da habilitação do condutor.

O autor justifica sua proposta sob o argumento de que, com a referida proibição, os motoristas de caminhão terão garantido um horário mínimo de seis horas de descanso, cumprido em horário adequado, de forma a melhorar as condições de segurança do trânsito.

Por fim, o PL nº 2.501/07 busca limitar, entre seis e dezoito horas, o horário permitido para o tráfego das combinações de veículos de carga – CVC, conhecidas popularmente como bitrem, rodotrem ou treminhão, por meio de acréscimo de parágrafo ao art. 99 do CTB.

Também são apresentados, na justificação desse projeto, argumentos relacionados ao fato de que são elevados os índices de acidentes envolvendo as combinações de veículos de carga, especialmente em situações de baixa visibilidade, notadamente no período noturno.



Cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, manifestar-se sobre o mérito das proposições. Na seqüência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das matérias.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas, nesta Câmara Técnica, emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A preocupação com a redução do elevado número de acidentes ocorridos nas estradas brasileiras revela a nobre intenção dos autores das propostas sob análise, que buscam minorar essas ocorrências por meio do estabelecimento de restrições ao tráfego de alguns tipos de veículos de carga.

Há que se considerar, entretanto, que a violência de nosso trânsito não ocorre em função de um único tipo ou categoria de veículo, sendo produto de uma conjunção de fatores humanos, mecânicos e das condições técnicas e de conservação das vias. De uma forma ou de outra, julgamos que a simplificação indevida desses fatores é a falha comum das três proposições que ora analisamos.

Quanto à proposição principal, entendemos que a simples proibição do tráfego de caminhões em estradas e rodovias, em todos os finais de semana e feriados nacionais, além de causar severos prejuízos a toda a cadeia logística nacional, e mesmo inviabilizar o transporte de alguns tipos de produtos, seria ineficaz quanto à redução dos acidentes, pois provocaria um considerável aumento de tráfego nos outros dias da semana.



Assim sendo, mesmo concordando que os índices de acidentes aumentam nos finais de semana, o crescimento dessas ocorrências não pode ser atribuído ao simples trânsito de caminhões, até porque o fluxo total de veículos nesses dias costuma ser inferior ao dos dias úteis. Conforme dados do próprio Ministério dos Transportes, fatores como excesso de velocidade, embriaguez, imprudência, desatenção ou cansaço do motorista, desrespeito à sinalização e fiscalização insatisfatória contribuem de forma muito mais decisiva para esses acontecimentos.

Cabe lembrar, ainda, que o aumento nos índices de acidentes nos finais de semana decorre, principalmente, do aumento do número de automóveis nas estradas nesses períodos, especialmente das chamadas vans e dos veículos de pequeno porte que realizam viagens de lazer, os quais, muitas vezes, são conduzidos por motoristas com pouca experiência em rodovias. Além disso, limitações de tráfego nos finais de semana acabariam por sobrecarregar as vias nos dias e horários em que o tráfego fosse permitido, podendo provocar, entre outras distorções, prejuízos à segurança e à fluidez do trânsito.

Outro importante fator que depõe contra as medidas pretendidas é o fato de que aproximadamente 60% de todo o transporte de cargas no Brasil ocorre pelo modal rodoviário, grande parte em caminhões ou em combinações de veículos de cargas, aos quais se pretende impor limitações ao tráfego. Isso acarretaria uma necessidade de se aumentar a quantidade de veículos para realizar o transporte da carga, em decorrência dos períodos forçados de ociosidade da frota.

Especialmente quanto à proibição do tráfego de algumas categorias de veículos de carga no período noturno, matéria tratada nos projetos de lei apensados, entendemos ser mais eficiente a adoção de medidas como as do Projeto de Lei nº 2.660/96, que atualmente encontra-se pronto para a pauta do Plenário da Câmara dos Deputados, após ter recebido emendas no Senado Federal, que busca controlar o período de tempo ininterrupto que o motorista passa na direção do caminhão.



O referido projeto de lei tenciona evitar o excesso de horas seguidas ao volante, estabelecendo os limites de tempo contínuo de direção aos quais o condutor poderá ser submetido, bem como o período de pausa correspondente e o tempo mínimo de descanso diário. Julgamos que regulações dessa natureza são mais adequadas que a simples restrição de horários, visto que também em outros horários podem ocorrer jornadas tão extensas que comprometam as condições físicas e psicológicas dos motoristas, situação evidentemente prejudicial à segurança rodoviária.

Retornando aos projetos de lei sob análise, é importante destacar que outra possível consequência da implantação das iniciativas pretendidas é o aumento da pressão das empresas transportadoras para que seus motoristas aumentem a velocidade média das viagens ou o tempo ininterrupto de direção, visando compensar os dias e os períodos de paralisação das atividades, sendo desnecessário dizer dos riscos advindos dessas condutas.

Por fim, ressaltamos que a definição das características, pesos e dimensões das combinações de veículos de carga, foi remetida pelo Código de Trânsito ao CONTRAN, estando atualmente regulamentadas pelas Resoluções nº 210 e 211, ambas de 2006.

Consideramos adequada essa remissão ao CONTRAN, notadamente por se tratar de tema eminentemente técnico. Ademais, julgamos pertinente a atual forma regulamentada pelo CONTRAN, que veda o tráfego noturno das combinações de veículos cujo peso bruto total supere 57 toneladas, ou cujo comprimento total seja superior a 19,80 m, veículos para os quais se exige Autorização Especial de Trânsito (AET).

Ante todo o exposto, em que pese a nobre intenção dos autores das propostas, no que cumpre a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é, quanto ao mérito, pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nºs 2.286/07, 2.492/07 e 2.501/07.



Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado CLÁUDIO DIAZ
Relator

ArquivoTempV.doc_230



F6F4231356