

**PROJETO DE LEI n.º , DE 2010
(Do Sr. José C. Stangarlini)**

Institui em todo o território nacional a obrigatoriedade da cobertura de seguro de acidentes pessoais e de assistência funeral nas rodovias do país sujeitas à cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – As pessoas jurídicas de direito público ou privado responsáveis pela operação de estradas sob jurisdição em qualquer nível nacional, seja municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão, sujeitas à cobrança de pedágio, ficam obrigadas a contratar seguro de acidentes pessoais em benefício dos ocupantes dos veículos que por elas transitem, sejam elas condutores ou passageiros, observadas as condições mínimas seguintes:

I – morte por acidente: a cada óbito de ocupante do veículo corresponderá uma indenização a ser paga aos seus herdeiros legais;

II – assistência funeral: garantindo a prestação dos serviços necessários à realização dos funerais dos ocupantes do veículo sinistrado e que será pago ao herdeiro legal de cada um dos falecidos.

Art. 2º – Os valores dos capitais segurados serão aqueles mencionados no Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres – Seguro DPVAT, para a cobertura de morte e a de assistência funeral até o valor máximo estipulado para a cobertura de Invalidez Total e Permanente, nos termos da Lei nº 11.945, de 2009.

Parágrafo Único – A menção ao Seguro DPVAT tem a finalidade exclusiva de estabelecer os valores dos capitais segurados correspondentes e de seus reajustes, quando ocorrerem.

Art. 3º – A cobertura do seguro e da assistência mencionados dar-se-á a partir do momento em que o veículo começar a trafegar em rodovia ou estrada de qualquer nível nacional e sob qualquer regime estatutário, onde haja a cobrança de pedágio, cessando quando o veículo deixar a malha rodoviária sujeita a tais condições.

Art. 4º – Para os efeitos desta lei considera-se acidente pessoal o evento involuntário, externo, súbito e violento, com data específica, causador de lesão física que, por si só e independentemente de toda e qualquer causa, tenha por conseqüência direta a morte dos ocupantes do veículo sinistrado.

Art. 5º – Estão excluídos de todas as garantias deste seguro, os seguintes riscos:

I – atos ou operações de guerra, declarada ou não, de guerra química ou bacteriológica, de guerra civil, guerrilha ou de revolução;

II – atos de agitação, motins, revolta, sedição, sublevação ou outras perturbações da ordem pública dela decorrentes, não sendo essas restrições aplicáveis, entretanto, aos atos praticados pelos integrantes das Forças Armadas, dos Corpos de Bombeiros, das Polícias civis e Militares, quando no exercício de suas funções;

III – uso de material nuclear para quaisquer fins, incluindo a explosão nuclear provocada ou não, bem como a contaminação radioativa ou exposição a radiações nucleares ou ionizantes que determinem, a qualquer tempo, a morte do condutor, do passageiro ou de ambos;

IV – prática por parte do condutor ou do passageiro de atos ilícitos ou contrários à lei, inclusos nestes casos a direção de veículos terrestres sem a devida habilitação, bem com a sua morte pelo beneficiário do seguro ou com a sua cumplicidade;

V – doenças determinantes do evento letal, quaisquer que sejam suas causas;

VI – suicídio ou tentativa de suicídio, que resulte posteriormente na morte do condutor, do passageiro ou de ambos;

VII – intoxicações decorrentes da ingestão de produtos químicos, drogas ou medicamentos, salvo quando prescritos por médico e que sejam utilizados conforme as respectivas orientação e prescrição;

VIII – alterações mentais ou comportamentais conseqüêntes da ingestão de bebidas alcoólicas, drogas, entorpecentes ou de outras substâncias tóxicas, especialmente aquelas destinados à manutenção da vigília ou da atenção durante a direção do veículo;

IX – tufões, furacões, tornados, ciclones, maremotos, terremotos e erupções vulcânicas e outras convulsões da natureza, inclusive o deslizamento de terra e de muros de arrimo, especialmente se o tráfego do veículo foi efetivado em flagrante desobediência à determinação de agente policial ou legalmente investido do poder de polícia;

X – ato reconhecidamente perigoso que não seja motivado por necessidade específica.

Parágrafo Único – Além dos riscos já expressamente excluídos não haverá responsabilidade por eventos que venham a ferir disposições do Código Civil Brasileiro.

Art. 6º – O descumprimento da presente lei sujeitará o infrator, pessoa jurídica de direito público ou privado responsável pela operação de estradas sob jurisdição em qualquer nível nacional, seja municipal, estadual ou federal, inclusive sob o regime de concessão, ao pagamento de multa no valor equivalente em reais ao de 100 (cem) vezes o maior capital segurado, calculado como indicado no **Art. 2º**, e que será dobrado em caso de reincidência.

Art. 7º – O pagamento voluntário de qualquer valor, caracterizando o seguro em risco próprio, não eximirá o infrator do pagamento da multa.

Art. 8º – O Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação, regulamentará a presente lei.

Art. 9º – As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das verbas próprias consignadas no Orçamento, suplementadas, se necessário.

Art. 10 – Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo estudos realizados pela NTC – Associação de Transportes de Cargas, dos quase 170.000 km de rodovias asfaltadas, quase 6%, ou

sejam, mais de 10.000 km estão nas mãos da iniciativa privada, além de todas aquelas ainda mantidas e supervisionadas pelo Poder Público. Quanto à média mundial para a concessão à iniciativa privada, não ultrapassa ela aos 2%, existindo mais de 300 pontos de cobrança de pedágio, somente em rodovias estaduais e federais, conforme apurou a RDE – Revista das Estradas.

A contrapartida dos esforços das entidades encarregadas da manutenção e conservação das estradas pedagiadas é, paradoxalmente, o incremento no número de acidentes, de cerca de 25% entre os anos de 2007 e 2008. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes – CNT, as rodovias federais pedagiadas registraram no ano passado, de 2008, 138 mil ocorrências de trânsito, com um total de 239 mil veículos envolvidos – um quarto deles, caminhões.

Segundo especialistas em segurança de trânsito, quando veículos de carga provocam ou não vítimas de acidentes, o número de óbitos é, em média, sete vezes maior do que em colisões graves envolvendo dois carros de passeio, quando costumam ser registradas até duas mortes. Uma pesquisa da Universidade de São Paulo – USP, divulgada no mês de dezembro/2009, identificou o uso acentuado de substâncias químicas para manter os caminhoneiros acordados por mais tempo. “O maior problema é que, quando o efeito passa, esses condutores sofrem um “apagão” e os acidentes são quase inevitáveis”, afirma o médico Dr. Dirceu Rodrigues Alves Jr., da Abramet.

Pesquisas sobre segurança e saúde de motoristas profissionais, revelam que desde o ano passado, de 2008, com o início da “Lei Seca”, o uso de drogas tem se disseminado ainda mais entre caminhoneiros e motoristas profissionais. Com o risco de serem flagrados no bafômetro, os motoristas substituíram a bebida alcoólica por outras substâncias entorpecentes.

Com as rodovias pedagiadas o que se tem é uma melhoria sensível nas condições de tráfego. Não se pode pleitear as estradas esburacadas e as condições propícias aos acidentes. Da mesma forma, a “Lei Seca” é moralizadora e de fundamental importância para a segurança no trânsito urbano ou rodoviário.

Assim sendo, a instituição do seguro, nos moldes mencionados, acaba por propiciar benefícios de elevado alcance social, assegurando aos de reto procedimento e aos seus familiares, o pagamento de valores possíveis de refazimento de vidas ceifadas prematuramente, além de contribuir para a melhoria das condições de tráfego e de segurança nas estradas pedagiadas.

Os capitais de cobertura mencionados são bastante razoáveis, não proporcionando enriquecimento, mas alguma tranquilidade e conforto aos familiares, já que, nos níveis atuais, a indenização por morte se situa nos R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) e a assistência funeral, de valor equivalente ao da cobertura por invalidez permanente, poderá atingir R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), quantia que possibilitará um funeral digno.

De outra sorte, não significa, em face dos valores estipulados, gravame que venha onerar sobremaneira os responsáveis pelas estradas pedagiadas, sob concessão ou não, de molde a justificar o aumento das tarifas, com a transferência do custo dos prêmios para os usuários.

Em face da relevância social da matéria versada na presente propositura, onde se sobreleva um mínimo de esperança aos familiares das vítimas da insençatez, é de se ter certeza de se contar com o apoio dos pares nesse Congresso, para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de fevereiro de 2010.

**Deputado José Carlos Stangarlini
(PSDB/SP)**