



PROJETO DE LEI Nº , DE 2013

(Do Sr. Washington Reis)

Institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, e dá outras providências.

Art. 2º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis reger-se-á pelas seguintes disposições:

“CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 3º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis integra-se à Política Nacional de Transportes Rodoviários, cuja formulação compete ao Ministério dos Transportes.

Art. 4º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis tem por objetivo geral a concretização de condições que contribuam para a eficiência do processo de distribuição nacional de combustíveis e para a maior produtividade dessa atividade.



CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 5º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis está fundamentada nos seguintes princípios:

I – abrangência nacional da distribuição dos combustíveis no âmbito do modal de rodoviário de transportes;

II – eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis;

III – segurança do transporte de combustíveis;

IV – proporcionalidade e adequação na incidência de tributos sobre a atividade de transporte rodoviário de combustíveis;

V – valorização dos recursos humanos empregados na atividade;

VI – desenvolvimento sustentável da atividade, nas dimensões sócio-econômicas e ambientais.

Art. 6º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – realização do transporte rodoviário de combustíveis em todo o território nacional;

II – aumento da produtividade e geração de lucros na atividade de transporte rodoviário de combustíveis;

III – redução dos riscos de acidentes com a atividade de transporte terrestre de combustíveis;

IV – desoneração da atividade;

V – racionalização e planejamento das restrições voltadas ao transporte rodoviário de combustíveis;

VI – racionalização das exigências dos órgãos governamentais para com o transporte rodoviário de combustíveis;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

VII – minimização de conflitos com as políticas ambientais;

VIII – qualificação dos recursos humanos;

IX – incentivos às transportadoras;

X – modernização e renovação de equipamentos;

XI – adequação salarial e de benefícios para os prestadores do serviço de transporte de combustíveis;

XII – conservação e expansão da infraestrutura rodoviária nacional.

Art. 7º A Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis possui os seguintes objetivos:

I – garantir o abastecimento e a distribuição de combustíveis em todo o País pelo transporte rodoviário e suas interações com outros modais de transporte;

II – viabilizar a atividade de transporte rodoviário de combustíveis em todas as suas interfaces;

III – reduzir as deficiências da infraestrutura de transportes para a distribuição de combustíveis no País.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 8º A política tarifária para a prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – estabelecimento de tarifa básica mínima para a remuneração do serviço, cobrindo o percurso de ida e volta;

II – fixação de valor mínimo de frete considerando os vários tipos de transporte rodoviário, para cobrir os custos fixos e variáveis do transporte, e possibilitar a aferição de lucro para a atividade;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 9º Cabe a órgão da esfera governamental competente a fixação, o reajuste, e a revisão dos valores das tarifas e dos fretes.

§ 1º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida em edital e considerarão a necessidade de viabilizar a prestação do serviço

§ 2º Órgão da esfera governamental competente poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária de tarifas, por ato ou ofício ou mediante a provocação dos transportadores, caso em que esses deverão demonstrar a cabal necessidade do setor, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

§ 3º Qualquer subsídio tarifário destinado ao transporte rodoviário de combustíveis deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

Art. 10. A incidência de tributos sobre a prestação dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – redução, o quanto possível, da carga tributária gerada pela incidência do PIS/COFINS sobre a atividade;

II – revisão dos tributos (taxas, impostos, contribuições) com suas respectivas alíquotas, que incidem sobre a atividade, para permitir que ela seja viável e rentável.

Parágrafo único. Órgão da esfera governamental competente deverá acompanhar e divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos das tarifas praticadas com relação à eficiência e eficácia do serviço.



CAPÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 11. Órgão da esfera governamental competente realizará atividades de fiscalização dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis, preferencialmente em parceria com os demais Entes federativos envolvidos.

Art. 12. Órgão da esfera governamental competente exigirá, para o transporte rodoviário de combustíveis, no máximo duas licenças ambientais, sendo uma expedida no Estado da matriz da transportadora e a segunda válida em âmbito nacional, expedidas, ambas pelos órgãos competentes.

Parágrafo único. Emergencialmente, os requisitos e os valores para licenciamento da atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos devem ser racionalizados e alinhados em todas as Unidades da Federação.

Art. 13. Órgão da esfera governamental competente planejará as limitações de acessos, permanentes e temporárias, do transporte rodoviário de combustíveis, restringindo o seu tráfego exclusivamente aos horários de picos de trânsito.

Art. 14. Destinar-se-á áreas exclusivas para estacionamento e parada de veículos de transporte rodoviário de combustíveis.

Art. 15. Órgão da esfera governamental competente definirá política salarial e benefícios atrativos para a mão-de-obra empregada no transporte rodoviário de combustíveis.

Art. 16. Os investimentos rodoviários na manutenção e conservação das rodovias e estradas serão destinados, prioritariamente, para aquelas que registrem, comprovadamente, as maiores ocorrências de acidentes, prejuízos operacionais e logísticos, elevado número de danos aos veículos, majoração da jornada de trabalho, maior consumo de combustível.

Art. 17. Promover-se-á a criação de programas de renovação da frota para o transporte rodoviário de combustíveis.



CAPÍTULO V

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Art. 18. O Poder Executivo da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos e planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas que serão empreendidas em cada período para a realização de investimentos em planejamento, gestão e obras, em benefício da melhoria dos serviços de transporte rodoviário de combustíveis.

Parágrafo único. A indicação de ações programáticas a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor após decorridos cem dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de combustíveis no Brasil pode ser considerado como um serviço de utilidade pública ou como instrumento de segurança nacional, na medida em que é essencial para o desenvolvimento do País. Com suas dimensões continentais, o Brasil, para distribuir o combustível necessário a fim de garantir a movimentação dos seus meios de transportes, das suas indústrias, do seu setor agrícola, nos confins do seu território, precisa, fundamentalmente, de se utilizar do modal rodoviário de transportes.

Mesmo com essa importância, o transporte rodoviário de combustíveis é uma atividade que vem enfrentando sérios entraves capazes de comprometer a sua eficiência e eficácia, e até mesmo sua viabilidade como empreendimento. Incidem sobre esse transporte, atualmente, inúmeras exigências legais perniciosas, muitas restrições de trânsito e ambientais, alta carga tributária, além de ele fazer face a um valor defasado do frete, à falta de infraestrutura adequada e à escassez de mão-de-obra qualificada por



CÂMARA DOS DEPUTADOS

remuneração insuficiente. Tudo isso pode levar a uma descontinuidade da cadeia de distribuição de combustíveis no País, com consequências nefastas no âmbito socioeconômico.

O autor do importante estudo “Transporte rodoviário de combustíveis no Brasil – análise sintética dos entraves”, o Sr. Francesco Cupello, destaca os seguintes fatos, que achamos necessário reproduzir em nossa justificação do projeto:

“Outrora, a atividade de transporte rodoviário de combustível gozou no cenário nacional do devido respeito e atenção por parte das autoridades e órgãos governamentais, tanto que como já mencionado, em 1938 foi instituído o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens – RTB. E em 1987, o ápice do reconhecimento da importância da atividade se deu através do estabelecimento da 1ª planilha de custos operacionais pelo CNP, que naquela época temia dificuldades no abastecimento nacional, diante da incerteza dos valores dos fretes, após estudos sobre o assunto, justamente com representantes dos Distribuidores e Transportadores. E logo a seguir, em 1988 foi criado o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Em 1991 eram realizadas reuniões com a participação do Sindicom, Sindicarga, Representantes do DCN, Distribuidoras e Transportadoras para discutir soluções para a defasagem do frete para o transporte de combustíveis. Porém, fatalmente, a partir de 1992, o setor sentiu fortemente os efeitos da desregulamentação da atividade de transporte rodoviário. Em 1997, houve a previsão de liberação total dos preços dos derivados do petróleo a partir de 30/07/2001, o que realmente ocorreu, trazendo a reboque a liberação total dos valores dos fretes para o transporte rodoviário.

A partir do ano de 2001 deixou de haver rigor na fiscalização do mercado e do frete para o transporte rodoviário de combustíveis.

Em 2007, ações iniciais para a regulamentação do transporte rodoviário começaram a ser implementadas. No entanto, até este instante não há uma política de remuneração, de frete mínimo para a realização da atividade.

Além do frete extremamente defasado e ‘prostituído’ pelo que chamam de preço de mercado, atualmente, diversos fatores massacram a realização do transporte rodoviário de combustíveis, com destaque para: as inúmeras exigências legais que incidem sobre o setor, o processo de licenciamento ambiental, o frete



CÂMARA DOS DEPUTADOS

defasado, a alta carga tributária, as inúmeras restrições de trânsito, a ausência de mão-de-obra qualificada e a falta de infraestrutura [...]”

Considerados esses aspectos, para reverter essa conjuntura negativa pela qual passa o transporte rodoviário de combustíveis no Brasil, e para manter essa atividade apta a desempenhar com eficiência e eficácia o serviço de utilidade pública imprescindível para o País, propomos a instituição de uma Política Nacional de Transporte Rodoviário de Combustíveis, nos termos deste projeto de lei que apresentamos.

Esperamos que essa proposição possa ser um estímulo para muitas discussões e contribuições positivas, para redirecionar os rumos da prestação do serviço de transporte rodoviário de combustíveis, de forma a garantir sua viabilidade e evitar uma descontinuidade na distribuição de combustíveis em todo o território nacional.

Sala das Sessões, em de de 2013.

Deputado WASHINGTON REIS