



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 03ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**06/03/2013
QUARTA-FEIRA
às 08 horas e 30 minutos**

**Presidente: Senador Fernando Collor
Vice-Presidente: Senador Sérgio Petecão**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**03ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 06/03/2013.**

03ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quarta-feira, às 08 horas e 30 minutos

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLC 84/2012 - Não Terminativo -	SEN. WILDER MORAIS	10
2	PLS 214/2008 - Não Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	17
3	PLS 255/2012 - Não Terminativo -	SEN. EDUARDO LOPES	31
4	PLS 407/2012 - Não Terminativo -	SEN. GIM	52
5	PLS 68/2011 - Terminativo -	SEN. JOÃO CAPIBERIBE	65
6	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	92

(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Fernando Collor

VICE-PRESIDENTE: Senador Sérgio Petecão

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE 6390/6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(28)(29)	RJ (61) 3303-5730
Acir Gurgacz(PDT)(39)(40)(53)(54)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(26)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF 6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE (61) 3303-5791 3303-5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)			
Clésio Andrade(PMDB)(34)(41)(42)(56)(57)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067	1 Romero Jucá(PMDB)(34)(65)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Lobão Filho(PMDB)(34)(65)	MA (61) 3303-2311 a 2314	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(11)(18)(34)(65)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Eduardo Braga(PMDB)(34)(65)	AM (61) 3303-6230	3 Ricardo Ferraço(PMDB)(34)(65)	ES (61) 3303-6590
Valdir Raupp(PMDB)(34)(65)	RO (61) 3303-2252/2253	4 Roberto Requião(PMDB)(17)(34)(65)	PR (61) 3303-6623/6624
Casildo Maldaner(PMDB)(34)(65)	SC (61) 3303-4206-07	5 Waldemir Moka(PMDB)(19)(30)(31)(34)(65)	MS 6767 / 6768
Eunício Oliveira(PMDB)(34)(65)	CE 6245	6 Ivo Cassol(PP)(34)(65)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Ciro Nogueira(PP)(34)(65)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Francisco Dornelles(PP)(23)(24)(25)(32)(34)	RJ 3303-4229
Sérgio Petecão(PSD)(35)(38)(48)(49)(60)	AC (61) 3303-6706 a 6713	8 Kátia Abreu(PSD)(35)(36)(38)(61)(64)(65)	TO 2708
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)(62)	SP 6063/6064	1 Aécio Neves(PSDB)(62)	MG (61) 3303-6049/6050
Flexa Ribeiro(PSDB)(62)	PA (61) 3303-2342	2 Alvaro Dias(PSDB)(62)	PR (61) 3303-4059/4060
Lúcia Vânia(PSDB)(9)(12)(62)	GO (61) 3303-2035/2844	3 Cyro Miranda(PSDB)(12)(15)(62)	GO (61) 3303-1962
Wilder Morais(DEM)(37)(46)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(37)(47)	MT (61) 3303-4061/1048
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)			
Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Gim(PTB)(45)(55)	DF (61) 3303-1161/3303-1547	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)(44)	MT (61) 3303-6167	3 VAGO(51)(52)(59)	
PSOL			
VAGO(27)		1 Randolfe Rodrigues(27)(58)	AP (61) 3303-6568

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 27, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia e Paulo Bauer como membros titulares; e os Senadores Aécio Neves, Aloysio Nunes e Cyro Miranda como membros suplentes, para comporem a CI.
- (4) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 40, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Mozarildo Cavalcanti como membro titular, para compor a CI.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 18, de 2011, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Lindbergh Farias, Delcídio Amaral, Jorge Viana, Walter Pinheiro, Blairo Maggi, Acir Gurgacz, Antonio Carlos Valadares e Inácio Arruda como membros titulares; e os Senadores Humberto Costa, José Pimentel, Wellington Dias, Marcelo Crivella, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Rodrigo Rollemberg e a Senadora Vanessa Grazziotin como membros suplentes, para comporem a CI.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 56, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga, Ciro Nogueira e Francisco Dornelles como membros titulares; e os Senadores Romero Jucá, Gilvam Borges, Roberto Requião, João Alberto Souza, Wilson Santiago, Casildo Maldaner, Eduardo Amorim e Ivo Cassol como membros suplentes, para comporem a CI.
- (7) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando o Senador Demóstenes Torres como membro titular; e o Senador Jayme Campos como membro suplente, para comporem a CI.
- (8) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (9) Em 23.03.2011, o Senador Mário Couto é designado membro titular do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 058/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Paulo Bauer.
- (10) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.
- (11) Em 10.05.2011, o Senador Geovani Borges é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Gilvam Borges (Of. nº 141/2011-GLPMDDB).
- (12) Em 01.06.2011, o Senador Cyro Miranda é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 124/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Mário Couto, que passa a integrar a Comissão como membro suplente.
- (13) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (14) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDDB).

- (15) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (16) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (17) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (18) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (OF. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (23) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (24) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (25) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (26) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (27) Vaga cedida temporariamente ao Bloco de Apoio ao Governo (OF. Nº 20/2012-GSRR).
- (28) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (29) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (30) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (31) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 36/2012).
- (32) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (33) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (34) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (35) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Líderes de 14.02.2012.
- (36) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (37) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (38) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (39) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (40) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (41) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (42) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (43) Senador Blairo Maggi licenciou-se por 130 dias, a partir de 09.08.12, nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (44) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (45) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarildo Cavalcanti (OF. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).
- (46) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Morais é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (47) Em 03.09.2012, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em decorrência da designação do Senador Wilder Morais como titular (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (48) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.
- (49) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
- (50) Em 17.10.2012, foi lido o Ofício nº 115/2012-BLUFOR/SF, dos Senadores Gim Argello, Vicentinho Alves e João Costa, comunicando que o PPL passou a integrar o Bloco Parlamentar União e Força.
- (51) Em 17.10.2012, foi lido na Sessão Deliberativa Ordinária do Senado Federal o Ofício GSVALV nº 415/2012, do Senador Vicentinho Alves, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o seu afastamento do exercício do mandato para assumir o cargo de Secretário Extraordinário do Estado do Tocantins para Assuntos Legislativos junto ao Congresso Nacional (Diário Oficial do Estado do Tocantins nº 3.735, de 17.10.2012).
- (52) Em 17.10.2012, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Of. nº 104/2012/BLUFOR/SF).
- (53) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
- (54) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 140/2012 - GLDBAG).
- (55) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
- (56) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
- (57) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 359/2012).
- (58) Em 03/12/2012, o Senador Randolfe Rodrigues é designado membro suplente do PSOL na Comissão (Of. GSRR nº 264/2012).
- (59) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 30.01.2013.
- (60) Vago em virtude de o Senador Marco Antônio Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno da titular, Senadora Kátia Abreu, em 31.01.2013.
- (61) Em 07.02.2013, a Senadora Kátia Abreu é designada membro suplente do PSD na Comissão, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, que assume a vaga de titular (OFÍCIO nº 013/2013-GLPSD).
- (62) Em 07.2.2013, foi lido o Of. Nº 014/13, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aloysio Nunes Ferreira, Flexa Ribeiro e Lúcia Vânia, como membros titulares, e os Senadores Aécio Neves, Alvaro Dias e Ciro Miranda, como membros suplentes, para compor a Comissão.
- (63) Em 26.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Fernando Collor e Sérgio Petecão Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 001/2013 - CI).
- (64) O Partido Social Democrático (PSD) passa a integrar o Bloco Parlamentar da Maioria, conforme OF. GLPMDB nº 032/2013, lido na sessão de 19.02.2013.
- (65) Em 26.02.2013, foi lido o Ofício GLPMDB nº 63/2013, designando os Senadores Clésio Andrade, Lobão Filho, Eduardo Braga, Valdir Raupp, Casildo Maldaner, Eunício Oliveira, Ciro Nogueira e Sérgio Petecão, como membros titulares, e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Ricardo Ferraço, Roberto Requião, Waldemir Moka, Ivo Cassol, Francisco Dornelles e a Senadora Kátia Abreu, como membros suplentes, para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.

REUNIÕES ORDINÁRIAS: QUINTAS-FEIRAS, ÀS 9H
SECRETÁRIO(A): JOSÉ ALEXANDRE GIRÃO M. DA SILVA
TELEFONE-SECRETARIA: 3303-4607
FAX: 3303-3286

PLENÁRIO Nº 13 - ALA ALEXANDRE COSTA
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-3292
E-MAIL: scomci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 6 de março de 2013
(quarta-feira)
às 08h30**

PAUTA

03ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

Deliberativa	
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário 13

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 84, de 2012

- Não Terminativo -

Altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispor sobre a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo.

Autoria: Deputado Leonardo Vilela

Relatoria: Senador Wilder Moraes

Relatório: Pela aprovação

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, de 2008

- Não Terminativo -

Acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, e dá outras providências.

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Inácio Arruda (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: Pela rejeição

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 255, de 2012

- Não Terminativo -

Dispõe sobre vigência e forma de financiamento de subsídios, descontos, isenções e encargos setoriais incidentes sobre o preço da energia elétrica, objetivando reduzir o custo da energia elétrica e ampliar a competitividade do produto nacional.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Eduardo Lopes

Relatório: Pela aprovação

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)
[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura
[Relatório](#)

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 407, de 2012

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para tornar obrigatória a avaliação anual de saúde para os transportadores autônomos de cargas.

Autoria: Senador Eduardo Amorim

Relatoria: Senador Gim

Relatório: Pela aprovação

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura
[Relatório](#)

ITEM 5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, de 2011

- Terminativo -

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Armando Monteiro (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador João Capiberibe

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo
[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 6

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011

- Terminativo -

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: Pela aprovação com emendas

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Quadro comparativo](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

1

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 84, de 2012 (Projeto de Lei nº 4.057, de 2008, na Casa de origem), do Deputado Leonardo Vilela, que *altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispor sobre a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo.*

RELATOR: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 84, de 2012 (PL nº 4.057, de 2008, na Casa de origem), de autoria do Deputado Leonardo Vilela.

O projeto visa a alterar o Estatuto do Idoso, de modo a substituir a atual redação do art. 42, que garante “a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo”, pela seguinte:

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que a segurança do idoso fica comprometida quando seu desembarque é realizado pela porta por onde embarcam os passageiros em geral – prática adotada na maioria das cidades brasileiras, que dispensa o idoso da passagem obrigatória pela catraca do veículo.

Na Câmara dos Deputados, a proposição tramitou nas Comissões de Viação e Transportes, de Seguridade Social e Família, e de

Constituição e Justiça e de Cidadania. Sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, a matéria foi aprovada com uma emenda supressiva. O dispositivo excluído buscava garantir ao idoso o direito de escolher a porta de desembarque, o que não é compatível com as características operacionais do transporte de todas as cidades.

No Senado, a proposição foi distribuída à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), cabendo a esta decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar, entre outros temas, sobre “transportes de terra, mar e ar”.

No que se refere aos assuntos desta Comissão, a matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

Não há reparos a fazer quanto à técnica legislativa: o texto está de acordo com os ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998.

O mérito da proposição é inegável, já que supre uma importante lacuna do Estatuto do Idoso, que deixou sem proteção o desembarque das pessoas com mais de sessenta anos.

Trata-se, é claro, de regra elementar de civilidade: quem entra em qualquer lugar deve ceder a vez a quem sai. Infelizmente, o caos que impera no transporte coletivo das nossas cidades faz com que prevaleça a lei do mais forte em busca de um assento ou, muitas vezes, apenas de embarcar no veículo antes que sua lotação se esgote ou que as portas se fechem.

Não deixa de ser triste que o Brasil ainda precise legislar sobre algo que deveria ser um parâmetro mínimo de educação. Contudo, é imperioso aprovar o projeto em análise, já que a segurança dos idosos é, de fato, ameaçada diuturnamente.

III – VOTO

3

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 84, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 84, DE 2012

(nº 4.057/2008, na Casa de origem, do Deputado Leonardo Vilela)

Altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispôr sobre a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispor sobre a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo.

Art. 2º O art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo." (NR)

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.057, DE 2008

Altera a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispor sobre a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo e sobre a prioridade nesse desembarque;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispor sobre a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo e sobre a prioridade de desembarque nesse transporte.

Art. 2º O art. 42 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

Parágrafo único. Para efeito de sua segurança no veículo de transporte rodoviário, facultar-se-á ao idoso a porta de desembarque do veículo, que pode ser ou não a mesma do embarque.”
(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Nos centros urbanos mais populosos, vislumbramos situações de constrangimentos para os idosos, que a mercê de regras locais, são forçados a desembarcar pela mesma porta de embarque dos ônibus, em geral a da frente. Nessas circunstâncias, a segurança do idoso fica comprometida, pelo fato dele ser submetido ao desconforto ou mesmo ao dissabor resultante da concorrência com o embarque concomitante de passageiros mais numerosos e, em geral, mais jovens.

A lei de criação do estatuto do idoso, em seu art. 42, garante a prioridade de embarque do idoso no sistema de transporte coletivo, faltando-lhe, entretanto a garantia da preferência no desembarque. Mesmo propondo a extensão do benefício da prioridade no desembarque, previmos também facultar ao idoso a escolha entre desembarcar ou não pela porta de embarque, para poupar-lhe a

possível competição com os usuários incautos, que adentram ao veículo sob a compressão dos outros passageiros, mormente nos horários de pico.

A aparente contradição entre assegurar a prioridade tanto no embarque quanto no desembarque do idoso no sistema de transporte coletivo e ao mesmo tempo facultar-lhe a escolha do local de desembarque nos ônibus, como medida de segurança, encontra argumentos convincentes para sua justificação. Na prática, parte da população usuária do transporte coletivo rodoviário não respeita esse direito de prioridade do idoso. O grande contingente de passageiros, principalmente nos horários de ida e volta ao trabalho dos indivíduos economicamente ativos, compromete a segurança do idoso, que se pretende assegurar.

Desse modo, o projeto de lei ora apresentado vem aperfeiçoar a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, ampliando os direitos do idoso, com vistas ao seu conforto e segurança.

Pelo exposto, submeto a matéria ao apreço dos nobres Pares, na expectativa de sua aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de outubro de 2008.

Deputado LEONARDO VILELA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003.

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

.....
Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

.....
(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura e de Direitos e Legislação Participativa, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSF em 01/09/2012

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:14179/2012

2

PARECER N° _____, DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, de autoria do Senador Paulo Paim, que *acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão, o Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, de autoria do Senador Paulo Paim, que *acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.*

A proposição, como referido em sua ementa, acrescenta o § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que passaria a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.

§ 4º Na Comissão Paritária cada sindicato de trabalhadores terá direito a um voto. (NR)”

Na sua justificação, o eminente autor sustenta que a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que *dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*, instituiu uma Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra (OGMO), com o intuito de solucionar litígios decorrentes de normas

previstas em seus arts. 18, 19 e 21. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Argumenta, também, o autor, que segundo manifestações dos sindicatos de trabalhadores (dos conferentes, dos portuários, dos estivadores e outros), o bloco representativo dos trabalhadores tem direito a apenas um voto na Comissão, enquanto os blocos dos tomadores de serviços e dos operadores portuários, etc., cada um deles possui um voto, o que fere o princípio da paridade.

À proposição não foram apresentadas emendas, no prazo regimental.

Em reunião anterior, na qualidade de redator *ad hoc* apresentamos parecer, em substituição ao Senador Inácio Arruda, com duas emendas que promoviam a paridade no Conselho de Supervisão e não, como proposto pelo autor, na Comissão Paritária. O entendimento, na ocasião, era no sentido da existência de uma paridade real nesta última comissão e inexistência do mesmo equilíbrio na outra.

Discussões iniciadas, recebemos subsídios e informações da Secretaria dos Portos da Presidência da República. Resolvemos, então, reexaminar a matéria.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 104, incisos I e II, do Regimento Interno do Senado Federal compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura emitir parecer sobre o presente projeto de lei, que deverá seguir para análise terminativa da Comissão de Assuntos Sociais (CAS).

Proposições destinadas à regulamentação de atividades dos profissionais portuários, ainda que inseridas no campo do Direito do Trabalho, possuem correlação evidente com a regulamentação dos transportes marítimos, a ensejar a intervenção desta Comissão.

Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa

comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional legislar sobre o tema, nos termos dos arts. 22, incisos I e X, e 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, constata-se que a proposição está desprovida de vícios de inconstitucionalidade ou ilegalidade.

No mérito, entretanto, firmamos entendimento contrário à aprovação da proposta, pelas razões que passaremos a registrar.

Em relação ao projeto original, podemos dizer que, realmente, a definição da paridade já está explícita na identificação da Comissão “Paritária”. Em nosso entendimento, se ocorrem abusos e distorções na prática, o instrumento legal mais apropriado para correção deve ser a demanda judicial, pois a intervenção mediante norma legislativa só viria tumultuar ainda mais os conflitos internos e ocupar o espaço das negociações. Ademais, a competência desta Comissão é restrita e não exclui a possibilidade de arbitragem. Em última instância, o que se busca é um consenso que independe de uma composição paritária e ficaria mais difícil com a inclusão de novos membros.

Também no que se refere a uma possível paridade no Conselho de Supervisão, previsto no art. 24 da Lei nº 8.630, de 1993, revisamos nossa orientação anterior, manifestada em forma de emenda ao projeto. Ocorre que se trata de um colegiado tripartite e a concessão de um voto qualificado aos representantes dos trabalhadores acabaria gerando uma supervalorização de um Bloco (o dos trabalhadores) em decisões que não envolvem necessariamente matéria trabalhista ou interesse sindical (sobre fiscalização da gestão, por exemplo). Não se busca, ademais, nessa instância, um equilíbrio de forças, até porque estão em discussão interesses diversificados: do Bloco dos operadores portuários; do Bloco dos trabalhadores portuários e do Bloco dos usuários dos serviços portuários.

No geral, não vemos razões relevantes para modificar a legislação relativa aos órgãos gestores de mão-de-obra, constante da Lei de Modernização dos Portos. São normas obtidas em consensos amplamente discutidos e estudados, baseados em experiências internacionais. Mudanças pontuais podem exigir novos ajustes e novas negociações que, em última instância, podem causar insegurança jurídica e entraves ao bom andamento do trabalho portuário.

III. VOTO

Em face do exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, DE 2008

Acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

"Art. 23.

.....
§ 4º Na Comissão Paritária cada sindicato de trabalhadores terá direito a um voto.(NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que "dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências"(denominada Lei dos Portos), instituiu uma Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, com o intuito de solucionar litígios decorrentes de normas previstas nos

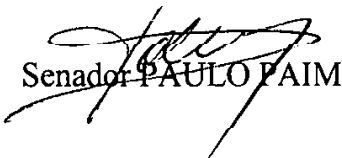
arts. 18, 19 e 21 da mesma norma. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Como o próprio nome diz, a referida Comissão deve ser composta paritariamente. Segundo manifestações dos sindicatos de trabalhadores (dos conferentes, dos portuários, dos estivadores e outros), o bloco representativo dos trabalhadores tem direito a apenas um voto na Comissão, enquanto o bloco dos tomadores de serviços, de operadores portuários, etc., cada um deles possui um voto. Ora, obviamente não está havendo a paridade exigida pela Lei, já que os trabalhadores estão em desvantagem. A menos que concordem com a decisão da maioria, eles são, inevitavelmente, voto vencido nas decisões.

Essa composição contraria todo o espírito da Lei nº 8.630, de 1993, que foi duramente negociada entre os trabalhadores portuários, demais interessados e o Poder Executivo. A participação dos trabalhadores, como resultado das negociações ocorridas na oportunidade, era uma exigência da qual eles jamais abriram ou abririam mão. Sendo assim, a quebra da paridade representa também rasgar compromissos históricos firmados para a solução do problema portuário, com os portos praticamente paralisados na época.

Por todas essas razões, esperamos contar com o apoio de nossos pares para a aprovação desta proposta, restabelecendo a legalidade e os direitos conquistados numa árdua luta dos trabalhadores.

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.


Senador PAULO PAIM

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

(Às Comissões de Serviços de Infra-Estrutura; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 29/5/2008.

PARECER N° _____, DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, de autoria do Senador Paulo Paim, que *acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **INÁCIO ARRUDA**

I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão, o Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, de autoria do Senador Paulo Paim, que *acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.*

A proposição, como referido em sua ementa, acrescenta o § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que passaria a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.

§ 4º Na Comissão Paritária cada sindicato de trabalhadores terá direito a um voto. (NR)”

Na sua justificação o eminente autor sustenta que a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que *dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*,

instituiu uma Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra (OGMO), com o intuito de solucionar litígios decorrentes de normas previstas em seus arts. 18, 19 e 21. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Argumenta, também, o autor, que segundo manifestações dos sindicatos de trabalhadores (dos conferentes, dos portuários, dos estivadores e outros), o bloco representativo dos trabalhadores tem direito a apenas um voto na Comissão, enquanto os blocos dos tomadores de serviços e dos operadores portuários, etc., cada um deles possui um voto, o que fere o princípio da paridade.

Até a presente data não foram apresentadas emendas no âmbito desta Comissão.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 104, incisos I e II, do Regimento Interno do Senado Federal compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura emitir parecer sobre o presente projeto de lei, que deverá seguir para análise terminativa da Comissão de Assuntos Sociais (CAS).

Proposições destinadas à regulamentação de atividades dos profissionais portuários ainda que inseridas no campo do Direito do Trabalho, possuem correlação evidente com a regulamentação dos transportes marítimos, a ensejar a intervenção desta Comissão.

Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional legislar sobre o tema, nos termos dos arts. 22, incisos I e X, e 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, constata-se que a proposição não possui vícios de inconstitucionalidade ou ilegalidade.

No mérito, identificamos que o problema de desequilíbrio de representação não ocorre na Comissão Paritária prevista no art. 23 da Lei nº 8.360, de 1993, mas sim na composição do Conselho de Supervisão do órgão de gestão de mão-de-obra, onde há três representações, cada uma com um voto, o que resulta em distorções, porque os usuários de serviços portuários e os operadores portuários têm um voto cada, e os trabalhadores apenas um voto.

Ocorre que o projeto de lei apresentado pelo Senador Paulo Paim acrescenta um novo parágrafo ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, objetivando a paridade, o que já encontra-se assegurado na Comissão Paritária prevista neste artigo.

A pretensão argüida pelo autor está concentrada no texto do § 1º do art. 24 da mesma Lei nº 8.630, de 1993, que assim dispõe:

“**Art. 24.** O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:”

Em complementação, para melhor compreensão, transcrevemos o art. 31, relacionando os blocos de II a IV, para melhor compreensão:

“**Art. 31.** O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

.....
II - bloco dos operadores portuários, sendo:

.....
III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

.....
IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:”

Analisados os argumentos, a redação e a justificação apresentada no projeto de lei, concluímos que a falta de paridade verifica-se na

composição do Conselho Supervisor do órgão de gestão de mão-de-obra, onde os trabalhadores seriam minoria.

Assim, a alteração legislativa deve ser dirigida ao art. 24 e não ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 1993, de tal sorte que seja assegurada a paridade no Conselho Gestor de Mão-de-Obra, razão pela qual apresentamos duas emendas, uma de redação e outra substitutiva.

III. VOTO

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 01 – CI

A ementa do PLS nº 214, de 2008, é alterada para a seguinte redação:

“Acrescenta § 5º ao art. 24 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a paridade entre as categorias econômicas e de usuários, com a representação dos trabalhadores no âmbito do Conselho de Supervisão.”

EMENDA Nº 02 – CI

Dê-se ao art. 1º do PLS nº 214, de 2008, a seguinte redação:

Art. 1º O art. 24 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º, cuja redação é a seguinte:

“**Art. 24.**
.....

§ 5º Nas deliberações do Conselho de Supervisão a que se refere o § 1º deste artigo, a representação dos trabalhadores terá direito ao mesmo número de votos do conjunto das representações das categorias econômicas dos operadores portuários e de usuários de serviços portuários, assegurando-se, assim, a equivalência numérica compatível com a paridade ou sistema de votação que promova a igualdade entre as partes opostas.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

3

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, que *dispõe sobre a vigência e forma de financiamento de subsídios, descontos, isenções e encargos setoriais incidentes sobre o preço da energia elétrica, objetivando reduzir o custo da energia elétrica e ampliar a competitividade do produto nacional.*

RELATOR: Senador EDUARDO LOPES

I – RELATÓRIO

Chega para a análise desta Comissão o Projeto de Lei em referência, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que propõe a desoneração das tarifas de energia elétrica com o intuito de reduzir o preço desse insumo e aumentar a competitividade do produto nacional. A desoneração de que trata o Projeto importa a exclusão de encargos, subsídios setoriais incidentes sobre as tarifas de energia elétrica.

O Autor justifica a desoneração como um esforço necessário para reduzir o custo da energia, contribuindo para a elevação da competitividade nacional, sem colocar em risco os programas sociais e atividades consideradas estratégicas e que merecem estímulos.

A Proposição é constituída de nove artigos. O primeiro altera o art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002, para extinguir a cobrança de cotas da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE – em 31/12/2012. Esse encargo foi criado para subvencionar o transporte de gás natural para alguns estados e

para viabilizar a segunda etapa do Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica - PROINFA. Subvenciona também a universalização (Programa Luz para Todos) e a Tarifa Social para a Subclasse Residencial Baixa Renda de todo o País. Sua extinção está prevista para 2027.

O artigo segundo extingue a Reserva Global de Reversão – RGR. Na origem, a RGR era um encargo destinado a prover recursos para a reversão das concessões e para o financiamento da expansão do sistema elétrico. Entretanto, a partir da Lei nº 10.762, de 2003, tornou-se também um subsídio para subvencionar a universalização dos serviços de energia elétrica. Esse encargo/subsídio estava previsto para ser extinto em 2010, mas foi prorrogado – até 2035 – pela Lei nº 12.431, de 25 de junho de 2001.

O artigo terceiro transfere os custos necessários à continuidade dos programas Luz para Todos e Tarifa Social para o Tesouro Nacional, com recursos oriundos da arrecadação de tributos federais.

O artigo quarto também transfere para o Tesouro Nacional os descontos especiais na tarifa de energia elétrica a que fazem jus todos consumidores enquadrados na Classe Rural, inclusive os previstos no art. 25 da Lei nº 10.438, de 2002, cujo consumo se dê para atividades de irrigação e aquicultura.

Outra transferência de ônus para o Tesouro Nacional, prevista no artigo quinto, é o desconto concedido à tarifa de energia elétrica destinada ao serviço público de água, esgoto e saneamento, prestados por entes federativos estaduais e municipais. O Projeto remete para o Governo Federal as tratativas de ressarcimento desses custos perante os entes federativos respectivos.

O artigo sexto também remete para o contribuinte federal os subsídios previstos para geração e consumo de fontes incentivadas. Trata-se de incentivo criado pela Lei nº 9.427, de 1996 e que beneficia tanto o gerador quanto o consumidor de energia oriunda das fontes alternativas eólica, biomassa e pequenas centrais hidroelétricas (PCH).

Sempre na mesma linha, os artigos sétimo e oitavo transferem para o Tesouro Nacional os dispêndios com os seguintes encargos: Conta de Consumo de Combustíveis (CCC), Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA) e o Encargo pelo Serviço do Sistema (ESS).

O artigo nono é cláusula de vigência e também determina que o Poder Executivo regulamente as disposições da Lei.

Após análise desta Comissão, o PLS nº 255, de 2012, seguirá para a Comissão de Assuntos Econômicos, onde será analisado em decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), é da competência desta Comissão opinar sobre matérias atinentes ao setor de infraestrutura, entre as quais se enquadra a proposição que ora de analisa.

A proposta é de grande relevância para o País, pois reverte a tendência inexorável de aumento das tarifas de energia elétrica das últimas décadas. Os níveis tarifários estão em patamar insustentável. O consumidor de energia elétrica tem mostrado crescente indignação com aumentos das contas muito acima da inflação. Os agentes industriais, que têm na energia elétrica um insumo fundamental no processo produtivo, têm experimentado uma erosão de sua competitividade no mercado internacional, com resultados nefastos para suas indústrias, para o nível de emprego e para as contas nacionais.

É correto que se transfiram, por exemplo, os gastos com a tarifa social ou com a conta de consumo de combustíveis para o contribuinte, pois se relacionam com ações de cunho social, que nada têm a ver com a indústria da eletricidade. Não há por que o consumidor de energia elétrica assumir esse ônus.

O PLS, além de transferir do consumidor para o contribuinte os custos exógenos ao setor elétrico, garante transparência a esses encargos, pois os recursos orçamentários passam anualmente pelo crivo do Congresso Nacional.

Entretanto, vislumbramos a necessidade de aprimoramentos na redação do Projeto. O principal deles é a retirada do texto de datas para a vigência das alterações, em face da imprevisibilidade da data de entrada em vigor do texto, que pode ser posterior àquelas definidas no texto original. O mais razoável é que as alterações só passem a valer após a publicação da lei. Outro aspecto, relativo à cláusula de vigência, é a desnecessidade de determinar a regulamentação da Lei ao Poder Executivo.

Finalmente, deve-se destacar que, no mérito, o projeto está transferindo um conjunto de obrigações financeiras para a União, o que caracteriza renúncia de receita fiscal. Desse modo, o texto do projeto precisará ser ajustado ao que dispõe a Lei de Responsabilidade Fiscal. Para atender a essa necessidade proponho aduzir mais uma emenda.

III – VOTO

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, com as seguintes emendas;

EMENDA Nº - CI

(ao PLS nº 255, de 2012)

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 1º O art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art.13.....

.....

§3º Ficam extintas as quotas de que trata o §1º deste artigo.

.....
§ 6º A CDE será regulamentada pelo Poder Executivo e movimentada pela Eletrobras.

.....'(NR)

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 255, de 2012)

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 2º O art. 8º da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 8º Fica extinta a quota anual da Reserva Global de Reversão (RGR), devendo a Aneel proceder à revisão tarifária de modo que os consumidores sejam beneficiados pela extinção do encargo.’ (NR)

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 255, de 2012)

Dê-se ao art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 3º O financiamento das ações decorrentes dos Programas Luz Para Todos e Tarifa Social para os consumidores da Subclasse Residencial Baixa Renda será de responsabilidade do Tesouro Nacional, por meio de recursos oriundos da arrecadação dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.”

EMENDA Nº - CI

(ao PLS nº 255, de 2012)

Dê-se ao art. 6º do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 6º Os subsídios previstos para geração e consumo de fontes incentivadas, energia solar, biomassa, eólica e pequenas centrais hidroelétricas (PCH), nas Tarifas de Uso do Sistema de Transmissão (TUST) e Tarifas de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), serão financiados pelo Tesouro Nacional, por meio de recursos oriundos dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.”

EMENDA Nº - CI

(ao PLS nº 255, de 2012)

Dê-se ao art. 8º do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 8º O custeio do Encargo CCC – Conta de Consumo de Combustíveis será de responsabilidade do Tesouro Nacional, por meio dos recursos oriundos dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.”

EMENDA Nº - CI

(ao PLS nº 255, de 2012)

Dê-se ao art. 9º do Projeto de Lei do Senado nº 255, de 2012, a seguinte redação e acrescente-se o seguinte art. 10:

“Art. 9º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento dos arts. 5º, II, e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal que acompanhar o projeto de lei orçamentária cuja apresentação se der após decorridos 60 (sessenta) dias da publicação desta Lei, bem como fará constar das propostas orçamentárias subsequentes os valores relativos à aludida renúncia.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. Os artigos 1º a 8º desta Lei somente produzirão efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior à implementação do disposto no art. 9º.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

() (*) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 255, DE 2012**

Dispõe sobre vigência e forma de financiamento de subsídios, descontos, isenções e encargos setoriais incidentes sobre o preço da energia elétrica, objetivando reduzir o custo da energia elétrica e ampliar a competitividade do produto nacional.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.13.....
.....

§3º As quotas de que trata o §1º serão extintas a partir de 31 de dezembro de 2012.
.....

§6º A CDE – Conta de Desenvolvimento Energético será regulamentada pelo Poder Executivo e movimentada pela Eletrobrás.
.....

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 8º A quota anual da Reserva Global de Reversão (RGR) ficará extinta ao final do exercício de 2012, devendo a Aneel proceder à revisão tarifária de modo que os consumidores sejam beneficiados pela extinção do encargo.” (NR)

Art. 3º O financiamento das ações decorrentes dos Programas Luz Para Todos e Tarifa Social para os consumidores da Subclasse Residencial Baixa Renda será, a partir de 1º de janeiro de 2013, de responsabilidade do Tesouro Nacional, por meio de recursos oriundos da arrecadação dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.

Art. 4º Os descontos especiais nas tarifas de energia elétrica aplicáveis aos consumidores enquadrados na Classe Rural, inclusive Cooperativas de Eletrificação Rural, e os relativos ao consumo na atividade de irrigação, previstos no art. 25 da Lei 10.438, de 26 de abril de 2002, serão custeados pelo Tesouro Nacional, por meio de recursos oriundos da arrecadação dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.

Art. 5º O desconto concedido à tarifa de energia elétrica para as unidades consumidoras classificadas como serviço público de água, esgoto e saneamento, previsto no art. 20 do Decreto 62.724, de 1968, serão cobertos pelo Tesouro Nacional, por meio de recursos oriundos da arrecadação dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.

Parágrafo único. Cabe ao governo federal disciplinar à relação de custeio com as unidades consumidoras públicas dos demais entes federativos.

Art. 6º Os subsídios previstos para geração e consumo de fontes incentivadas, energia solar, biomassa, eólica e PCH's, nas Tarifas de Uso do Sistema de Transmissão (TUST) e Tarifas de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), serão financiados pelo Tesouro Nacional, por meio de recursos oriundos dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.

Art. 7º As isenções concedidas aos autoprodutores em relação à energia autoconsumida, referentes ao pagamento dos Encargos CCC – Conta de Consumo de Combustíveis, CDE – Conta de Desenvolvimento Energético e PROINFA – Programa de Incentivo às Fontes Alternativas e ESS – Encargo de Serviço do Sistema, serão financiadas pelo Tesouro Nacional por meio de recursos oriundos dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.

Art. 8º O custeio do Encargo CCC – Conta de Consumo de Combustíveis, a partir de 1º de janeiro de 2013, será de responsabilidade do Tesouro Nacional, por meio dos recursos oriundos dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil.

Art.9º O Poder Executivo regulamentará as disposições desta Lei, que entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A realidade nacional impõe a todos nós a responsabilidade de buscar alternativas reais, concretas, objetivas e viáveis no sentido e na direção de criar novas condições de competitividade do produto nacional, sobretudo nessa quadra de intensa concorrência internacional pela busca de novos mercados.

Muito se tem falado sobre os efeitos perversos do alto custo da energia elétrica no contexto da competitividade nacional.

O desafio é um pouco mais amplo, qual seja: Reduzir o custo da energia, contribuir para a elevação da competitividade nacional, mas, sem colocar em risco os programas sociais e atividades consideradas estratégicas e que merecem estímulos.

O foco deste projeto de lei é justamente superar esse desafio, e para isso é necessário que todos se conscientizem que programas sociais referenciados à mitigação de desigualdades de renda, inclusão social e estímulos a determinadas atividades são de absoluto interesse social e, portanto, devem ser financiados por toda a sociedade e não apenas pelos consumidores de energia.

Essa é a filosofia que domina esta proposta, para romper com a ação circular negativa que fez da energia elétrica a panaceia financeira para fatores exógenos à sua existência.

A nova corrente circular positiva, que virá com a aprovação deste projeto de lei, resultará, para o consumidor pessoa física, pelos menos dois: Liberação de renda para consumo e compra de produtos com preço relativo menor em decorrência da redução do custo do insumo energia usado nesses produtos.

Para o consumidor industrial os efeitos mais significativos, decorrente da redução do preço da energia, são: Recuperação e ampliação de mercado pela elevação da competitividade e liberação de recursos para investimento.

Para o País há o ganho evidente de competitividade do produto nacional. E ganhos concretos na elevação do PIB. (Estudos da FGV correlacionam redução do preço da energia a crescimento do PIB).

Tema recorrente há mais de uma década, a pressão dos encargos setoriais e dos tributos incidente sobre o custo da energia elétrica (**conta de luz**) enfim entrou na pauta da sociedade brasileira, de seus consumidores, do mundo político e até do Poder Executivo Federal, responsável pela criação e administração de Encargos, os quais, se de um lado financiam projetos e programas sociais importantes, de outro, geram efeitos perversos na competitividade do produto nacional frente aos seus concorrentes externos.

Em resumo: a fragilidade competitiva do País se acelera e uma de suas razões mais importantes é a excessiva carga não só tributária, mas, muito além, pela existência de “**encargos setoriais, subsídios, descontos, isenções...**”, todos de inegável natureza tributária, compulsórios, que incidem sobre o preço da energia elétrica.

Esse conjunto anacrônico, que transformou a energia elétrica em fonte de financiamento do sistema e fora dele, que já produziu e ainda produz resultados, hoje, faz mal à economia brasileira e impõe a necessidade de mudanças. Pior: o consumidor pessoa física nem sabe o que está pagando, porque o sistema é altamente não transparente.

Com este projeto de lei, objetivo submeter aos nobres pares do Congresso Nacional, e ao Poder Executivo Nacional, algumas medidas que mitigam os efeitos perversos na competitividade, ao mesmo tempo em que, e isso é muito importante, preservam os projetos e programas sociais referidos anteriormente, ao indicar nova fonte de financiamento para eles.

O jornal Valor Econômico, em recente edição, atribuiu à Presidenta Dilma Rousseff, ao falar sobre o preço da energia, a seguinte afirmação: “*o governo está disposto a rever impostos e encargos*”. Segundo a Abrace – Associação dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e do Mercado Livre, completa o jornal, os encargos e tributos representariam 50% da conta de luz - os outros 50% referem-se à distribuição (21%), transporte (5%) e energia propriamente dita (24%).

Ao ler a declaração da Presidenta, animei-me a apresentar sugestões e submetê-las ao Congresso Nacional.

No site da Abrace – Associação Brasileira dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e do Mercado Livre, encontrei valores relativos aos **encargos setoriais** cobrados na conta de luz que todos nós pagamos – cidadãos e empresas – e os usarei, a partir da tabela abaixo, cuja responsabilidade pela apresentação, terminologia e forma é do autor.

Encargos Setoriais pagos pelo consumidor “dentro” da Conta de Luz em 2011

5

Denominação do Encargo	Finalidade “teórica”	Valor Arrecadado em R\$ bilhões
CCC – Conta de Consumo de Combustíveis	Subsidiar geração térmica na região Norte do País.	5,85
RGR – Reserva Global de Reversão	Indenizar ativos de concessões vencidas e retomadas	1,72
CDE – Conta de Des. Energético	Estimular fontes alternativas, universalização (luz para Todos), subsidiar baixa renda.	3,31
TFSEE – Fiscalização dos Serviços de Energia	Prover recursos para o funcionamento da ANEEL	0,46
P&D e Eficiência Energética	Promover pesquisas	1,26
PROINFA – Incentivo a Fontes Alternativas	Subsidiar fontes alternativas	2,06
ESS – Encargo de Serviços do Sistema	Subsidiar a manutenção da confiabilidade do SIN.	1,47
CFURH – Compensação Financeira pelo uso de Recursos Hídricos	Compensar financeiramente o uso da água e terras produtivas para fins de geração.	2,01
EER Encargo de Energia de Reserva	Contratar energia reserva para aumentar a segurança do fornecimento	0,32
TOTAL de 2011	-	18,46

O valor total dos chamados **encargos setoriais**, embutidos no preço da energia elétrica brasileira, teria somado em 2011, nada menos que R\$ 18.460.000.000,00 (Dezoito bilhões e quatrocentos e sessenta milhões de Reais).

Especialistas costumam usar relação variável para determinar o peso relativo nos encargos na **conta de luz**. A variação, em estudos dos quais tomei

6

conhecimento, situa-se entre R\$ 1 bilhão e R\$ 800 milhões de Reais. Optarei pela média: R\$ 900 milhões de Reais. Ou seja, cada R\$ 900 milhões de Reais de encargos setoriais correspondem a 1% a mais no preço da energia que o consumidor paga. É apenas uma estimativa, mas, admitindo-a como verdadeira, os encargos acima descritos contribuíram para que a energia elétrica fosse 20% mais onerosa para todos os consumidores, incluindo os consumidores industriais que usam a energia elétrica para fabricar produtos que sofrem concorrência com fabricantes externos. É inimaginável que qualquer concorrente externo use esse importante insumo com tantos “penduricalhos” com o objetivo de financiar programas sociais e subsidiar benefícios explícitos e implícitos como ocorre no Brasil.

O consumidor pessoa física, por outro lado, além de pagar esses mesmos 20% de Encargos Setoriais, é consumidor de produtos industriais dos quais parte relevante do custo deriva desses mesmos 20%. E, além disso, o consumidor paga tributos gerais ao comprar qualquer produto e esses tributos gerais – recolhidos de toda a sociedade – é que deveriam financiar algumas das finalidades acima descritas no quadro de Encargos. Essa é a filosofia síntese deste projeto de lei!

Neste projeto de lei não abordo tributos específicos, como PIS e COFINS, de competência federal, e ICMS – de competência estadual. Eles pesam sobre o preço da energia e merecem algum tipo de revisão com foco numa tributação mais equilibrada, mitigando alíquotas – sobretudo de ICMS - que em alguns casos superam 40%.

O foco do projeto, em primeiro lugar, são os Encargos Setoriais, e em relação a eles estou propondo:

1. Nos artigos 1º e 2º proponho a extinção, em 31 de dezembro de 2012, dos encargos RGR e CDE, respectivamente.
2. No artigo 3º proponho que os Programas hoje financiados com recursos desses Encargos sejam financiados como recursos do **Tesouro Nacional**, por meio da arrecadação dos tributos gerais de competência da União, preservando-se os programas **Luz para Todos** e **Tarifa Especial para Baixa Renda**. Conceitualmente, repito, essa proposta se assenta no entendimento de que programas que objetivem mitigar desigualdades de renda são de interesse social e devem ser financiados por toda a sociedade e não apenas pelos consumidores de energia.
3. No artigo 4º estou propondo que subsídios decorrentes de descontos especiais nas tarifas de energia elétrica, como aqueles destinados à classe rural, cooperativas de eletrificação rural, irrigação e aquicultura, sejam mantidos, mas, por se tratar de política de interesse estratégico para o País, não mais sejam suportados pelos consumidores de energia (na conta de luz), mas sim por toda a sociedade (pelos tributos gerais que ela já paga).

4. Seguindo a mesma linha de raciocínio e pelas mesmas razões, proponho, no artigo 5º, que os subsídios para empresas de água, saneamento e esgoto sejam preservados, mas o financiamento seja feito não mais pela conta de luz e sim pelo Tesouro Nacional com os tributos gerais da União.

5. Ainda na mesma linha, estou propondo – no art. 6º - que os descontos previstos para geração e consumo de fontes incentivadas, mantida a sua permanência, sejam igualmente suportados por toda a sociedade e não apenas pelo consumidor de energia elétrica.

6. No art. 7º, estou propondo que as isenções aos autoprodutores, relativas à energia autoconsumida, relativas aos encargos CCC, CDE e PROINFA sejam igualmente mantidas, mas financiadas por toda a sociedade e não apenas pelo consumidor de energia elétrica.

7. No art. 8º, por fim, proponho que o financiamento do encargo CCC – Conta de Consumo de Combustíveis, a partir de 1º de janeiro de 2013, saia da conta de luz e seja suportado pelos tributos gerais recolhidos de toda a sociedade.

Com estas propostas fica claro que projeto de lei tem dois vieses claramente identificados e que atuam em relação de causa e efeito: **redução de custo** e ganho em **competitividade nacional**.

Algumas projeções de redução do preço da energia elétrica podem ser feitas considerando-se a aprovação integral deste projeto de lei.

1. Os dois ENCARGOS (CDE e RGR) em relação aos quais proponho a extinção arrecadaram em 2011 cerca de R\$ 5,03 bilhões de Reais. Só essa medida gera um efeito estimado de redução da ordem de 5,58% na conta de luz de todos os consumidores.
2. O ENCARGO CCC, em relação ao qual proponho que o financiamento saia da conta de luz, tem estimativa de arrecadar em 2012, cerca de R\$ 4 bilhões. Isso significa um efeito redutor na conta de luz de 4,44%.
3. Os subsídios e as isenções mencionados, em relação aos quais proponho a transferência do financiamento para o Tesouro Nacional, retirando-se da conta de luz, são mais difíceis de estimar, mas há estudos elaborados pelo Centro de Estudos da Consultoria do Senado Federal (Texto para Discussão 62), que aponta para um valor de R\$ 3,879 bilhões como o valor arrecadado entre maio de 2008 e maio de 2009. Breve exercício de atualização desse valor até 2011, com base no IPCA acumulado, aponta o total de R\$ 4,566 bilhões. Não é nenhum despropósito o uso desse total

8

para estimar que ao retirá-los da conta de luz seria possível uma redução em torno de 5,07% no preço final.

4. De pronto, a conta de luz seria reduzida em 15,1%, preservando todos os programas sociais e estratégicos para o país, com a contrapartida de contribuir efetivamente para a ampliação da competitividade nacional.

Se o projeto de lei propõe que o financiamento desses Encargos, subsídios, isenções, etc. saia da conta de luz e seja de responsabilidade da sociedade em geral, impõe mostrar o que a transferência desse financiamento representa para os recursos federais arrecadados pela Receita Federal do Brasil.

A questão que se apresenta é: Qual é a representatividade relativa, no total dos tributos federais administrados pela Receita Federal do Brasil, arrecadados em 2011, desses R\$ 13,596 bilhões que saíam da conta de luz e passariam a ser financiados pelo Tesouro Nacional?

A arrecadação federal somou em 2011, R\$ 938,9 bilhões. Ou seja, a conta a ser repassada ao Tesouro Nacional seria estimativamente de R\$ 13,596 bilhões, ou seja, apenas 1,44% do total.

Em resumo, a troca proposta é a seguinte:

Uma redução próxima a 15,1% no preço da energia elétrica, contra o comprometimento de 1,44% da arrecadação federal administrada pelo Tesouro Federal, boa parte dela, ressalte-se, arrecadada dos que também são consumidores de energia elétrica.

E não se pode esquecer que o produto final que usa o insumo energia elétrica chegará mais barato ao consumidor brasileiro. Ou seja, há efeitos econômicos e sociais claros nesta proposição.

Li há dias, comentários de empresários – animados com a fala da Presidente Dilma - sobre essa questão dos efeitos perversos do alto custo da energia na competitividade nacional, que põe em risco a operação de empresas aqui instaladas, e os empregos que geram. Selecionei alguns para enriquecer esta proposição.

“Adjarma Azevedo, presidente da Associação Brasileira de Alumínio (Abal), que congrega empresas como a Alcoa, Alcan, Vorantim Metais: “Temos visto ações que demonstram que há um entendimento de que a competitividade da indústria brasileira, não só a do alumínio, passa por maus momentos”. “Há mais de 25 anos nenhuma indústria de alumínio se instala no Brasil. Não se investiu mais em alumínio primário, que depende da energia elétrica, cujos preços evoluíram violentamente. A média mundial do custo da energia elétrica adquirida para a

9

produção de alumínio é de US\$ 40/MWh; na China, é de US\$ 80/MWh. "Para produzir uma tonelada do produto, gastam-se em média US\$ 660 no mundo; US\$ 420 na China e US\$ 1,2 mil no Brasil. Não há a menor possibilidade de concorrência".

Para Claudia Zanchi Piunti, gerente-geral de energia da Gerdau, líder no segmento de aços longos nas Américas. "Os 14 países em que a Gerdau atua possuem políticas diferenciadas para energia elétrica e gás natural, o que traz maior competitividade para a indústria eletrointensiva. Em relação a esses países, o preço de energia elétrica no Brasil aumentou de forma significativa nos últimos anos".

André Gohn, diretor da Braskem. "O alto preço da energia elétrica vai muito além dos encargos, e não é o único problema deste setor, na visão do executivo da Braskem. Por isso, apesar do declarado empenho governamental, ele não está confiante que o vencimento da parte das concessões do setor, entre 2015 e 2017, traga a solução. Apesar de ser um item importante, chegando a 30% do custo de um produto, o ponto central não é o preço da energia, mas a incerteza sobre ele. Como posso fazer um investimento se não sei se vai subir ou descer. Espera-se uma redução da tarifa, mas não se sabe se ela vai ocorrer. E quanto vai baixar? Até quando? Valerá para o mercado livre?".

A minha expectativa é que as propostas contidas neste projeto de lei estimulem o debate, necessário e urgente, e propiciem decisões que efetivamente resultem em maior transparência, menor custo da energia elétrica no Brasil, liberação de recursos para o consumidor individual gastar em questões essenciais ao seu dia a dia e, como pano de fundo, contribuam efetivamente para a elevação da competitividade do produto nacional, sobretudo nesta quadra em que o crescimento econômico mundial e brasileiro tende a não ser o que todos nós esperamos e contávamos para manter a economia gerando emprego e renda para todos.

Sala das Sessões,

Senador **RICARDO FERRAÇO**

10
LEGISLAÇÃO CITADA

Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.

Art. 13. Fica criada a Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, visando o desenvolvimento energético dos Estados e a competitividade da energia produzida a partir de fontes eólica, pequenas centrais hidrelétricas, biomassa, gás natural e carvão mineral nacional, nas áreas atendidas pelos sistemas interligados, promover a universalização do serviço de energia elétrica em todo o território nacional e garantir recursos para atendimento à subvenção econômica destinada à modicidade da tarifa de fornecimento de energia elétrica aos consumidores finais integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda, devendo seus recursos se destinar às seguintes utilizações: [\(Redação dada pela Lei nº 10.762, de 11.11.2003\)](#) [\(Regulamento\)](#)

I - para a cobertura do custo de combustível de empreendimentos termelétricos que utilizem apenas carvão mineral nacional, em operação até 6 de fevereiro de 1998, e de usinas enquadradas no § 2º do [art. 11 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998](#), situados nas regiões abrangidas pelos sistemas elétricos interligados e do custo das instalações de transporte de gás natural a serem implantados para os Estados onde, até o final de 2002, não exista o fornecimento de gás natural canalizado, observadas as seguintes limitações:

a) no pagamento do custo das instalações de transporte de gás natural, devem ser deduzidos os valores que forem pagos a título de aplicação do § 7º deste artigo;

b) para garantir até cem por cento do valor do combustível ao seu correspondente produtor, incluído o valor do combustível secundário necessário para assegurar a operação da usina, mantida a obrigatoriedade de compra mínima de combustível estipulada nos contratos vigentes na data de publicação desta Lei, a partir de 1º de janeiro de 2004, destinado às usinas termelétricas a carvão mineral nacional, desde que estas participem da otimização dos sistemas elétricos interligados, compensando-se, os valores a serem recebidos a título da sistemática de rateio de ônus e vantagens para as usinas termelétricas de que tratam os §§ 1º e 2º do art. 11 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, podendo a ANEEL ajustar o percentual do reembolso ao gerador, segundo critérios que considerem sua rentabilidade competitiva e preservem o atual nível de produção da indústria produtora do combustível; [\(Redação dada pela Lei nº 10.762, de 11.11.2003\)](#)

II - para pagamento ao agente produtor de energia elétrica a partir de fontes eólica, térmicas a gás natural, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas, cujos

11

empreendimentos entrem em operação a partir da publicação desta Lei, da diferença entre o valor econômico correspondente à tecnologia específica de cada fonte e o valor econômico correspondente a energia competitiva, quando a compra e venda se fizer com consumidor final;

III - para pagamento do crédito de que trata a alínea *d* do inciso II do art. 3º;

IV - até 15% (quinze por cento) do montante previsto no § 2º, para pagamento da diferença entre o valor econômico correspondente à geração termelétrica a carvão mineral nacional que utilize tecnologia limpa, de instalações que entrem em operação a partir de 2003, e o valor econômico correspondente a energia competitiva.

V – para a promoção da universalização do serviço de energia elétrica em todo o território nacional e para garantir recursos à subvenção econômica destinada à modicidade tarifária para a subclasse baixa renda, assegurado, nos anos de 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008 percentuais mínimos da receita anual da CDE de quinze por cento, dezessete por cento, vinte por cento, vinte e cinco por cento e trinta por cento, respectivamente, para utilização na instalação de transporte de gás natural previsto no inciso I deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 10.762, de 11.11.2003\)](#)

§ 1º Os recursos da Conta de Desenvolvimento Energético - CDE serão provenientes dos pagamentos anuais realizados a título de uso de bem público, das multas aplicadas pela ANEEL a concessionários, permissionários e autorizados e, a partir de 2003, das quotas anuais pagas por todos os agentes que comercializem energia com consumidor final, mediante encargo tarifário, a ser incluído a partir da data de publicação desta Lei nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão ou de distribuição. [\(Redação dada pela Lei nº 10.848, de 2004\)](#)

§ 2º As quotas a que se refere o § 1º terão valor idêntico àsquelas estipuladas para o ano de 2001 mediante aplicação do mecanismo estabelecido no § 1º do [art. 11 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998](#), deduzidas em 2003, 2004 e 2005, dos valores a serem recolhidos a título da sistemática de rateio de ônus e vantagens para as usinas termelétricas, situadas nas regiões atendidas pelos sistemas elétricos interligados.

§ 3º As quotas de que trata o § 1º serão reajustadas anualmente, a partir do ano de 2002, na proporção do crescimento do mercado de cada agente e, a partir do ano 2004, também atualizadas monetariamente por índice a ser definido pelo Poder Executivo. [\(Redação dada pela Lei nº 10.762, de 11.11.2003\)](#)

§ 4º A nenhuma das fontes eólica, biomassa, pequenas centrais hidrelétricas, gás natural e carvão mineral nacional, poderão ser destinados anualmente recursos cujo valor total ultrapasse a 30% (trinta por cento) do recolhimento anual da CDE, condicionando-se o enquadramento de projetos e contratos à prévia verificação, junto à Eletrobrás, de disponibilidade de recursos.

12

§ 5º Os empreendimentos a gás natural referidos no inciso I do **caput** e a partir de fontes eólica, pequenas centrais hidrelétricas e biomassa que iniciarem a operação comercial até o final de 2006, poderão solicitar que os recursos do CDE sejam antecipados para os 5 (cinco) primeiros anos de funcionamento, observando-se que o atendimento do pleito ficará condicionado à existência de saldos positivos em cada exercício da CDE e à não cumulatividade com os programas Proinfa e PPT.

§ 6º A CDE terá a duração de 25 (vinte e cinco) anos, será regulamentada pelo Poder Executivo e movimentada pela Eletrobrás.

§ 7º Para fins de definição das tarifas de uso dos sistemas de transmissão e distribuição de energia elétrica, considerar-se-á integrante da rede básica de que trata o [art. 17 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995](#), as instalações de transporte de gás natural necessárias ao suprimento de centrais termelétricas nos Estados onde, até o final de 2002, não exista fornecimento de gás natural canalizado, até o limite do investimento em subestações e linhas de transmissão equivalentes que seria necessário construir para transportar, do campo de produção de gás ou da fronteira internacional até a localização da central, a mesma energia que ela é capaz de produzir no centro de carga, na forma da regulamentação da Aneel.

§ 8º Os recursos provenientes do pagamento pelo uso de bem público e das multas impostas aos agentes do Setor serão aplicados, exclusivamente, no desenvolvimento da universalização do serviço público de energia elétrica, enquanto requerido, na forma da regulamentação da ANEEL. [\(Redação dada pela Lei nº 10.762, de 11.11.2003\)](#)

§ 9º O saldo dos recursos da CDE eventualmente não utilizados em cada ano no custo das instalações de transporte de gás natural será destinado à mesma utilização no ano seguinte, somando-se à receita anual do exercício. [\(Incluído pela Lei nº 10.762, de 11.11.2003\)](#)

.....
.....

Art. 25. Os descontos especiais nas tarifas de energia elétrica aplicáveis às unidades consumidoras classificadas na Classe Rural, inclusive Cooperativas de Eletrificação Rural, serão concedidos ao consumo que se verifique na atividade de irrigação e aquicultura desenvolvida em um período diário contínuo de 8h30m (oito horas e trinta minutos) de duração, facultado ao concessionário ou permissionário de serviço público de distribuição de energia elétrica o estabelecimento de escalas de horário para início, mediante acordo com os consumidores, garantido o horário compreendido entre 21h30m (vinte e uma horas e trinta minutos) e 6h (seis horas) do dia seguinte. [\(Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

13

Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998.

Art. 8º A quota anual da Reserva Global de Reversão (RGR) ficará extinta ao final do exercício de 2035, devendo a Aneel proceder à revisão tarifária de modo que os consumidores sejam beneficiados pela extinção do encargo. [\(Redação dada pela Lei nº 12.431, de 2011\).](#)

Decreto nº 62.724, de 17 de maio de 1968.

Art. 20 Aos fornecimentos de energia elétrica a poderes públicos, autarquias, sociedades de economia mista e empresas de utilidade pública, exclusivamente para fins de tração elétrica urbana e ferroviária, abastecimento d'água, serviço de esgoto e de saneamento, aplicar-se-ão as tarifas que lhes forem pertinentes, com uma redução a ser fixado, para cada caso, pelo Departamento Nacional de Águas e Energia.

(Às Comissões de Serviços de infraestrutura; e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 12/07/2012.

4

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o PLS nº 407, de 2012, do Senador Eduardo Amorim, que *altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para tornar obrigatória a avaliação anual de saúde para os transportadores autônomos de cargas.*

RELATOR: Senador **GIM**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 407, de 2012, de autoria do Senador Eduardo Amorim.

O projeto visa a alterar a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o *transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração*, de modo a tornar obrigatória a avaliação anual de saúde para os transportadores autônomos de cargas.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que os trabalhadores autônomos de cargas sujeitam-se a condições de trabalho que provocam riscos à saúde, com destaque para a carga horária excessiva e a falta de repouso, a alimentação irregular, a postura inadequada e o estresse psicológico devido ao trânsito. Propõe, portanto, que a manutenção da inscrição dos trabalhadores no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) esteja condicionada ao controle da saúde física e psicológica desses profissionais.

A proposição foi distribuída à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Assuntos Sociais (CAS), cabendo a

esta decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar, entre outros temas, sobre “transportes de terra, mar e ar”.

No que se refere aos aspectos sujeitos ao exame desta Comissão, a matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

Não há reparos a fazer quanto à técnica legislativa: o texto está de acordo com os ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Quanto ao mérito, é digna de elogio a iniciativa do autor, pois visa à proteção da vida de trabalhadores em evidente situação de fragilidade. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) registrou, em 2011, pouco mais de 330 mil acidentes nas estradas federais. Destes, cerca de 93 mil envolveram veículos de carga.

Estima-se que, no Brasil, nove em cada dez acidentes têm como causa principal o comportamento do condutor. É claro que motoristas com boa saúde física e psicológica dirigirão com mais atenção e cuidado, o que melhorará a segurança das nossas estradas.

De acordo com o art. 2º da Lei nº 11.442, de 2007, o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas é obrigatório para o exercício da atividade. Devem se registrar empresas, cooperativas e trabalhadores autônomos. Nesta última categoria, a única alcançada pela proposta em análise, encontram-se registrados hoje quase 650 mil condutores.

A Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que regulamenta o registro, obriga o transportador autônomo a apresentar apenas os seguintes documentos ao se registrar: CPF; documento de identidade; comprovantes de contribuição sindical e de experiência prévia na atividade ou aprovação em curso específico; e dados da frota. Inexiste atualmente, portanto, a obrigação pretendida no projeto ora em exame.

A inovação a ser incluída no marco legal conta com os atributos de generalidade, abstração e impessoalidade. Além disso, é também coercitiva, na medida em que o exercício da atividade de transporte de carga com o registro suspenso ou vencido pode ocasionar a aplicação de multa no valor de 1 mil reais.

Quanto à exequibilidade da proposta, não há ressalvas a fazer nesta Comissão, pois o impacto sobre a ANTT será mínimo, e o prazo dado pela cláusula de vigência, de cento e oitenta dias, é plenamente satisfatório. Já o efeito da proposta sobre o Sistema Único de Saúde deverá ser analisado pela Comissão de Assuntos Sociais, nos termos do inciso II do art. 100 do Regimento Interno do Senado Federal.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 407, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

(*) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 407, DE 2011

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para tornar obrigatória a avaliação anual de saúde para os transportadores autônomos de cargas.

CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º-A A manutenção da inscrição do TAC no RNTR-C é condicionada à submissão do trabalhador a avaliação de saúde, ~~com~~ periodicidade anual, no âmbito de um programa de controle médico de saúde ocupacional.

Parágrafo único. As ações de saúde de que trata o *caput* serão especificadas em regulamento e conduzidas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), na forma do art. 6º, I, c da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei Orgânica da Saúde (Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990) declara expressamente que a saúde do trabalhador é atribuição do Sistema Único de Saúde (SUS), na alínea c do inciso I de seu art. 6º. O que se observa na prática, entretanto, é que as empresas têm que providenciar serviços de saúde ocupacional para o atendimento de seus empregados, pois o SUS atua timidamente nessa seara.

(*) Avulso republicado em 9/11/2012 para complementação da legislação citada

Os trabalhadores autônomos, por sua vez, ficam completamente desassistidos, pois não possuem vínculo empregatício e não conseguem obter do Estado o atendimento médico direcionado às questões de saúde ocupacional.

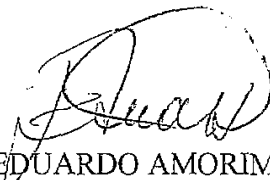
É especialmente grave a situação dos transportadores autônomos de carga (TAC), cuja atividade é regulamentada pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que *dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980*. Esses trabalhadores submetem-se a condições de trabalho muitas vezes desumanas, dirigindo ininterruptamente os caminhões por horas a fio, sem o devido repouso inter ou intrajornada.

Além da carga horária excessiva, há o estresse psicológico em função do prazo de entrega, do trânsito, das precárias condições das rodovias e do medo de roubos e latrocínios. Postura inadequada ao volante, alimentação irregular e privação do sono contribuem para deteriorar as condições de saúde dos TAC. Com efeito, a literatura médica registra prevalência aumentada de hipertensão arterial, refluxo gastroesofágico, doença aterosclerótica, estresse e distúrbios do sono e do aparelho locomotor, entre outras doenças, em motoristas profissionais.

A fim de mitigar os problemas de saúde enfrentados pelos TAC e melhorar sua qualidade de vida, proponho a obrigatoriedade da avaliação médica periódica desses profissionais, por meio de programa de saúde conduzido pelo SUS. Indiretamente, toda a sociedade brasileira será beneficiada pela medida, pois trará mais segurança às rodovias e melhorará a qualidade do transporte de cargas no País.

Considerando a relevância do tema, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a aprovação do projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões,



Senador EDUARDO AMORIM

LEGISLAÇÃO CITADA
Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007.

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

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

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

§ 1º No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. (Incluído pela Lei nº 12.667, de 2012)

§ 2º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.667, de 2012)

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso ~~III do artigo 4º~~ Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no caput deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do caput deste artigo. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o caput deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação da carga e dos serviços e de natureza fiscal.

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte 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 avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado 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. 8º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

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

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art. 10. O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazos constantes do contrato ou do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos após a data estipulada, de conformidade com o disposto no caput deste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art. 11. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

§ 2º A carga ficará à disposição do interessado, após a comunicação de que trata o § 1º deste artigo, pelo prazo de 30 (trinta) dias, se outra condição não for pactuada.

§ 3º Findo o prazo previsto no § 2º deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada.

§ 4º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 5º Atendidas as exigências deste artigo, o prazo máximo para carga e descarga do veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino; após este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração.

§ 6º O disposto no § 5º deste artigo não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispondo sobre o tempo de carga ou descarga. (Incluído pela Lei nº 11.524, de 2007)

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente ~~serão responsáveis~~ responsáveis 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 prepostos;
- V - força maior ou caso fortuito;
- VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Art. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

- I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;
- II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

Art. 14. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

Parágrafo único. Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do transportador será limitada ao valor de 2 (dois) Direitos Especiais de Saque - DES por quilograma de peso bruto transportado.

Art. 15. Quando não definida no contrato ou conhecimento de transporte, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

Art. 16. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o transportador que emitiu o conhecimento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art. 17. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o transportador pelas perdas, danos ou avarias:

I - resultantes de inveracidade na declaração de carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do conhecimento de transporte, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do transportador, nos termos previstos nesta Lei; e

II - quando configurado o disposto nos incisos I, II e IV do caput do art. 12 desta Lei.

Art. 18. Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do ~~do~~ ~~evento~~ ~~ocorrido~~ pela parte interessada.

Art. 19. É facultado aos contrafantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

Art. 20. (VETADO)

Art. 21. As infrações do disposto nesta Lei serão punidas com multas administrativas de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) a R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a serem aplicadas pela ANTT, sem prejuízo do cancelamento da inscrição no RNTR-C, quando for o caso.

Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas inscrição no RNTR-C e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art. 24. Revoga-se a Lei nº 6.812, de 10 de julho de 1980.

Brasília, 5 de janeiro de 2007; 186ª da Independência e 119ª da República.

LUIZ
Bernard

INÁCIO

LULA

DA

SILVA
Appy

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Este texto não substitui o publicado no DOU de 8.1.2007.

LEI Nº 6.813, DE 10 DE JULHO DE 1980.

Revogado pela Lei nº 11.442, de 2006.

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, e dá outras providências.

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

Art 1º A exploração do transporte rodoviário de cargas é privativa de transportadores autônomos brasileiros, ou a estes equiparados por lei ou convenção, e de pessoas jurídicas que tenham:

I - sede no Brasil;

II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social, com direito a voto, pertencentes a brasileiros; e

III - direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros.

§ 1º Havendo sócio estrangeiro, a pessoa jurídica de que trata este artigo será obrigatoriamente organizada sob a forma de sociedade anônima, sendo o seu capital social representado por ações nominativas.

§ 2º Na hipótese do parágrafo anterior, os estatutos sociais não poderão contemplar qualquer forma de tratamento especial ao sócio estrangeiro, além das garantias normais, previstas em lei, para proteção dos interesses dos acionistas minoritários.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica às pessoas que, na data da publicação desta Lei, venham explorando o transporte rodoviário de cargas, as quais ficam obrigadas a integralizar 4/5 (quatro quintos) dos futuros aumentos de capital social em ações ordinárias nominativas com subscritores brasileiros.

§ 4º É dispensada a obrigação referida no parágrafo anterior, no caso de aumentos relativos à correção da expressão monetária do capital, ou devidos à incorporação de reservas e lucros. (Vetado).

Art 2º Quanto ao transporte internacional de cargas entre o Brasil e os países com redes rodoviárias interligadas, ficam ressalvados os direitos de reciprocidade assegurados em acordos ou convênios bilaterais ou multilaterais, firmados pelo Governo brasileiro.

Art 3º As disposições desta Lei não se aplicam ao transporte de carga própria.

Art 4º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 10 de julho de 1980; 159º da Independência e 92º da República.

JOÃO FIGUEIREDO

Ibrahim Abi-Ackel

Ernane Galvêas

Eliseu Resende

Delfim Netto

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 11.07.1980

LEI Nº 8.080, DE 19 DE SETEMBRO DE 1990.

Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências.

CAPÍTULO I

Dos Objetivos e Atribuições

Art. 6º Estão incluídas ainda no campo de atuação do Sistema Único de Saúde (SUS):

I - a execução de ações:

- a) de vigilância sanitária;
- b) de vigilância epidemiológica;
- c) de saúde do trabalhador; e
- d) de assistência terapêutica integral, inclusive farmacêutica;

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSF, em 9/11/2012

5



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO de SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o PLS nº 68, de 2011, que *altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE, e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.*

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que tem como objetivo incluir os Estados que integram a SUDENE no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC, bem como estender em quatro anos o prazo para aceitação de projetos.

O projeto de lei foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutivo), que introduz alguns reparos na técnica legislativa.

Em seguida, a matéria foi encaminhada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. O projeto, inicialmente distribuído para o Senador Antonio Carlos Valadares, foi devolvido para redistribuição em 20 de dezembro de 2011, em virtude de o Senador não mais integrar a Comissão.

Não foram apresentadas emendas.



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da sua constitucionalidade. Legislar sobre o sistema tributário é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 48, I, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais.

Por outro lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera - REPENEC foi inicialmente introduzido pela Medida Provisória nº 472, de 2009. Em 11 de junho de 2010, a MP foi convertida na Lei nº 12.249, de 2010. Desde então, ao conceder benefícios relativos a PIS/PASEP, COFINS e IPI, tem se revelado importante instrumento para implantar obras de infraestrutura nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e ureia a partir do gás natural.

Dada a sua repercussão no desenvolvimento da infraestrutura no setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados em todos os estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Não há razão para que uma região, que historicamente vem sendo favorecida por estímulos destinados a reduzir as desigualdades regionais, seja excluída de benefícios com forte impacto no desenvolvimento econômico.

A ampliação do alcance do REPENEC deve dinamizar as indústrias petrolíferas e de fertilizantes nos estados que integram a SUDENE. O resultado deve ser um aumento na produção nacional e na geração de empregos. Como frisou o autor do projeto de lei em sua Justificação, *ao beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu*



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.

Para que esses novos estados possam fruir desse regime tributário favorecido, faz-se necessário ampliar o prazo para habilitação de novos projetos. Por essa razão, o Senador Ferraço estende a vigência do REPENEC para quatro anos a partir da data de aprovação desta proposição.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, a Senadora Ana Rita, relatora do projeto, não obstante concordar inteiramente com o mérito do PLS, identificou algumas deficiências na técnica legislativa. Por essa razão, apresentou parecer pela aprovação do PLS nos termos de um substitutivo. Consideramos que o substitutivo da CDR de fato aperfeiçoou a proposição.

Acreditamos, contudo, que, o projeto ainda merece aprimoramentos, o que realizamos por meio de substitutivo que incorpora os avanços da CDR e realiza as seguintes alterações:

a) Propomos a extensão dos segmentos beneficiários do REPENEC, mediante inclusão de todos os seus produtos e subprodutos (amônia, uréia, melamina, metanol, ácido acético e ácido fórmico) referentes ao projeto do complexo gás-químico que está sendo em fase de desenvolvimento no Estado do Espírito Santo.

b) como a proposição envolve concessão de incentivos e renúncia fiscal, convém assegurar a sua adequação financeira e orçamentária, à luz do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). Para tanto recomendamos a inclusão de artigo que prevê o cálculo, pelo Poder Executivo, do montante da renúncia fiscal decorrente do disposto no PLS nº 68, de 2011, bem como sua previsão na proposta orçamentária dos exercícios seguintes.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos favoráveis à aprovação do PLS nº 68, de 2011, na forma do seguinte substitutivo:



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

EMENDA Nº - CI (Substitutivo)
(ao PLS nº 68, de 2011)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para instituir na área de atuação da SUDENE o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC e para estabelecer novo prazo de vigência para o programa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

“Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

§ 2º A vigência do regime de que trata o caput será de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“Art. 2º É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro- Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo, e de produção de amônia e uréia e seus subprodutos, a partir do gás natural e de metanol e seus subprodutos, a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado

.....



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados no prazo de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“**Art. 2º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará os projetos de lei orçamentária dos exercícios subsequentes.”

“**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O disposto nesta Lei só produzirá efeito a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 2º.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 2010 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-estrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC - nos Estados que integram a SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos Estados que integram a SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste,

2

nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1o Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2o As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a Lei Complementar N° 123, de 14 de dezembro de 2006, e as pessoas jurídicas de que tratam o inciso II do art. 8o da Lei no 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e o inciso II do art. 10 da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003, não podem aderir ao REPENEC.

§ 3o A fruição dos benefícios do REPENEC fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4o A vigência para o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera, o REPENEC, será de quatro anos, contados a partir da data de publicação desta lei e a fruição dos seus benefícios aplica-se a projeto protocolado dentro deste prazo e aprovado em até seis meses do encerramento da vigência do REPENEC. “(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-estrutura da Indústria Petrolífera (REPENEC), instituído em junho de 2010, constitui importante instrumento de política pública para estimular indústrias nos setores de petroquímica, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural. Espera-se que tal desenvolvimento, que agregará valor à produção nacional de petróleo, impeça uma excessiva dependência do país em relação à exportação de petróleo bruto. O Repenec servirá para reduzir as preocupações com a denominada “doença holandesa”, que prejudica o setor produtivo dos países que se tornam excessivamente dependentes da exportação de um só produto.

3

Outro aguardado resultado do Repenec deve ser a redução das desigualdades regionais, já que os estímulos serão concedidos a projetos nos Estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Consideramos tal favorecimento muito justo, pois há que se corrigir as distorções históricas entre as diversas regiões brasileiras.

Consideramos, contudo, que seria ainda mais justo estender os estímulos a todos os Estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), uma autarquia criada especialmente para encontrar soluções que permitam a progressiva diminuição das desigualdades verificadas entre as regiões geoeconômicas do Brasil. Ao beneficiar toda a área de atuação da Sudene, o Repenec ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.

Em razão do alcance econômico e social desta proposição e de sua conformidade com o propósito mais elevado da Constituição Federal, que é o de garantir melhores condições de vida para o conjunto do povo brasileiro, solicito o apoio dos Senhores Congressistas para a transformação deste projeto em lei.

Sala das Sessões, em

Senador **RICARDO FERRAÇO**

4
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.249, DE 11 DE JUNHO DE 2010.

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

CAPÍTULO I

DO REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA DA INDÚSTRIA PETROLÍFERA NAS REGIÕES NORTE, NORDESTE E CENTRO-OESTE - REPENEC

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste - REPENEC, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do Repenec a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1º Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2º As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a [Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006](#), e as pessoas jurídicas de que tratam o [inciso II do art. 8º da Lei nº 10.637, de 30 de](#)

5

[dezembro de 2002](#), e o [inciso II do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003](#), não podem aderir ao Repenec.

§ 3º A fruição dos benefícios do Repenec fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados até 31 de dezembro de 2010 e aprovados até 30 de junho de 2011.

§ 5º [\(VETADO\)](#).

(À CDR e posteriormente à CI, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 02/03/2011.

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o PLS nº 68, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e para estabelecer novo prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

RELATORA: Senadora ANA RITA

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 68, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir a área de atuação da SUDENE como beneficiária da política instituída e para estabelecer novo prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

O PLS altera a redação dos arts. 1º e 2º da referida Lei para estender a toda a área da SUDENE, além dos Estados das Regiões Norte e Centro-Oeste, os benefícios do REPENEC e prolongar a vigência do mencionado programa por mais quatro anos, a partir da publicação da nova Lei.

A matéria foi distribuída à CDR e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

O PLS nº 68, de 2011, submete-se à apreciação da CDR por força das disposições do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), que atribui competência à Comissão para opinar sobre: proposições que tratem de assuntos referentes às desigualdades regionais e às políticas de desenvolvimento regional, dos Estados e dos Municípios; planos regionais de desenvolvimento econômico e social; e programas, projetos, investimentos e incentivos voltados para o desenvolvimento regional.

A Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, inova no campo tributário, em conformidade com o que institui o Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966). No mesmo sentido, o PLS nº 68, de 2011, ao alterar a referida Lei, mantém-se consentâneo com o ordenamento jurídico do País.

No mérito, as medidas de desoneração da carga tributária local incidente sobre um setor industrial estratégico da economia nacional, como é o caso do petróleo, representa um estímulo ao desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

O REPENEC constitui relevante instrumento de política pública, que beneficia projetos do setor petroquímico, de refino de petróleo e de produção de uréia a partir do gás natural. O programa contribui para a agregação de valor ao petróleo bruto, valorizando nossas riquezas naturais.

Com efeito, a instalação de indústrias ligadas à atividade petrolífera consolida o desenvolvimento local, permitindo, adicionalmente, a entrada de um maior volume de divisas por meio da exportação de produtos com alto valor agregado.

Os impactos econômicos e sociais advindos do REPENEC permitem o alcance do propósito constitucional de assegurar emprego e qualidade de vida ao conjunto dos trabalhadores do País.

Entretanto, o PLS nº 68, de 2011, exige reparos na técnica legislativa adotada. Há uma leve imprecisão na ementa e, no corpo do projeto, há transcrições de partes desnecessárias da legislação alterada. Assim, fazem-se indispensáveis algumas emendas à proposição e optamos por apresentá-las na forma de substitutivo.

III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela aprovação do PLS nº 68, de 2011, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº 1-CDR (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para instituir na área de atuação da SUDENE o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC e para estabelecer novo prazo de vigência para o programa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

§ 2º A vigência do regime de que trata o caput será de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“**Art. 2º** É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de

4

produção de amônia e uréia, a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

.....
§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados no prazo de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

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

Sala da Comissão, 31 de maio de 2011

Benedito de Lira, Presidente

Ana Rita, Relatora

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO de SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o PLS nº 68, de 2011, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os estados que integram a SUDENE, e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

RELATOR: Senador ANTONIO CARLOS VALADARES

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que tem como objetivo incluir os Estados que integram a SUDENE no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC, bem como estender em quatro anos o prazo para aceitação de projetos.

O projeto foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, na forma de um substitutivo.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da constitucionalidade do projeto. Legislar sobre o sistema tributário é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 48, I, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais. Por outro

lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera - REPENEC foi inicialmente introduzido pela Medida Provisória nº 472, de 2009. Em 11 de junho de 2010, a MP foi convertida na Lei nº 12.249, de 2010. Desde então, ao conceder benefícios relativos a PIS/PASEP, COFINS e IPI, tem se revelado importante instrumento para implantar obras de infraestrutura nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e ureia a partir do gás natural.

Dada a sua repercussão no desenvolvimento da infraestrutura do setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados nos estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Não há razão para que uma região, que historicamente vem sendo favorecida por estímulos destinados a reduzir as desigualdades regionais, seja excluída de benefícios com forte impacto no desenvolvimento econômico.

Espera-se que a ampliação do alcance do REPENEC permita uma dinamização das indústrias petrolíferas e de fertilizantes nos estados que integram a SUDENE. O resultado deve ser um aumento na produção nacional e na geração de empregos. Como frisou o autor do projeto em sua Justificação, *ao beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.*

Para que esses novos estados possam usufruir desse regime tributário favorecido, faz-se necessário ampliar o prazo para habilitação de novos projetos. Por essa razão, o Senador Ferraço estende a vigência do REPENEC para quatro anos a partir da data de aprovação desta proposição.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, a Senadora Ana Rita, relatora do projeto, não obstante concordar inteiramente com o mérito do PLS, identificou algumas deficiências na técnica legislativa. Por essa razão, apresentou parecer pela aprovação do PLS nos termos de um

substitutivo. Consideramos que o substitutivo da CDR de fato aperfeiçoou a proposição.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos de parecer favorável à aprovação do PLS 68, de 2011, nos termos do substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO de SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o PLS nº 68, de 2011, que *altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE, e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.*

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que tem como objetivo incluir os Estados que integram a SUDENE no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC, bem como estender em quatro anos o prazo para aceitação de projetos.

O projeto de lei foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutivo), que introduz alguns reparos na técnica legislativa.

Em seguida, a matéria foi encaminhada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. O projeto, inicialmente distribuído para o Senador Antonio Carlos Valadares, foi devolvido para redistribuição em 20 de dezembro de 2011, em virtude de o Senador não mais integrar a Comissão.



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da sua constitucionalidade. Legislar sobre o sistema tributário é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 48, I, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais.

Por outro lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera - REPENEC foi inicialmente introduzido pela Medida Provisória nº 472, de 2009. Em 11 de junho de 2010, a MP foi convertida na Lei nº 12.249, de 2010. Desde então, ao conceder benefícios relativos a PIS/PASEP, COFINS e IPI, tem se revelado importante instrumento para implantar obras de infraestrutura nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e ureia a partir do gás natural.

Dada a sua repercussão no desenvolvimento da infraestrutura no setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados em todos os estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Não há razão para que uma região, que historicamente vem sendo favorecida por estímulos destinados a reduzir as desigualdades regionais, seja excluída de benefícios com forte impacto no desenvolvimento econômico.

A ampliação do alcance do REPENEC deve dinamizar as indústrias petrolíferas e de fertilizantes nos estados que integram a SUDENE. O resultado deve ser um aumento na produção nacional e na geração de



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

empregos. Como frisou o autor do projeto de lei em sua Justificação, *ao beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.*

Para que esses novos estados possam fruir desse regime tributário favorecido, faz-se necessário ampliar o prazo para habilitação de novos projetos. Por essa razão, o Senador Ferraço estende a vigência do REPENEC para quatro anos a partir da data de aprovação desta proposição.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, a Senadora Ana Rita, relatora do projeto, não obstante concordar inteiramente com o mérito do PLS, identificou algumas deficiências na técnica legislativa. Por essa razão, apresentou parecer pela aprovação do PLS nos termos de um substitutivo. Consideramos que o substitutivo da CDR de fato aperfeiçoou a proposição.

Acreditamos, contudo, que, como o projeto envolve concessão de incentivos e renúncia fiscal, convém assegurar a sua adequação financeira e orçamentária, à luz do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). Para tanto recomendamos a inclusão de artigo que prevê o cálculo, pelo Poder Executivo, do montante da renúncia fiscal decorrente do disposto no PLS nº 68, de 2011, bem como sua previsão na proposta orçamentária dos exercícios seguintes.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos de parecer favorável à aprovação do PLS nº 68, de 2011, nos termos do substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a seguinte emenda:



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 68, de 2011)

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, a seguinte redação, e acrescente-se o art. 3º, como a seguir:

“**Art. 2º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará os projetos de lei orçamentária dos exercícios subsequentes.”

“**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O disposto nesta Lei só produzirá efeito a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 2º.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO de SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o PLS nº 68, de 2011, que *altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE, e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.*

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que tem como objetivo incluir os Estados que integram a SUDENE no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC, bem como estender em quatro anos o prazo para aceitação de projetos.

O projeto de lei foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutivo), que introduz alguns reparos na técnica legislativa.

Em seguida, a matéria foi encaminhada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. O projeto, inicialmente distribuído para o Senador Antonio Carlos Valadares, foi devolvido para redistribuição em 20 de dezembro de 2011, em virtude de o Senador não mais integrar a Comissão.



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da sua constitucionalidade. Legislar sobre o sistema tributário é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 48, I, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais.

Por outro lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera - REPENEC foi inicialmente introduzido pela Medida Provisória nº 472, de 2009. Em 11 de junho de 2010, a MP foi convertida na Lei nº 12.249, de 2010. Desde então, ao conceder benefícios relativos a PIS/PASEP, COFINS e IPI, tem se revelado importante instrumento para implantar obras de infraestrutura nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e ureia a partir do gás natural.

Dada a sua repercussão no desenvolvimento da infraestrutura no setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados em todos os estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Não há razão para que uma região, que historicamente vem sendo favorecida por estímulos destinados a reduzir as desigualdades regionais, seja excluída de benefícios com forte impacto no desenvolvimento econômico.

A ampliação do alcance do REPENEC deve dinamizar as indústrias petrolíferas e de fertilizantes nos estados que integram a SUDENE. O resultado deve ser um aumento na produção nacional e na geração de empregos. Como frisou o autor do projeto de lei em sua Justificação, *ao*



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.

Para que esses novos estados possam fruir desse regime tributário favorecido, faz-se necessário ampliar o prazo para habilitação de novos projetos. Por essa razão, o Senador Ferraço estende a vigência do REPENEC para quatro anos a partir da data de aprovação desta proposição.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, a Senadora Ana Rita, relatora do projeto, não obstante concordar inteiramente com o mérito do PLS, identificou algumas deficiências na técnica legislativa. Por essa razão, apresentou parecer pela aprovação do PLS nos termos de um substitutivo. Consideramos que o substitutivo da CDR de fato aperfeiçoou a proposição.

Acreditamos, contudo, que, o projeto ainda merece aprimoramentos, o que realizamos por meio de substitutivo que incorpora os avanços da CDR e realiza as seguintes alterações:

a) Propomos a extensão dos segmentos beneficiários do REPENEC, mediante inclusão de todos os seus produtos e subprodutos (amônia, uréia, melamina, metanol, ácido acético e ácido fórmico) referentes ao projeto do complexo gás-químico que está sendo em fase de desenvolvimento no Estado do Espírito Santo.

b) como a proposição envolve concessão de incentivos e renúncia fiscal, convém assegurar a sua adequação financeira e orçamentária, à luz do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). Para tanto recomendamos a inclusão de artigo que prevê o cálculo, pelo Poder Executivo, do montante da renúncia fiscal decorrente do disposto no PLS nº 68, de 2011, bem como sua previsão na proposta orçamentária dos exercícios seguintes.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos favoráveis à aprovação do PLS nº 68, de 2011, na forma do seguinte substitutivo:



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

EMENDA Nº - CI (Substitutivo)

(ao PLS nº 68, de 2011)

“Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

§ 2º A vigência do regime de que trata o caput será de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“Art. 2º É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro- Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo, e de produção de amônia e uréia e seus subprodutos, a partir do gás natural e de metanol e seus subprodutos, a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado

.....

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados no prazo de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“**Art. 2º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará os projetos de lei orçamentária dos exercícios subsequentes.”

“**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O disposto nesta Lei só produzirá efeito a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 2º.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

6

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg, que *altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificção do projeto, a franquia de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquia de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensejará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária fiz respeito ao inciso I do artigo 42-A, que se pretende inserir na Lei 10233, de 5 de junho de 2001. Trata-se de modificar os limites máximos de volume e de dimensão para transporte em bagageiro, de 300 decímetros cúbicos e um metro, respectivamente, para 350 decímetros cúbicos e 1,30 metros. Tal proposta baseia-se no fato de que a maioria das embalagens para o transporte de bicicletas ultrapassam as medidas propostas originalmente no referido projeto de lei.

Uma última alteração, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao inciso I do art.42-A, que o art.1º do PLS 113, de 2011, propõe acrescentar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a seguinte redação:

“ Art.1º.....

‘Art.42-A.....

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos e cinquenta decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro e trinta centímetros;”

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º

‘Art. 42-A.....

.....

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 113, DE 2011

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Subseção III da Seção IV do Capítulo VI da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 42-A:

“Art. 42-A. O passageiro do transporte rodoviário interestadual e internacional fará jus, a título de franquia, ao embarque gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;

II – no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

§ 1º Excedido o peso fixado nos incisos I e II do *caput*, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

§ 2º A empresa poderá cobrar adicional de até vinte por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo

2

transporte de bagagem que exceda as dimensões determinadas no inciso I do *caput*.

§ 3º Não será exigida a apresentação de notas fiscais como condição para o embarque das mercadorias a que se refere este artigo.

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como as dimensões e peso máximos das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação brasileira possui lacunas e é ambígua no que diz respeito ao transporte de bicicletas em ônibus interestaduais e internacionais de passageiros. A franquia de bagagem somente é abordada no Decreto nº 2.521, de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Embora o art. 70 desse decreto, em nosso ponto de vista, já ofereça garantia necessária para o transporte de bicicletas desmontadas como bagagem despachada, na prática, cada empresa de transporte decide arbitrariamente se leva as bicicletas dos passageiros, e se elas estão sujeitas a cobrança de tarifas adicionais ou não.

O caso é tão grave que nos chegaram relatos de ciclistas que não puderam viajar porque a empresa de ônibus recusou-se a enquadrar a bicicleta na franquia de bagagem, nem permitiu seu embarque como encomenda, uma vez que seus proprietários não se encontravam de posse da nota fiscal comprobatória de sua titularidade.

Nosso projeto traz para o nível da legislação federal o cerne do art. 70 do Decreto nº 2.521, de 1998, ao mesmo tempo em que o complementa de forma a garantir que o transportador não possa se recusar a transportar – nem cobrar tarifas adicionais por isso – as cargas que se enquadrem nas dimensões especificadas, e que não sejam cargas perigosas ou proibidas.

Na prática, se a bicicleta estiver acondicionada em recipiente com volume inferior a 300 decímetros cúbicos (por exemplo, uma caixa com 1m x 75cm x 40cm), deverá ser transportada independentemente de qualquer adicional. Caso ocupe volume maior, poderá haver cobrança pelo excesso, limitada a 20% do preço da passagem.

3

Além de uma questão de justiça, entendemos que essa proposição encampa a boa causa do estímulo ao uso da bicicleta, que é o veículo mais adequado e democrático para se garantir melhores cidades, mais limpas, silenciosas e uma população mais saudável, motivos pelos quais esperamos contar com a aprovação dos nobres colegas Parlamentares para esse projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador RODRIGO ROLLEMBERG

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

.....
.....
CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....
.....
Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....
.....

4

Subseção III

Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

~~§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34.~~

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\)](#)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;

II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;

IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

V – tarifas;

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;

VIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

IX – obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

X – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;

XII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 40. ([VETADO](#))

6

Art. 41. Em função da evolução da demanda, a Agência poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.

Parágrafo único. ([VETADO](#))

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

.....
.....
.....
.....

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

.....
.....

7

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

.....
SEÇÃO VII*Da Bagagem e das Encomendas*

Art. 70. O preço da passagem abrange, a título de franquia, o transporte obrigatório e gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I - no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetro cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;

II - no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

Parágrafo único. Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

.....
.....
.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 25/03/2011.

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg, que *altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificção do projeto, a franquia de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquia de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensejará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de

2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º.....

‘Art. 42-A.....

.....

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos

quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.””

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011

1

Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011
	Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.
	O CONGRESSO NACIONAL decreta:
CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas Subseção III Das Permissões 	Art. 1º A Subseção III da Seção IV do Capítulo VI da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 42-A:
Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a: I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente; II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário; III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.	
	“Art. 42-A. O passageiro do transporte rodoviário interestadual e internacional fará jus, a título de franquia, ao embarque gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:
	I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;
	II – no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011

2

Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011
	§ 1º Excedido o peso fixado nos incisos I e II do <i>caput</i> , o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.
	§ 2º A empresa poderá cobrar adicional de até vinte por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões determinadas no inciso I do <i>caput</i> .
	§ 3º Não será exigida a apresentação de notas fiscais como condição para o embarque das mercadorias a que se refere este artigo.
	§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como as dimensões e peso máximos das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”
Subseção IV Das Autorizações Art. 43. A autorização aplica-se segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: I – independe de licitação; II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição; III – não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.	
	Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.