



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 12ª REUNIÃO

(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

16/04/2014

QUARTA-FEIRA

Imediatamente após a 11ª Reunião

Presidente: Senador Fernando Collor

Vice-Presidente: Senador Sérgio Petecão



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**12ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 16/04/2014.**

12ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quarta-feira, Imediatamente após a 11ª

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLC 27/2006 (Tramita em conjunto com: PLS 723/2007) - Não Terminativo -	SEN. WALTER PINHEIRO	10
2	PLS 440/2013 - Não Terminativo -	SEN. CIRO NOGUEIRA	46
3	RQI 12/2014 - Não Terminativo -		57
4	RQI 13/2014 - Não Terminativo -		60
5	RQI 14/2014 - Não Terminativo -		63
6	RQI 15/2014 - Não Terminativo -		66

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(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6427	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 (61) 3303-6390 /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 Marcelo Crivella(PRB)(26)(27)(89)(91)	RJ (61) 3303-5225/5730
Acir Gurgacz(PDT)(37)(38)(50)(51)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
VAGO(25)(86)		6 Lídice da Mata(PSB)(76)	BA (61) 3303-6408/3303-6417
Inácio Arruda(PCdoB)	CE (61) 3303-5791 3303-5793	7 Vanessa Grazziotin(PCdoB)	AM (61) 3303-6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)			
Clésio Andrade(PMDB)(32)(39)(40)(53)(54)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067	1 Romero Jucá(PMDB)(32)(61)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115
Lobão Filho(PMDB)(32)(61)	MA (61) 3303-2311 a 2314	2 VAGO(9)(10)(17)(32)(61)(84)	
Eduardo Braga(PMDB)(32)(61)	AM (61) 3303-6230	3 Ricardo Ferraço(PMDB)(32)(61)	ES (61) 3303-6590
Valdir Raupp(PMDB)(32)(61)	RO (61) 3303-2252/2253	4 Roberto Requião(PMDB)(16)(32)(61)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(32)(61)(67)	PB (61) 3303-6747	5 Waldemir Moka(PMDB)(18)(28)(29)(32)(61)	MS (61) 3303-6767 / 6768
Jader Barbalho(PMDB)(32)(61)(73)	PA (61) 3303.9831, 3303.9832	6 Ivo Cassol(PP)(32)(61)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Ciro Nogueira(PP)(32)(61)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Francisco Dornelles(PP)(22)(23)(24)(30)(32)	RJ (61) 3303-4229
Sérgio Petecão(PSD)(33)(36)(45)(46)(56)	AC (61) 3303-6706 a 6713	8 Kátia Abreu(PMDB)(33)(34)(36)(57)(60)(61)	TO (61) 3303-2708
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM, SDD)			
Cícero Lucena(PSDB)(58)(62)(74)	PB (61) 3303-5800 5805	1 Aécio Neves(PSDB)(58)	MG (61) 3303-6049/6050
Flexa Ribeiro(PSDB)(58)	PA (61) 3303-2342	2 Alvaro Dias(PSDB)(58)	PR (61) 3303-4059/4060
Lúcia Vânia(PSDB)(8)(11)(58)	GO (61) 3303-2035/2844	3 Ruben Figueiró(PSDB)(11)(14)(58)(70)(81)	MS (61) 3303-1128 / 4844
Wilder Morais(DEM)(35)(43)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(35)(44)(77)(79)(83)	MT (61) 3303-4061/1048
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)			
Fernando Collor(PTB)(69)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Gim(PTB)(69)	DF (61) 3303-1161/3303-1547
Cidinho Santos(PR)(42)(52)(66)(69)(87)(88)	MT 3303-6170/3303-6167	2 João Vicente Claudino(PTB)(69)(75)(90)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
VAGO(41)(69)(71)(72)(78)(82)		3 Eduardo Amorim(PSC)(48)(49)(55)(65)(69)	SE (61) 3303 6205 a 3303 6211
Alfredo Nascimento(PR)(69)	AM (61) 3303-1166	4 Antonio Carlos Rodrigues(PR)(69)	SP (061) 3303.6510, 6511 e 6514

- (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 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.
- (9) 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.
- (10) 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-GLPMDB).
- (11) 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.
- (12) 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.
- (13) 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-GLPMDB).

- (14) 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-GLPSPDB).
- (15) 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.
- (16) 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.
- (17) 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).
- (18) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (19) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditário Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (20) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (21) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (22) 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.
- (23) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (24) 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)
- (25) 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)
- (26) 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).
- (27) 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).
- (28) 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).
- (29) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDDB nº 36/2012).
- (30) 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.
- (31) 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.
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (35) 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).
- (36) 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.
- (37) 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.
- (38) 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).
- (39) 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.
- (40) 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).
- (41) 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.
- (42) 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).
- (43) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Moraes é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (44) 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 Moraes como titular. (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (45) 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.
- (46) 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).
- (47) 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.
- (48) 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).
- (49) 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).
- (50) 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).
- (51) 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).
- (52) 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".
- (53) 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.
- (54) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 359/2012).
- (55) 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.
- (56) 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.
- (57) 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).
- (58) 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 Cyro Miranda, como membros suplentes, para compor a Comissão.
- (59) 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).
- (60) 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.
- (61) 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.
- (62) Vago em razão de o Senador Aloysio Nunes Ferreira não pertencer mais à Comissão (Of. 90/2013-GLPSPDB).
- (63) Nova proporcionalidade: (sessão do Senado Federal de 12/03/2013)
"A Presidência comunica aos Srs. Líderes que - tendo em vista o Ofício nº 025, de 2013, e respectivo aditamento, da Liderança do Bloco União e Força, de solicitação de ajuste na composição das Comissões Permanentes desta Casa, tendo em vista a Nota Técnica da Secretaria-Geral da Mesa assinada pelos Líderes do PMDB, PT, PSDB, PTB, PP, PR, DEM, PSB, PCdoB, PSD e PPL – determina a publicação do recálculo da proporcionalidade partidária para as Comissões Permanentes do Senado Federal, ajustado ao resultado definitivo das eleições de 2010, em virtude da retotalização de votos pela Justiça Eleitoral da decisão dos Líderes Partidários.
Assim, a Presidência, dando cumprimento a este critério estabelecido pelas Lideranças, solicita aos Srs. Líderes que procedam aos ajustes necessários na composição dos colegiados técnicos da Casa."

- (64) Bloco Parlamentar da Maioria: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco de Apoio ao Governo: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco Parlamentar Minoria: 4 titulares e 4 suplentes.
Bloco Parlamentar União e Força: 4 titulares e 4 suplentes.
- (65) Em 13.03.2013, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR nº 62/2013).
- (66) Em 13.03.2013, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Gim (Of. BLUFOR nº 63/2013).
- (67) Em 13.03.2013, o Senador Vital do Rêgo é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Casildo Maldaner (Of. GLPMDB nº 114/2013).
- (68) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
- (69) Em 20.03.2013, são designados membros titulares os Senadores Fernando Collor, Blairo Maggi, João Costa e Alfredo Nascimento, e como membros suplentes os Senadores Gim, Armando Monteiro, Eduardo Amorim e Antonio Carlos Rodrigues para comporem o Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR nº 49/2013).
- (70) Vago em 09.04.2013, em razão de o Senador Cyro Miranda não pertencer mais à Comissão (Of. nº 115/2013-GLPSDB).
- (71) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 23.04.2013.
- (72) Em 23.04.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. nº 86/2013-BLUFOR).
- (73) Em 24.04.2013, o Senador Jader Barbalho é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eunício Oliveira (Of. 164/2013-GLPMDB).
- (74) Em 20.05.2013, o Senador Cícero Lucena é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 134/2013-GLPSDB).
- (75) Vago, em 6.8.2013, em virtude de o Senador Armando Monteiro não pertencer mais à Comissão (Of. 154/2013-BLUFOR).
- (76) Em 13.08.2013, a Senadora Lídice da Mata é designada membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Rodrigo Rollemberg (Of. nº 112/2013-GLDBAG).
- (77) 3. Em 13.09.2013, o Senador Jayme Campos licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 122 dias, conforme o Requerimento nº 1.047, de 2013, aprovado na sessão de 10.09.2013.
- (78) Em 18.09.2013, o Senador João Ribeiro é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Of. 174/2013-BLUFOR).
- (79) Em 19.09.2013, o Senador Osvaldo Sobrinho é designado membro suplente do Bloco da Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (Of. s/n das Lideranças do Bloco Parlamentar União e Força e dos Democratas).
- (80) Em 08.10.2013, a Senadora Kátia Abreu filiou-se ao PMDB, nos termos do Ofício nº 800/2013-GSKAAB.
- (81) Em 24.10.2013, o Senador Rubem Figueiró é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Minoria na Comissão (Of. nº 175/13-GLPSDB).
- (82) Vago em virtude do falecimento do Senador João Ribeiro, ocorrido em 18.12.2013.
- (83) Em 12.01.2014, vago em virtude de o Senador Osvaldo Sobrinho não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Jayme Campos.
- (84) Em 03.02.2014, vago em virtude de o Senador Sérgio Souza não exercer mais o mandato devido ao retorno da titular, Senadora Gleisi Hoffmann (Of. 1/2014 - GSGH e D.O.U. nº 23, Seção 2, de 3 de fevereiro de 2014).
- (85) Em 04.02.2014, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Minoria na Comissão (Of. 1/2014-GLDEM).
- (86) Em 19.02.2014, vago em virtude de o Senador João Capiberibe deixar de integrar a Comissão (Of. nº 18/2014 - GLDBAG).
- (87) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 127 dias, a partir de 13.03.2014, conforme Requerimentos nºs 184 e 185, de 2014, aprovados na sessão de 11.03.14.
- (88) Em 13.03.2014, o Senador Cidinho Santos é designado membro titular pelo Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Blairo Maggi (Of. 18/2014-BLUFOR).
- (89) Em 17.03.2014, vago em virtude de o Senador Eduardo Lopes não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Marcelo Crivella (D.O.U. nº 51, Seção 2, de 17 de março de 2014).
- (90) Em 18.03.2014, o Senador João Vicente Claudino é designado membro suplente pelo Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. 40/2014-BLUFOR).
- (91) Em 18.03.2014, o Senador Marcelo Crivella é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força, em vaga anteriormente ocupada pelo Senador Eduardo Lopes e cedida pelo Bloco de Apoio ao Governo (Of. nº 25/2014 - GLDBAG e Of. nº 45/2014 - BLUFOR).
- (92) Em 09.04.2014, o Partido Solidariedade passa a integrar o Bloco Parlamentar Minoria, nos termos do Ofício nº 30/2014.

REUNIÕES ORDINÁRIAS:
SECRETÁRIO(A): ALVARO ARAÚJO SOUZA
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
COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO
FEDERAL

**4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 16 de abril de 2014
(quarta-feira)
Imediatamente após a 11ª Reunião**

PAUTA
12ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Deliberativa
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

PAUTA

ITEM 1

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 27, de 2006

- Não Terminativo -

Denomina "Rodovia Ministro Alfredo Nasser" a rodovia BR-174, entre a cidade de Cáceres - MT e a fronteira com a Venezuela.

Autoria: Deputado Sandes Júnior

Textos disponíveis:

[Parecer](#) (P.S 01175/2006)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Educação, Cultura e Esporte

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 723, de 2007

- Não Terminativo -

Denomina "Governador Ottomar de Sousa Pinto" a BR-174, no Estado de Roraima, no trecho da divisa dos Estados do Amazonas e Roraima, à fronteira Brasil/Venezuela.

Autoria: Senador Mozarildo Cavalcanti

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: Pela rejeição do PLS nº 723, de 2007 e do PLC nº 27, de 2006.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 440, de 2013

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, para estender a redução a zero das alíquotas da contribuição social para o PIS/Pasep e da Cofins às receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Autoria: Senador Acir Gurgacz

Relatoria: Senador Ciro Nogueira

Relatório: Pela aprovação

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 3**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA Nº 12, de 2014**

Nos termos do art. 90, inciso XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura e respectivas recomendações, requeiro a criação, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, de um Grupo de Trabalho de especialistas, sob a coordenação de um senador integrante desta Comissão, com o objetivo de, no prazo de 120 dias a partir da constituição do Grupo, prorrogáveis por igual período, elaborar anteprojeto de lei visando a atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Autoria: Senador Fernando Collor

Textos disponíveis:

[Requerimento](#)

ITEM 4**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA Nº 13, de 2014**

Nos termos do art. 90, inciso XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura e respectivas recomendações, requeiro a criação, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, de um Grupo de Trabalho de especialistas, sob a coordenação de um senador integrante desta Comissão, com o objetivo de, no prazo de 120 dias a partir da constituição do Grupo, prorrogáveis por igual período, elaborar anteprojeto de lei criando marco regulatório específico para a exploração de gás de folhelho (shale gas) no Brasil.

Autoria: Senador Fernando Collor

Textos disponíveis:

[Requerimento](#)

ITEM 5**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA Nº 14, de 2014**

Nos termos do art. 90, incisos VI e XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura e respectivas recomendações, requeiro estudo completo da Consultoria Legislativa do Senado Federal, por meio de Nota Informativa, com possibilidade de minuta de proposição legislativa, sobre uma revisão da legislação que estabelece restrições para a atividade de mineração em faixa de fronteira.

Autoria: Senador Fernando Collor

Textos disponíveis:

[Requerimento](#)

ITEM 6**REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA Nº 15, de 2014**

Nos termos do art. 90, incisos VI e XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do 1º Fórum Nacional de Infraestrutura e respectivas recomendações, requeiro estudo completo da Consultoria Legislativa do Senado Federal, por meio de Nota Informativa, com possibilidade de minuta de proposição legislativa, sobre a elaboração de regime tributário, incluindo a CIDE (Contribuição de

Intervenção no Domínio Econômico), para o setor de combustíveis, de modo a valorizar as externalidades positivas do etanol e garantir sua competitividade.

Autoria: Senador Fernando Collor

Textos disponíveis:

[Requerimento](#)

1

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 27, de 2006 (Projeto de Lei nº 819, de 2003, na origem), do Deputado Sandes Júnior, que denomina “Rodovia Ministro Alfredo Nasser” a rodovia BR-174, entre a cidade de Cáceres-MT e a fronteira com a Venezuela, e o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 723, de 2007, do Senador Mozarildo Cavalcanti, que denomina “Governador Ottomar de Sousa Pinto” a BR-174, no Estado de Roraima, no trecho da divisa dos Estados do Amazonas e Roraima, à fronteira Brasil/Venezuela, que tramitam em conjunto.

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 27, de 2006 (Projeto de Lei nº 819, de 2003, na origem), do Deputado Sandes Júnior, e o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 723, de 2007, do Senador Mozarildo Cavalcanti, que tramitam conjuntamente.

Ambas as proposições visam a dar denominação suplementar à rodovia BR-174: o PLC nº 27, de 2006, propõe o nome do Ministro Alfredo Nasser para toda a extensão da rodovia, enquanto o PLS nº 723, de 2007, pretende designar “Governador Ottomar de Sousa Pinto” o trecho da rodovia situado no Estado de Roraima.



SF/14593.19576-60

Página: 1/4 13/03/2014 11:01:48

6baaca7d821e12c484112485b2c74ef842dd719b



O Deputado Sandes Júnior, autor do PLC nº 27, de 2006, justifica a proposição com base na trajetória política do homenageado. O Ministro Alfredo Nasser, bacharel em direito, começou sua vida profissional como jornalista na Folha de São Paulo e sua carreira política como deputado estadual, em Goiás. Posteriormente, foi deputado federal e senador pelo mesmo Estado, e Ministro da Justiça no governo parlamentarista de Tancredo Neves, entre 1961 e 1962. Faleceu em 1965, em pleno exercício de mandato parlamentar.

O Senador Mozarildo Cavalcanti, autor do PLS nº 723, de 2007, por sua vez, destaca que Ottomar de Sousa Pinto foi o primeiro governador eleito do Estado de Roraima, que já governara quando ainda era Território. De formação militar, chegou ao posto de Oficial Brigadeiro da Força Aérea Brasileira, com mestrado em transporte aéreo e pavimentação nos Estados Unidos, e MBA em políticas públicas e governo na Fundação Getúlio Vargas. Faleceu em dezembro de 2007, em Brasília.

O PLC nº 27, de 2006, foi inicialmente distribuído com exclusividade à então denominada Comissão de Educação – hoje, Comissão de Educação, Cultura e Esporte –, em decisão terminativa. Nesse colegiado, o projeto foi aprovado com uma emenda que limitava o alcance da denominação proposta ao trecho entre as cidades de Cáceres e Comodoro, no Estado de Mato Grosso, sob o argumento de que trechos da BR-174 coincidentes com outras rodovias já contavam com denominação suplementar.

Posteriormente, foi requerida a tramitação conjunta do PLC nº 27, de 2006, com o PLS nº 723, de 2007, com o objetivo de possibilitar a homenagem às duas personalidades, “ambas de grande importância na história política brasileira”. Em virtude da aprovação pelo Plenário do Requerimento nº 283, de 2008, do Senador Mozarildo Cavalcanti, foi determinada a análise de ambos os projetos pelas Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Educação, Cultura e Esporte (CE).

II – ANÁLISE



Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura analisar o mérito das proposições no que tange aos aspectos de transporte, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal. A análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa será feita pela CE.

Ao examinarmos os projetos, observamos que a rodovia BR-174 conta com diversos trechos que já receberam denominação suplementar mediante lei específica. É o caso do trecho entre o Marco BV-8, na fronteira com a Venezuela, e a divisa dos Estados do Amazonas e de Roraima, denominado “Rodovia Governador Hélio Campos” pela Lei nº 12.069, de 29 de outubro de 2009.

É o caso, também, do trecho entre Comodoro, no Estado do Mato Grosso, e Vilhena, no Estado de Rondônia, coincidente com a BR-364, a qual foi oficialmente denominada “Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira”, em toda a sua extensão, pela Lei nº 8.733, de 25 de novembro de 1993; e do trecho entre Manicoré e Manaus, no Estado do Amazonas, coincidente com a BR-319, designada “Rodovia Álvaro Maia” por força da Lei nº 6.337, de 4 de junho de 1976.

O trecho do Contorno Oeste de Boa Vista, no Estado de Roraima, que faz a ligação da BR-174 Norte com a BR-174 Sul, foi denominado “Contorno Oeste Ottomar de Souza Pinto”, por meio da Lei nº 12.129, de 17 de dezembro de 2009.

A denominação oficial das rodovias federais obedece a uma nomenclatura instituída há décadas, que consta do art. 14 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação. Elas são designadas pelo símbolo “BR”, seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído: o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo: 0 (zero), para as rodovias radiais; 1 (um), para as rodovias longitudinais; 2 (dois), para as rodovias transversais; 3 (três), para as rodovias diagonais; e 4 (quatro) para as rodovias de ligação. Os outros algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.



SF/14593.19576-60

Página: 3/4 13/03/2014 11:01:48

6baaca7d821e12c484112485b2c74ef842dd719b



O objetivo da sistemática adotada para a denominação oficial de rodovias é promover sua legibilidade pelos usuários, facilitando sua orientação no território nacional. A denominação supletiva, ou seja, o acréscimo de um nome próprio à designação oficial, enfraquece a obtenção desse resultado, contribuindo para desinformar os usuários. Do ponto de vista dos motoristas e passageiros que efetivamente precisam transitar pelas rodovias, o excesso de informações é prejudicial, representando autêntica poluição visual.

No caso presente, essa condição é flagrante, tendo em vista a sucessão de denominações suplementares já incidentes sobre a BR-174, a que se viriam somar as propostas pelos projetos em análise.

No caso específico do PLS nº 723, de 2007, deve-se observar que o trecho em questão coincide, em toda a sua extensão, com aquele objeto da Lei nº 12.069, de 2009.

III – VOTO

Diante do exposto, em que pesem os méritos dos homenageados e a justa intenção dos legisladores, por motivo de ordem técnica votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 723, de 2007, e do Projeto de Lei da Câmara nº 27, de 2006.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 27, DE 2006
(nº 819/2003, na Casa de origem)

Denomina "Rodovia Ministro Alfredo Nasser" a rodovia BR-174, entre a cidade de Cáceres - MT e a fronteira com a Venezuela.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominada "Rodovia Ministro Alfredo Nasser" a rodovia BR-174, entre a cidade de Cáceres, no Estado de Mato Grosso, e a fronteira com a Venezuela, no Estado de Roraima.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 819, DE 2003

Denomina "Rodovia Ministro Alfredo Nasser" a Rodovia BR-174, desde a cidade de Cáceres - MS até a fronteira com a Venezuela.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominada "Rodovia Ministro Alfredo Nasser" a rodovia BR-174, entre a cidade de Cáceres, no Estado do Mato Grosso do Sul, e a fronteira com a Venezuela, no Estado de Roraima.

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

JUSTIFICAÇÃO

Alfredo Nasser nasceu em Caiapônia, no Estado de Goiás, em 30 de abril de 1907, filho Miguel e Alba Nasser, imigrantes libaneses. Vinte anos depois, bacharelou-se em direito na capital paulista, iniciando suas atividades como jornalista profissional na Folha de São Paulo.

Retornando à sua cidade natal, ele ganhou o primeiro mandato como deputado estadual de Goiás, ao longo do qual participou de várias atividades políticas de grande repercussão. Pouco depois da promulgação da nova Constituição em 17 de julho de 1934, Nasser foi eleito deputado à Assembleia Constituinte de Goiás e, no decorrer de seu mandato, participou da Aliança Nacional Libertadora.

Com a implantação do Estado Novo, transferiu-se para o Rio de Janeiro e dedicou-se à advocacia, afastando-se da imprensa para não se submeter às imposições do famoso Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), órgão criado em 1939 para manter a censura em quase todos os meios de comunicação.

Em janeiro de 1947 foi eleito Senador por Goiás, como resultado do trabalho político que desenvolvera nesse período, conseguindo reunir as oposições em seu Estado em torno de seu partido, a União Democrática Nacional (UDN). Com apenas 40 anos de idade, participou da Comissão Mista de Leis Complementares e foi relator do Plano SALTE, programa de ampla envergadura apresentado pelo governo do general Eurico Gaspar Dutra, ligado a saúde, alimentação, transporte e energia. Em 1949, foi designado vice-presidente do Centro de Estudos e Defesa do Petróleo e da Economia Nacional – CEDPEN, entidade criada com o objetivo de defender o monopólio estatal da exploração das jazidas minerais do País. Deixou o Senado em janeiro de 1951 e, dois anos depois, foi designado membro do Conselho Nacional de Economia, cargo que ocupou até o suicídio do Presidente Getúlio Vargas em 24 de agosto de 1954.

De volta ao Congresso, em 1958, elegeu-se Deputado Federal por Goiás, na coligação da UDN com o Partido Social Progressista (PSP), com a maior votação obtida pelos partidos oposicionistas. Sintonizado com a necessidade de interiorização do desenvolvimento, apoiou a transferência da capital federal para

Brasília, o que veio ocorrer em 21 de abril de 1961. Nesse mesmo ano, ocupou o cargo de segundo-secretário da Mesa da Câmara dos Deputados.

Em 12 de outubro de 1961, Alfredo Nasser foi nomeado Ministro da Justiça pelo primeiro-ministro do gabinete parlamentarista Tancredo Neves, que até então ocupava aquela pasta. Foi responsável pelo lançamento da pedra fundamental da criação da Polícia Federal, reassumindo o mandato na Câmara Federal em junho de 1962.

Foi reeleito Deputado Federal em 1962, sempre por Goiás, e faleceu em Brasília, no dia 21 de novembro de 1965 em pleno exercício do mandato.

À vista dos trabalhos prestados por Alfredo Nasser ao País, entendemos justa e oportuna a homenagem a este grande cidadão, dando seu nome à rodovia BR-174, razão pela qual solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2003

Deputado SANDES JÚNIOR

(À Comissão de Educação)

PARECER Nº 1.175, DE 2006

Da COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 27, de 2006, (nº 819/2003, na Casa de Origem), que denomina “Rodovia Ministro Alfredo Nasser” a rodovia BR – 174, entre a cidade de Cáceres – MT e a fronteira com a Venezuela.

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

RELATOR “AD HOC”: Senador **MÃO SANTA**

I – RELATÓRIO

De autoria do Deputado Sandes Júnior, o Projeto de Lei da Câmara nº 27, de 2006, destina-se a denominar “Rodovia Ministro Alfredo Nasser” o trecho da rodovia BR-174 entre a cidade de Cáceres-MT e a fronteira com a Venezuela. A iniciativa pretende homenagear o jornalista e advogado Alfredo Nasser, Ministro da Justiça do gabinete parlamentarista do então primeiro-ministro Tancredo Neves.

Ao relatar a extensa e profícua vida pública de Alfredo Nasser, o autor considera justa e oportuna a homenagem proposta. Examinado em três Comissões da Câmara dos Deputados – de Viação e Transportes; de Educação e Cultura; e de Constituição e Justiça e Cidadania –, o projeto mereceu de todas unânime aprovação. A matéria veio então ao Senado no último dia 28 de março.

II – ANÁLISE

Como informa a justificação do projeto, Alfredo Nasser nasceu em Caiapônia, Goiás, em 1907, e faleceu em Brasília, em 1965. Bacharelou-se em direito aos vinte anos, mas iniciou sua vida profissional como jornalista do jornal Folha de São Paulo, na capital paulista. Poucos anos depois, elegeu-se deputado estadual em Goiás, tendo tomado parte na Assembléia Constituinte do Estado e integrado a Aliança Libertadora Nacional, organização política de âmbito nacional, oficialmente fundada em 1935 com o objetivo de combater o fascismo e o imperialismo.

Com o advento do Estado Novo, afastou-se do jornalismo para não se submeter à censura do historicamente conhecido Dip, o Departamento de Imprensa e Propaganda daquele regime de exceção, passando a dedicar-se à advocacia no Rio de Janeiro. Após a redemocratização de 1946, elegeu-se senador por seu Estado natal, reunindo as oposições em apoio ao seu nome. No exercício desse mandato, com apenas quarenta anos de idade, foi o relator do Plano Salte, considerado a primeira iniciativa de planejamento econômico no Brasil, cuja sigla advinha de seus temas principais: saúde, alimentação, transporte e energia.

Em 1949, exerceu o cargo de vice-presidente do Centro de Estudos e Defesa do Petróleo e da Economia Nacional, entidade constituída com o objetivo de defender o monopólio estatal da exploração do petróleo e de outras jazidas minerais no País, tendo integrado, até 1954, ano do suicídio de Getúlio Vargas, o Conselho Nacional de Economia.

Em 1958, voltou ao Congresso Nacional como deputado federal, tendo apoiado, na posição de defensor da interiorização do desenvolvimento nacional, a transferência da Capital para Brasília. Como Ministro da Justiça no curto período parlamentarista chefiado por Tancredo Neves, de 1961 a 1962, deu os primeiros passos no sentido da criação da Polícia Federal. Ao retornar em seguida à Câmara dos Deputados, faleceu em 1965, em pleno exercício do mandato parlamentar.

Justificado no mérito, o projeto sob exame encontra abrigo constitucional, cumulativamente, no art. 22, XI, no tocante à reserva de competência legislativa da União, e nos arts. 48 e 61, da Lei Maior, relativamente ao âmbito da iniciativa parlamentar para a proposição de leis.

Do mesmo modo, guarda consonância com as exigências da Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, para a denominação de vias do Plano Nacional de Viação (PNV), que admite expressamente a possibilidade de que, ao lado da nomenclatura oficial do PNV, trecho de via possa ter a designação supletiva de “nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à nação”.

Ocorre, contudo que, segundo informações obtidas perante o Departamento de Planejamento do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit), nos trechos em que a BR-174 coincide com outras rodovias já são aplicadas outras denominações oficiais. A BR-364, por exemplo, no trajeto entre as cidades de Comodoro-MT e Vilhena-RO, cujo traçado coincide com a BR-174, é oficialmente denominada Rodovia Presidente Juscelino. De outra parte, desde o entroncamento próximo a Manicoré-AM até Manaus-AM, percurso coincidente com a BR-319, a BR-174 é denominada Rodovia Álvaro Maia.

Assim, com vistas a evitar sobreposição de denominações, deve-se limitar o alcance da proposição. Nesse sentido, formulamos emenda com o propósito de restringir a denominação proposta ao trecho da BR-174 que perpassa o Estado de Mato Grosso, entre as cidades de Cáceres e Comodoro.

III – VOTO

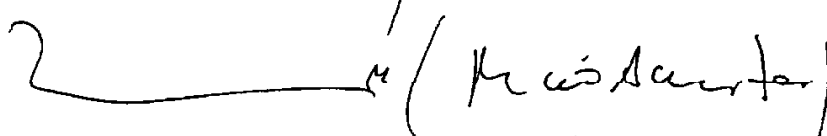
Não vislumbro inconstitucionalidade na proposição em pauta, disposta em boa técnica legislativa, salvo pela necessidade de reduzir seu alcance. No mérito, adoto os argumentos do autor e me associo à justa homenagem proposta. Voto, assim, pela aprovação do PLC nº 27, de 2006, com a seguinte emenda:

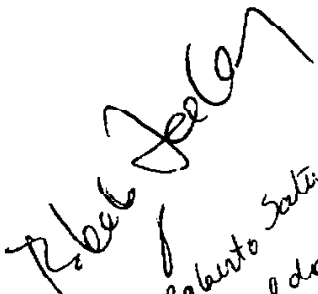
EMENDA Nº 01 - CE

Substitua-se, na ementa e no art. 1º, respectivamente, as expressões “entre a cidade de Cáceres-MT e a fronteira com a Venezuela” e “entre a cidade de Cáceres, no Estado de Mato Grosso, e a fronteira com a Venezuela, no Estado de Roraima” pela seguinte: “entre as cidades de Cáceres e Comodoro, no Estado de Mato Grosso”.

Sala da Comissão, em 17/10/06


Senador ROMERO JUCÁ


Relator 'AD HOC': Senador Mão Santa


Senador Roberto Santos
Presidente eventual da
Comissão de Educação

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO

**ASSINAM O PARECER AO PLC Nº 027/06 NA REUNIÃO DE 17/10/06
OS SENHORES SENADORES:**

PRESIDENTE EVENTUAL:

Roberto Saturnino *Senador Roberto Saturnino*

BLOCO DA MINORIA (PFL E PSDB)

DEMÓSTENES TORRES	1- ROSEANA SARNEY
JORGE BORNHAUSEN	2- JONAS PINHEIRO
JOSÉ JORGE	3- CÉSAR BORGES
MARIA DO CARMO ALVES	4- CRISTOVAM BUARQUE
EDISON LOBÃO	5- MARCO MACIEL
MARCELO CRIVELLA	6- ROMEU TUMA
MARCOS GUERRA	7- EDUARDO AZEREDO
JUVÊNCIO DA FONSECA	8- SÉRGIO GUERRA
LEONEL PAVAN	9- LÚCIA VÂNIA
TEOTÔNIO VILELA FILHO	10- JOÃO BATISTA MOTTA

PMDB

WELLINGTON SALGADO DE OLIVEIRA	1- AMIR LANDO
GEOVANI BORGES	2- GARIBALDI ALVES FILHO
VALDIR RAUPP	3- (VAGO)
(VAGO)	4- GERALDO MESQUITA
SÉRGIO CABRAL	5- MÃO SANTA
ROBERTO CAVALCANTI	6- LUIZ OTÁVIO
NEY SUASSUNA	7- ROMERO JUCÁ
GILBERTO MESTRINHO	8- (VAGO)
	RELATOR:

BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PSB E PL)

AELTON FREITAS	1- SIBÁ MACHADO
PAULO PAIM	2- ALOÍZIO MERCADANTE
FÁTIMA CLEIDE	3- FERNANDO BEZERRA
FLÁVIO ARNS	4- DELCÍDIO AMARAL
IDELI SALVATTI	5- ANTÔNIO CARLOS VALADARES
ROBERTO SATURNINO	6- MAGNO MALTA
MOZARILDO CAVALCANTI	7- PATRÍCIA SABOYA GOMES
SÉRGIO ZAMBIASI	8- JOÃO RIBEIRO

PDT

AUGUSTO BOTELHO	1- (VAGO)
-----------------	-----------

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

XI - trânsito e transporte;

Seção II

DAS ATRIBUIÇÕES DO CONGRESSO NACIONAL

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

I - sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;

II - plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, operações de crédito, dívida pública e emissões de curso forçado;

III - fixação e modificação do efetivo das Forças Armadas;

IV - planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento;

V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;

VI - incorporação, subdivisão ou desmembramento de áreas de Territórios ou Estados, ouvidas as respectivas Assembléias Legislativas;

VII - transferência temporária da sede do Governo Federal;

VIII - concessão de anistia;

IX - organização administrativa, judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública da União e dos Territórios e organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal;

X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas, observado o que estabelece o art. 84, VI, *b*, (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

XII - telecomunicações e radiodifusão;

XIII - matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações;

XIV - moeda, seus limites de emissão, e montante da dívida mobiliária federal.

XV - fixação do subsídio dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º; 150, II; 153, III; e 153, § 2º, I. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 19.12.2003)

Subseção III
Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º - A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

LEI N. 6.682 — DE 27 DE AGOSTO DE 1979

Dispõe sobre a denominação de vias e estações terminais do Plano Nacional de Viação, e dá outras providências

O Presidente da República.

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

Art. 1º As estações terminais, obras de arte ou trechos de via do Sistema Nacional de Transporte terão a denominação das localidades em que se encontrem, cruzem ou interliguem, consoante a nomenclatura estabelecida pelo Plano Nacional de Viação.

Parágrafo único. Na execução do disposto neste artigo será ouvido, previamente, em cada caso, o órgão administrativo competente.

Art. 2º Mediante lei especial, e observada a regra estabelecida no artigo anterior, uma estação terminal, obra de arte ou trecho de via poderá ter, supletivamente, a designação de um fato histórico ou de nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à nação ou à humanidade.

Art. 3º São mantidas as denominações de estações terminais, obras de arte e trechos de via aprovadas por lei.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, estabelecendo, inclusive, o início de sua execução.

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

João Baptista de Figueiredo — Presidente da República.

Eliseu Resende.

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 31/10/06.

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre a Consulta nº 1, de 2013, da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), sobre a constitucionalidade e a juridicidade dos projetos de lei que visam a alterar as relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação.

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) requer, com fundamento no art. 101, V, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestação da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) “quanto à constitucionalidade e à juridicidade dos projetos de lei que visam à alteração de características ou à inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), em face da edição da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (PNV)”.

A Consulta tem origem no Requerimento nº 38, de 2012, apresentado pela Senadora Lúcia Vânia, então presidente da CI, que foi aprovado pela Comissão no dia 12 de setembro de 2012.

A justificação do requerimento esclarece que o objetivo da iniciativa é padronizar o entendimento do Senado Federal com relação à matéria, uma vez que há dúvida sobre a vigência ou não do anexo da Lei nº 5.917, de 1973, cuja alteração é objeto de várias proposições em tramitação no Congresso Nacional.

Tendo em vista, ainda, que a maioria desses projetos visa a federalizar componentes da infraestrutura estadual de transportes ou a incluir novos componentes na infraestrutura federal, solicita-se à CCJ que se manifeste também quanto à constitucionalidade de tais iniciativas frente à competência da União para “estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação” (art. 21, inciso XXI, da Constituição Federal) ou a outras normas constitucionais consideradas pertinentes.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, V, do Regimento Interno, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania “opinar sobre assunto de natureza jurídica ou constitucional que lhe seja submetido, em consulta, pelo Presidente, de ofício, ou por deliberação do Plenário, ou por outra comissão”. Os assuntos submetidos à CCJ com base nesse dispositivo deverão ser analisados em abstrato, devendo o parecer aprovado orientar a análise posterior pela Casa de proposições específicas, já em tramitação ou que venham a ser apresentadas no futuro. A presente consulta deve ser respondida, portanto, em tese, mediante um parecer único, que deverá orientar a atuação do Senado não apenas com relação aos 51 projetos atualmente pendentes de análise, mas também aos eventuais futuros projetos que venham a tramitar na Casa.

a) O Plano Nacional de Viação

A Lei nº 5.917, de 1973, aprova o Plano Nacional de Viação (PNV) e dá outras providências. A definição de “Plano Nacional de Viação” encontra-se no item “1” do Anexo desta Lei, alterado pela Lei nº 6.261, de 1975:

1.1 Entende-se pela expressão “Plano Nacional de Viação”, mencionada no art. 8º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais enumerados no art. 3º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 2º), bem como o conjunto particular das infra-estruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas desta lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições da seção 1.2 a seguir.

1.2 O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e de Transportes Urbanos e compreende:

- a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
- b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;
- c) mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional.

O Plano Nacional de Viação desdobra-se, portanto, em três componentes básicos: “objetivos”, “princípios e normas fundamentais aplicáveis ao sistema nacional de viação” e “conjunto particular das infraestruturas viárias”.

O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é “permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar” (art. 2º).

Para atingi-lo, foram estabelecidos doze princípios e normas fundamentais (art. 3º), que podem ser assim resumidos: coordenação entre os sistemas federal, estaduais e municipais; seleção de alternativas mais eficientes, com base em planos diretores e estudos de viabilidade técnico-econômica; aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes; política econômica que reflita o custo econômico de cada serviço em regime de eficiência e ressarcimento de serviços antieconômicos solicitados pelo poder público; liberdade de escolha da modalidade de transporte pelos usuários; condicionamento da execução de obras à existência prévia de estudos econômicos que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final; aquisição de equipamentos e execução de instalações precedidas de estudos técnicos e econômico-financeiros; adoção de soluções adequadas ao desenvolvimento científico e tecnológico mundial; adoção de

critérios econômicos nos investimentos e na operação, ressalvadas as necessidades da segurança nacional e de caráter social; vinculação dos recursos gerados no setor aos investimentos e operações de interesse econômico; avaliação de investimentos integrantes de projetos agrícolas, industriais e de colonização condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado; coordenação entre os sistemas metropolitanos e municipais e compatibilização com os demais sistemas.

O “conjunto particular das infraestruturas viárias” encontra-se no anexo, que contém a conceituação, a nomenclatura e as relações descritivas dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário.

A implementação do PNV deveria ocorrer “no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento” (art. 3º) e seu conteúdo seria revisto de cinco em cinco anos, com base em sistemática de planejamento estabelecida pelo Conselho Nacional de Transportes (art. 9º).

A Lei também previa a elaboração e revisão de Planos Viários por Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, “com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação”, com base em sistemática de verificação estabelecida pelo extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) (art. 10). Os planos estaduais deveriam ser submetidos à apreciação do DNER, que os encaminharia ao Conselho Nacional de Transportes. Os planos municipais seriam submetidos à apreciação dos Estados e, uma vez aprovados, encaminhados ao DNER. O cumprimento dessa sistemática era condição para o recebimento pelas unidades federadas da respectiva parcela do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos.

Os recursos do Orçamento Geral da União, por sua vez, só poderiam ser empregados em vias, portos e aeródromos constantes de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, e enquadrados nos respectivos sistemas de viação (art. 7º).

A Lei nº 5.917, de 1973, foi posteriormente alterada por outras 47 Leis (são as de número 6.261, de 1975; 6.346, de 1976; 6.406 e 6.504, de 1977; 6.555 e 6.574, de 1978; 6.630, 6.648 e 6.671, de 1979; 6.776, 6.933 e 6.976, de 1980; 7.003, de 1982; 7.436, de 1985; 7.581, de 1986; 9.060 e 9.078, de 1995; 9.830 e 9.852, de 1999; 10.030 e 10.031, de 2000; 10.540, 10.606, de 2002; 10.680, 10.739 e 10.789, de 2003; 10.960 e 11.003, de 2004; 11.122, de 2005; 11.297 e 11.314, de 2006; 11.482, 11.475, 11.518 e 11.550, de 2007; 11.701, 11.729, 11.731, 11.772, 11.862, 11.879 e 11.880, de 2008; 11.911, 11.968 e 12.058, de 2009; 12.247 e 12.264, de 2010; 12.409, de 2011), das quais apenas uma não alterou as relações descritivas dos sistemas nacionais de viação.

b) Do Plano Nacional de Viação ao Sistema Nacional de Viação

A Lei nº 5.917, de 1973, foi editada com fundamento no art. 8º, inciso XI, Constituição de 1967, com a redação que lhe deu a Emenda Constitucional nº 1, de 1969, segundo o qual compete à União estabelecer o plano nacional de viação.

Dispositivos semelhantes constaram das Constituições de 1934 (art. 5º, IX) e 1946 (art. 5º, X). Com base no último, editou-se a Lei nº 4.592, de 1964, que “aprova o Plano Nacional de Viação” e a Lei nº 4.540, de 1964, que “dispõe sobre a elaboração e execução de Planos Quadrienais de Obras para a implantação do Plano Nacional de Viação”, revogadas pela Lei nº 5.917, de 1973. A exemplo desta, a Lei nº 4.592, de 1964, também continha relações descritivas das rodovias, ferrovias, portos, vias navegáveis e aeroportos do Plano Nacional de Viação.

Na Constituição de 1988, a competência da União para “estabelecer o plano nacional de viação”, foi substituída pela competência para “estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação” (art. 21, XXI). A ruptura com a expressão “plano nacional de viação”, que vinha sendo empregada desde a Constituição de 1946, evidencia claramente a intenção do Constituinte no sentido de descontinuar a prática da incorporação à lei das relações descritivas da infraestrutura de transportes. Uma simples comparação do texto da Constituição com o da Lei nº 5.917, de 1973, permite concluir que a fonte de inspiração dos “princípios e diretrizes do sistema

nacional de viação” é o art. 3º da Lei, que contém os “princípios e normas fundamentais aplicáveis ao sistema nacional de viação”.

Essa competência encontra-se inserida no art. 21 da Constituição, identificado pela doutrina jurídica como voltado para as competências administrativas da União, em contraponto ao art. 22, destinado às competências legislativas. Apesar disso, o estabelecimento de princípios e diretrizes deve ser reconhecido, pela sua própria natureza, como uma competência legislativa, ainda que isso leve à conclusão de que houve uma técnica na alocação do dispositivo.

A despeito dessa conclusão, deve-se também reconhecer ao Poder Executivo a competência para editar normas infralegais sobre a matéria. Nesse sentido, a Lei nº 10.233, de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre”, criou o Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte (CONIT), com atribuição de “propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens” (art. 5º), podendo: propor medidas que propiciem integração e harmonização das políticas de transporte aéreo, aquaviário e terrestre; definir elementos de logística multimodal; harmonizar as políticas e articular os órgãos federais, estaduais, distritais e municipais; aprovar as políticas de atendimento das áreas mais remotas e de difícil acesso do País; e aprovar as revisões periódicas das redes de transporte, propondo as reformulações do Sistema Nacional de Viação (art. 6º). A estrutura e o funcionamento do Conit foram disciplinados pelo Decreto nº 6.550, de 2008. Sua composição inclui oito ministros e seis representantes da sociedade civil, designados pelo Presidente da República, entre representantes de usuários, de prestadores de serviços e de empresas dos setores de infraestrutura e indústria de transportes. A sociedade civil também poderá participar de comitês técnicos constituídos para analisar matérias específicas.

c) O Sistema Nacional de Viação

A Lei nº 10.233, de 2001, que criou o Conit, contém também um capítulo sobre o Sistema Nacional de Viação, em que se estabelece seu conceito e seus objetivos essenciais (arts. 2º a 4º).

Uma disciplina completa somente veio a ser fixada pela Lei nº 12.379, de 2011, que “dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências”.

A lei compõe-se de 46 artigos, distribuídos nos seguintes capítulos: “Disposições Preliminares”, “Do Sistema Federal de Viação”, “Dos Subsistemas Federais de Viação”, “Do Sistema de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”, e “Disposições Transitórias e Finais”. O Capítulo do Sistema Federal de Viação, por sua vez, subdivide-se nas seguintes seções: “Do Subsistema Rodoviário Federal”, “Do Subsistema Ferroviário Federal”, “Do Subsistema Aquaviário Federal” e “Do Subsistema Aeroviário Federal”. O Sistema Nacional de Viação é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da federação e é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 2º).

A Lei nº 12.379, de 2011, teve origem na Mensagem nº 1.174, de 1995, do Presidente da República, transformada no Projeto de Lei nº 1.176, de 1995, na Câmara dos Deputados e no Projeto de Lei da Câmara nº 18, de 2000, no Senado Federal. Nos termos da Exposição de Motivos nº 4, de 1995, que acompanha a Mensagem, “a necessidade do estabelecimento desse importante marco de referência para implementação de ações no âmbito do Setor de Transportes decorre da exigência constitucional supracitada e irá *substituir o Plano Nacional de Viação*, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, *inteiramente incompatível com a realidade brasileira atual*” (itálicos nossos). A proposição foi analisada na Câmara dos Deputados pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), Finanças e Tributação (CFT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi analisada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), e pelo Plenário. O substitutivo aprovado pelo Senado retornou à Câmara dos Deputados, onde foi analisado pelas mesmas comissões e pelo Plenário.

A Presidente da República vetou parcialmente o projeto e comunicou esse fato ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 1, de 2011. Esses vetos ainda não foram apreciados. Entre os vetos, dois estão na origem da presente consulta: o relativo ao art. 45, que revogava a Lei nº 5.917, de 1973, com suas alterações posteriores; e o relativo aos Anexos I a VII, que continha as relações descritivas das rodovias, da rede rodoviária de integração nacional, das ferrovias, das vias navegáveis interiores, dos portos, das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível em rios federais, e dos aeroportos. São as seguintes as razões dos vetos constantes da Mensagem:

Não obstante o mérito de buscar a necessária organização da relação de projetos integrantes do PNV, tal relação não reflete o estado atual do planejamento viário nacional. Com efeito, os Anexos deixaram de incluir projetos hoje constantes do PNV e fundamentais para o desenvolvimento do País, alguns, inclusive, integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

O veto aos Anexos, conjugado com o veto ao art. 45, permite manter em vigor as relações descritivas constantes da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, bem como as leis que as atualizaram, evitando-se prejuízos ao planejamento e aos investimentos da União na infraestrutura viária nacional, e possibilita o reestudo da matéria e a submissão, oportuna, de nova proposta legislativa.

d) Proposições que visam a alterar o Plano Nacional de Viação

A ausência na Lei nº 12.379, de 2011, de cláusula revocatória levou à continuidade da apresentação e da tramitação de proposições voltadas à alteração das relações descritivas constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Apenas uma proposição propõe a inclusão de infraestruturas em anexos da Lei nº 12.379, de 2011.

A consulta da CI tem por objetivo padronizar uma orientação do Senado Federal com relação às proposições pendentes de sua apreciação, além de outras que viessem a ser futuramente apresentadas. Essas proposições foram encaminhadas à CCJ e podem ser classificadas da seguinte maneira, conforme a relação descritiva alterada e o objetivo buscado:

RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS

- Municipalização de trecho rodoviário federal: PLS 50/2010;
- Federalização de trechos rodoviários estaduais: ECD 610/2007, PLC 96/2008, PLC 189/2008, PLC 190/2008, PLC 197/2008, PLC 28/2009, PLC 67/2010, PLC 72/2010, PLC 73/2010, PLC 83/2010, PLS 120/2010, PLC 124/2010, PLC 125/2010, PLC 129/2010, PLC 161/2010, PLC 175/2010, PLC 116/2011, PLC 43/2012, PLC 47/2012, PLS 115/2012;
- Extensão de trechos rodoviários federais: SCD 549/1999, SCD 693/2007, PLC 103/2009, PLC 327/2009, PLC 117/2011;
- Construção de novas rodovias federais: PLC 82/2010, PLC 123/2010, PLC 130/2010, PLC 47/2011, PLC 111/2012;
- Alteração do traçado de trechos rodoviários federais: SCD 696/2007, PLC 45/2009, PLC 99/2011;
- Federalização de trechos rodoviários estaduais e construção ou alteração de traçado de trechos rodoviários federais: PLS 655/2007, PLC 106/2008, PLC 55/2010;

RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS

- Construção de ferrovias federais: PLC 195/2008, PLS 358/2008;
- Alteração do traçado de ferrovia federal: PLC 126/2010;

– Extensão de ferrovia federal: PLC 152/2010;

RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS

– Inclusão de portos fluviais: PLC 183/2008, PLC 149/2009, PLC 313/2009, PLC 96/2010, PLC 98/2010, PLC 122/2010, PLC 115/2011;

RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS

– Federalização de hidrovia estadual: PLC 2/2010.

Também foram encaminhadas pela CI à CCJ proposições que, embora se refiram a infraestruturas constantes da Lei nº 5.917, de 1973, não propõem sua alteração, mas a adoção de uma toponímia específica. Essas proposições são o PLS 723/2007 e o PLC 27/2006, que propõem denominações para trechos rodoviários, e o PLC 85/2008, que propõe a inclusão de ligações ferroviárias já existentes na Ferrovia Transnordestina. Por não objetivarem a alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, esses projetos não se enquadram no objeto da Consulta em apreço.

e) Vigência do Plano Nacional de Viação

A despeito do veto ao art. 45 da Lei nº 12.379, de 2011, que revogava a Lei nº 5.917, de 1973, esta se encontra revogada. A revogação das leis é disciplinada pelo § 1º do art. 2º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, (Lei de introdução às normas do Direito Brasileiro). Segundo esse dispositivo:

Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

.....

O veto ao art. 45 exclui a aplicação da primeira hipótese de revogação (expressa), mas não das demais. Conforme anteriormente apontado, a Lei nº 12.379, de 2011, tem por objetivo substituir o Plano Nacional de Viação, previsto no texto constitucional de 1969, pelo Sistema Nacional de Viação, previsto na Constituição de 1988. Em nenhum momento ao longo de sua elaboração no Poder Executivo e de sua apreciação no Poder Legislativo, cogitou-se de sua coexistência com a Lei nº 5.917, de 1973.

Tanto é assim que sua ementa indica, expressamente, a revogação desta e de todas as leis que a alteraram posteriormente. Nos termos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, embora a ementa não componha a parte normativa da lei, ela explicita seu objeto:

Art. 5º A ementa será grafada por meio de caracteres que a realcem e explicitará, de modo conciso e sob a forma de título, o objeto da lei.

Nenhuma dúvida pode haver, portanto, quanto à substituição do PNV pelo SNV, pois jamais se cogitou, desde a edição da Constituição, da coexistência de ambos os documentos.

Acrescente-se a título de argumentação que, ainda que se considerasse vigente a Lei nº 5.917, de 1973, seu anexo estaria revogado, por ser incompatível com os arts. 8º, 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43 da Lei nº 12.379, de 2011, que fazem remissão aos anexos da própria lei. Anexos não são dispositivos autônomos de leis. Tanto é assim que a Lei Complementar nº 95, de 1998, indica como unidades de articulação dos textos legais apenas artigos, parágrafos, incisos, alíneas e itens (art. 10, I e II). No mesmo sentido, a Constituição Federal somente admite o veto parcial do texto integral de artigo, parágrafo, inciso ou alínea (art. 66, § 2º). Seria teratológico, portanto, supor que dispositivo de uma lei pudesse ser completado pelo anexo de outra. Anexos integram, portanto, o conteúdo dos dispositivos que lhes fazem remissão. O anexo da Lei nº 5.917, de 1973, vigorou por força do art. 1º da lei, que é incompatível com os dispositivos citados da Lei nº 12.379, de 2011, que fazem remissão a outros anexos sobre o mesmo assunto.

f) Competência para editar relação descritiva dos componentes do Sistema Federal de Viação

Conclui-se do tópico anterior que não há em vigor qualquer lei que indique quais são os componentes físicos dos subsistemas integrantes do Sistema Federal de Viação. Esse fato não representa qualquer anomalia para o ordenamento jurídico ou obstáculo à realização de obras públicas.

Como o próprio nome indica, as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação não contêm qualquer comando normativo. Apenas descrevem, ou seja, inventariam os componentes físicos integrantes do SFV, de propriedade da União. Não obrigam, proíbem ou autorizam a realização de qualquer ação ou obra pública. Podem ser editadas por decreto presidencial, portaria ministerial ou resolução de órgão colegiado, como medida de transparência administrativa, mas também não há qualquer obrigatoriedade nesse sentido.

A inserção dessas relações descritivas em lei, assim como o costume político de se alterá-las, como forma de pressionar a União a realizar uma determinada obra ou a se responsabilizar pela conservação de determinada infraestrutura, em nada alteram a sua natureza jurídica. Trata-se de um inventário de bens públicos, que não tem qualquer impacto no ordenamento jurídico.

A desnecessidade das relações descritivas fica evidente quando se considera que nenhum costume análogo existe nas demais políticas de infraestrutura, como mineração, energia, ou comunicações. Nenhuma lei inventaria as reservas minerais, os blocos de exploração de petróleo, as usinas hidrelétricas e termoelétricas, as faixas do espectro eletromagnético ou as linhas de fibra ótica da rede mundial de computadores. Isso nunca foi questionado, nem impediu o desenvolvimento dessas áreas.

A construção e manutenção de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias e eclusas é uma competência administrativa, própria do Poder Executivo, que não demanda autorização legislativa para ser exercida.

Como visto, a Constituição de 1988 pretendeu coibir a inserção em lei das relações descritivas do SFV, pois definiu como competência da União o estabelecimento de “*princípios e diretrizes* para o sistema nacional de viação”, que abrange os sistemas de viação não apenas da União, mas também dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

g) Federalização de bens estaduais ou municipais

Analisando-se as justificações das proposições em tramitação na Casa, percebe-se que a intenção dos seus autores, via de regra, é federalizar infraestruturas estaduais, principalmente rodovias, ou determinar a construção de novas infraestruturas federais, como rodovias, ferrovias ou portos.

Esclareça-se, inicialmente, que a eventual inserção das infraestruturas propostas nas relações descritivas do PNV não teria o condão de atingir qualquer dos objetivos pretendidos. As infraestruturas estaduais, distritais ou municipais somente podem ser transferidas à União por comum acordo ou por desapropriação. No primeiro caso, faz-se necessário a celebração de um convênio, nos termos do art. 241 da Constituição:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a *transferência total ou parcial* de encargos, serviços, pessoal e *bens* essenciais à continuidade dos serviços transferidos. (itálicos nossos)

No caso específico do Subsistema Rodoviário Federal, a Lei nº 12.379, de 2011, assim disciplinou a matéria:

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a I (um) dos seguintes requisitos:

- I – promover a integração regional, interestadual e internacional;
- II – ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
- III – atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e

IV – prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

Art. 18. Fica a União *autorizada a transferir* aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

I – acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;

II – rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

.....
Art. 19. Fica a União *autorizada a incorporar* à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, *mediante anuência dos Estados* a que pertençam. (itálicos nossos)

A celebração de convênios para federalização, estadualização ou municipalização de trechos rodoviários não está condicionada, portanto, à edição de lei específica.

h) Destinação de recursos federais para obras estaduais ou municipais

As justificações dos projetos em tramitação indicam que o objetivo último buscado por meio da federalização de equipamentos estaduais ou municipais é o financiamento de obras de ampliação ou conservação.

A necessidade de incorporar componentes estaduais ao Plano Nacional de Viação decorria de interpretação historicamente dada ao seguinte artigo da Lei nº 5.917, de 1973:

Art. 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, *não poderão ser empregados* em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, *enquadrados nos respectivos sistemas de viação*, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes. (itálicos nossos)

Com base nesse artigo, entendeu-se que seria ilegal a destinação de recursos federais para trechos rodoviários estaduais. Tendo em vista que a ampliação e conservação de rodovias é uma política de grande impacto

econômico e social para as regiões em que se situam, passou-se a buscar a federalização como alternativa para o financiamento das obras.

Esse quadro foi profundamente alterado, no entanto, pela aprovação da Lei nº 12.379, de 2011, que, como visto, revogou a Lei nº 5.917, de 1973. Nenhuma norma legal impede na atualidade que recursos federais sejam repassados aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para investimento em infraestruturas locais de transportes, a exemplo do que ocorre em inúmeras outras políticas públicas.

Os parlamentares interessados em defender o financiamento dessas obras pela União poderão fazê-lo por meio de emendas ao Orçamento Geral da União, caso não se considerem contemplados com o projeto submetido ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo, independentemente da titularidade da infraestrutura.

i) Criação de novas infraestruturas federais

Diversos projetos propõem a criação de novas infraestruturas viárias ou a extensão de redes já existentes. Os equipamentos mais demandados são rodovias, mas também novas ferrovias e portos são propostos com frequência. Em se tratando de relações descritivas, a impropriedade de nelas se inserir um componente inexistente é evidente.

Com já comentado, a inserção desses novos componentes nas relações descritivas do SFV não teria o condão de obrigar ou mesmo de autorizar a sua implantação.

O controle da atuação do Poder Executivo nesse campo se dá por meio do processo orçamentário. A Constituição veda o início de programas ou projetos não incluídos na lei orçamentária anual (art. 167, I) e determina que esta lei seja precedida da lei de diretrizes orçamentárias, que deverá incluir as despesas de capital (art. 165, § 2º), e do plano plurianual, que estabelecerá as diretrizes, objetivos e metas para as despesas de capital (art. 165, § 1º).

Atendidos esses pressupostos, o Poder Executivo tem autonomia para realizar as obras que julgar conveniente, atendidos os princípios e

diretrizes do SNV estabelecidos em lei. Entre esses, destaca-se o contido no art. 10 da Lei nº 12.379, de 2011, segundo o qual a alteração de características ou a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações.

A natureza desses estudos pode ser apreendida a partir dos objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação, tal como definidos pela Lei nº 10.233, de 2011:

Art. 4º São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º Define-se como infra-estrutura viária adequada a que *torna mínimo o custo total do transporte*, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando *tornar mínimos os custos operacionais* e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e *garantir a segurança e a confiabilidade* do transporte. (itálicos nossos)

Nenhum investimento viário pode ser realizado, portanto, na ausência de estudos técnicos e econômicos que indiquem ser o equipamento proposto seguro, confiável e adequado para minimizar os custos de investimento, manutenção e operação.

Estudos dessa natureza somente podem ser realizados no âmbito do Poder Executivo, que dispõe de recursos humanos, financeiros e tecnológicos para tanto. Nesse sentido, a Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012, criou a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), que tem por objeto “prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário,

ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário” (art. 3º, II, da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011). A empresa tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. Ela planejará e estruturará projetos a serem executados pelos órgãos de cada setor e poderá celebrar contratos e convênios com instituições científicas e tecnológicas voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, absorção e transferência de tecnologias e licenciamento de patentes.

III – VOTO

Ante o exposto, são as seguintes as respostas à Consulta nº 1, de 2013, da Comissão de Serviços de Infraestrutura:

1 – a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, foi revogada pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que regula inteiramente a matéria por ela tratada;

2 – as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação são inventários de bens federais, devendo ser editadas por ato do Poder Executivo;

3 – a inclusão em relação descritiva do Sistema Federal de Viação de componente inexistente ou que não integre o patrimônio da União é uma impropriedade e não acarreta qualquer consequência jurídica;

4 – a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal;

5 – nenhuma norma legal impede a destinação de recursos federais para a construção ou conservação de infraestrutura de transporte dos estados, do Distrito Federal ou dos municípios;

6 – a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação deve ser precedida de estudos técnicos e econômicos que a justifiquem;

7 – são inconstitucionais as proposições legislativas que visam à alteração ou à inclusão de componentes em relações descritivas do Sistema Federal de Viação;

8 – consequentemente, são inconstitucionais as seguintes proposições: Projetos de Lei da Câmara n^{os} 96, 106, 183, 189, 190, 195 e 197, de 2008; 28, 45, 103, 149, 313 e 327 de 2009; 2, 55, 67, 72, 73, 82, 83, 96, 98, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 152, 161 e 175, de 2010; 47, 99, 115, 116, 117, de 2011; e 43, 47 e 111, de 2012; Projetos de Lei do Senado n^{os} 655, de 2007; 358, de 2008; 50 e 120, de 2010; 115, de 2012; Emenda da Câmara dos Deputados a Projeto de Lei do Senado n^o 610, de 2007; Substitutivos da Câmara dos Deputados a Projetos de Lei do Senado n^{os} 549, de 1999; 693 e 696, de 2007;

9 – não se enquadram no objeto desta consulta os Projetos de Lei da Câmara n^{os} 27, de 2006, e 85, de 2008, e o Projeto de Lei do Senado n^o 723, de 2007.

Sala da Comissão, 21 de agosto de 2013

Senador VITAL DO RÊGO, Presidente

Senador WALTER PINHEIRO, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 723, DE 2007

Denomina “Governador Ottomar de Sousa Pinto” a BR-174, no Estado de Roraima, no trecho da divisa dos Estados do Amazonas e Roraima, à fronteira Brasil/Venezuela.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. Fica denominada “Rodovia Governador Ottomar de Sousa Pinto” a Rodovia BR-174 no trecho compreendido entre a divisa dos Estados do Amazonas e Roraima à fronteira entre Brasil e Venezuela.

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

Art. 3º. Revogam-se todas as disposições em contrário.

Justificação

O Governador Ottomar de Sousa Pinto foi o primeiro Governador eleito do Estado de Roraima de 1991 a 1994, tendo governado Roraima quando ainda era Território.

Nasceu em 19 de janeiro de 1931, em Petrolina, Pernambuco, região banhada pelo rio São Francisco, e veio a falecer no dia 11 de dezembro próximo passado, no Instituto do Coração, em Brasília.

Fez seus primeiros estudos primários e secundários em Petrolina, depois em Recife, de onde saiu para ingressar na Aeronáutica. Iniciou a carreira militar na Escola de Aviação Militar de Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, na condição de Cadete do Curso de Formação de Oficiais, saindo aspirante em 1952.

Em 1973, concluiu o curso de Estado Maior, no Rio, saindo coronel aos 42 anos de idade e chegando, no final de sua brilhante carreira militar, ao posto de Oficial Brigadeiro da Força Aérea Brasileira.

Era formado em Engenharia Civil, Engenharia Elétrica, Medicina, Direito, Ciências Contábeis e Economia. Nos Estados Unidos, fez mestrado em transporte aéreo e pavimentação. No Brasil, fez MBA para executivos, políticas públicas e Governo, na Universidade Federal do Rio de Janeiro e ainda Direito da Economia e da Empresa, na Fundação Getúlio Vargas.

Durante suas gestões à frente do Governo de Roraima, olhou como nenhum outro governador antes olhara para o povo, principalmente para os mais necessitados, implementando políticas habitacionais, educacionais e sociais, que melhoraram em muito a qualidade de vida da população roraimense.

Diante destes fatos, o Governador Ottomar tornou-se um ícone na história do Estado de Roraima, e nada mais justo do que homenageá-lo dando seu nome à principal rodovia do Estado, a qual o corta de norte a sul, tal como uma artéria vital para seu desenvolvimento – horizonte que sempre pautou a gestão do Governador Ottomar.

Sala das Sessões, em 19 de dezembro de 2007.



Senador MOZARILDO CAVALCANTI

(À Comissão de Educação, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 20/12/2007.

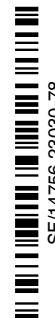
Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:17841/2007)

2

PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 440, de 2013, do Senador Acir Gurgacz, que altera a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, para estender a redução a zero das alíquotas da contribuição social para o PIS/Pasep e da Cofins às receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.



RELATOR: Senador **CIRO NOGUEIRA**

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 440, de 2013, de autoria do Senador Acir Gurgacz, que estende ao transporte de caráter urbano (que liga municípios pertencentes a aglomerações urbanas, microrregiões e regiões integradas de desenvolvimento econômico - RIDE) o benefício fiscal hoje previsto somente para o transporte coletivo municipal e metropolitano de passageiros.

Para alcançar esse objetivo, o art. 2º do projeto altera a redação do art. 1º da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013. No *caput*, substitui-lhe o adjetivo “municipal” pela expressão “urbano e de caráter urbano”. No parágrafo único, acresce-lhe o transporte coletivo de caráter urbano, definido nos incisos XI a XIII do art. 4º da Lei nº 12.857, de 3 de janeiro de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana).

O art. 1º do PLS ajusta a redação da ementa da Lei nº 12.860 às alterações propostas. O art. 3º do projeto determina que a lei dele resultante entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificação, o autor estima em 1.291 os municípios com transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano que ficaram à margem do benefício da Lei nº 12.860, de 2013. Como exemplo, cita os pertencentes às Rides Distrito Federal-Entorno e Teresina (PI)-Timon (MA) e alguns localizados na Microrregião dos Lagos: Armação dos Búzios e Cabo Frio. Aduz que o projeto se propõe a tratar de forma equânime os usuários do transporte público urbano e de caráter urbano.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

O PLS nº 440, de 2013, será a seguir apreciado pela Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta CI opinar sobre transportes de terra e mar, como é o caso.

No que se refere à constitucionalidade da proposição, frisamos que a União é competente para legislar a respeito de transporte, da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), a teor dos arts. 22, XI; 24, I; 48, I; 149 e 195, I, “b”, todos da Constituição Federal (CF). A iniciativa parlamentar está prevista no art. 61 da CF.

A técnica legislativa empregada no PLS nº 440, de 2013, está conforme a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No mérito, após as manifestações populares de junho de 2013, o tema “mobilidade urbana” tornou-se prioritário na pauta do Congresso Nacional. O Senado Federal aprovou o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 46, de 2013, convertido na Lei nº 12.860, que se quer ora aperfeiçoar. O diploma legal reduziu a zero a alíquota da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidente sobre a receita bruta das empresas prestadoras de serviço regular de transporte coletivo municipal e metropolitano de passageiros. O benefício fiscal permitiu, por exemplo, reduzir de R\$ 2,85 para R\$ 2,80 a tarifa do transporte público de Porto Alegre (RS).



Passo seguinte, o Senado Federal aprimorou e aprovou o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (REITUP – substitutivo ao PLC nº 310, de 2009), ora em tramitação na Câmara dos Deputados. Por também desonerar os insumos do transporte coletivo, o Reitup enfrenta oposição das autoridades fazendárias, como percebeu o prefeito de Porto Alegre quando negociava uma saída para o fim da greve dos rodoviários no início do mês de fevereiro de 2014.

O PLS nº 440, de 2013, ora sob exame desta CI, não cria benefício fiscal. Apenas amplia o alcance do benefício já existente ao serviço regular de transporte público coletivo de passageiros **de caráter urbano**, isto é, aquele que liga municípios pertencentes a aglomerações urbanas, microrregiões e regiões integradas de desenvolvimento econômico. De acordo com o autor do projeto, serão beneficiados 1.291 municípios. A renúncia de receitas, que falta estimar, mas que acreditamos de pequena monta, correrá à conta da União.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 440, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 440, DE 2013

Altera a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, para estender a redução a zero das alíquotas da contribuição social para o PIS/Pasep e da Cofins às receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A ementa da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte coletivo urbano e de caráter urbano rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros".

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo urbano e de caráter urbano rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros.

2

Parágrafo único. O disposto no *caput* alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do art. 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Durante a discussão final do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, que originou a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, no plenário do Senado Federal, o relator da matéria propôs alteração na proposta legislativa original, a fim de aumentar a abrangência da alíquota zero da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS concedida para o setor de transporte público coletivo urbano de passageiros. A ideia era alcançar todos os serviços de caráter urbano prestados, não somente no município e nas regiões metropolitanas, como também aqueles prestados entre municípios localizados em aglomerados urbanos e microrregiões. A alteração seria feita por meio de emenda que enquadrava os serviços de caráter urbano nos moldes da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Entretanto, peculiaridades do processo legislativo que retardariam a entrada em vigor da nova Lei desaconselharam a mudança e a discussão da alteração foi deixada para um momento posterior. É disso que trata o presente projeto.

A sanção da Lei nº 12.860, de 2013, representou considerável desoneração tributária para o transporte municipal urbano. Entretanto, muitos serviços de transporte coletivo de caráter urbano que ligam cidades localizadas em aglomerados urbanos, microrregiões e regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE), como Brasília (DF), não foram beneficiados, o que penalizou milhões de brasileiros que utilizam esse tipo de transporte público nos deslocamentos diários entre suas residências e o local de trabalho.

Tomando como base dados do IBGE, estima-se que 1.291 municípios com transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano ficaram à margem dos benefícios da citada lei. Na situação atual, serviços de transporte coletivo entre municípios contíguos, como Teresina (PI) e Timon (MA) ou Cabo Frio (RJ) e Búzios (RJ), não fazem jus ao tratamento tributário mais favorável.

O projeto que se propõe busca na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012) o respaldo legal para sanar o equívoco existente na nova legislação, de forma a tratar todos os usuários do transporte público urbano e de caráter urbano de forma equânime.

Sala das Sessões, 24 de outubro de 2013

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.860, DE 11 DE SETEMBRO DE 2013.

Dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas das Contribuições Sociais para o PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte municipal local.

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

Art. 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no **caput** alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território de região metropolitana regularmente constituída.

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

Brasília, 11 de setembro de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF

Guido Mantega

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.2013

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

Publicado no **DSF**, em 24/10/2013.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2013

Altera a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, para estender a redução a zero das alíquotas da contribuição social para o PIS/Pasep e da Cofins às receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A ementa da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte coletivo urbano e de caráter urbano rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros".

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

“Art. 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo urbano e de caráter urbano rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no *caput* alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do art. 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Durante a discussão final do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, que originou a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, no plenário do Senado Federal, o relator da matéria propôs alteração na proposta legislativa original, a fim de aumentar a abrangência da alíquota zero da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS concedida para o setor de transporte público coletivo urbano de passageiros. A ideia era alcançar todos os serviços de caráter urbano prestados, não somente no município e nas regiões metropolitanas, como também aqueles prestados entre municípios localizados em aglomerados urbanos e microrregiões. A alteração seria feita por meio de emenda que enquadrava os serviços de caráter urbano nos moldes da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Entretanto, peculiaridades do processo legislativo que retardariam a entrada em vigor da nova Lei desaconselharam a mudança e a discussão da alteração foi deixada para um momento posterior. É disso que trata o presente projeto.

A sanção da Lei nº 12.860, de 2013, representou considerável desoneração tributária para o transporte municipal urbano. Entretanto,





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

muitos serviços de transporte coletivo de caráter urbano que ligam cidades localizadas em aglomerados urbanos, microrregiões e regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE), como Brasília (DF), não foram beneficiados, o que penalizou milhões de brasileiros que utilizam esse tipo de transporte público nos deslocamentos diários entre suas residências e o local de trabalho.

Tomando como base dados do IBGE, estima-se que 1.291 municípios com transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano ficaram à margem dos benefícios da citada lei. Na situação atual, serviços de transporte coletivo entre municípios contíguos, como Teresina (PI) e Timon (MA) ou Cabo Frio (RJ) e Búzios (RJ), não fazem jus ao tratamento tributário mais favorável.

O projeto que se propõe busca na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012) o respaldo legal para sanar o equívoco existente na nova legislação, de forma a tratar todos os usuários do transporte público urbano e de caráter urbano de forma equânime.

Sala das Sessões, 24 de outubro de 2013

Senador ACIR GURGACZ
PDT/RO





Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.860, DE 11 DE SETEMBRO DE 2013.

Dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas das Contribuições Sociais para o PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte municipal local.

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

Art. 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no **caput** alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território de região metropolitana regularmente constituída.

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

Brasília, 11 de setembro de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA
Guido Mantega

ROUSSEFF

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.2013



SF/13517.49850-44

3

REQUERIMENTO Nº , de 2014 – CI

Nos termos do art. 90, inciso XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do *1º Fórum Nacional de Infraestrutura* e respectivas recomendações, requero a criação, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, de um Grupo de Trabalho de especialistas, sob a coordenação de um senador integrante desta Comissão, com o objetivo de, no prazo de 120 dias a partir da constituição do Grupo, prorrogáveis por igual período, elaborar anteprojeto de lei visando a atualização do Código Brasileiro de Aeronáutica.

JUSTIFICAÇÃO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado promoveu, nos dias 27 e 28 de março deste ano, o *1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro* – do qual resultaram 101 propostas e sugestões de várias ordens dos segmentos da infraestrutura.

Depois de uma sistematização e consolidação, restaram 78 recomendações, dentre as quais, oriunda da Mesa Redonda de



SF/14527.79379-88

Página: 1/2 10/04/2014 16:07:32

e5aa101e9b3762e9cd902ac007f7ca67f10b25fc



Transporte de Passageiros, a constituição de Grupo de Trabalho de especialistas com o propósito de elaborar um anteprojeto de lei visando a atualização do Código Brasileiro de Aviação.

A opção pelo Grupo de Trabalho de especialistas deu-se em virtude da complexidade do tema e da extensão da norma a ser elaborada, que demandam não só tempo, como também estudo especializado.

No caso, o Grupo Trabalho será coordenado por um integrante da Comissão de Serviços de Infraestrutura, com o prazo de 120 dias para conclusão da tarefa, prorrogáveis por mais 120 dias. O anteprojeto resultante do Grupo será depois deliberado pela CI. Se aprovado, terá seu trâmite regimental iniciado como de autoria desta Comissão.

Sala da Comissão, em

FERNANDO COLLOR

Senador



SF/14527.79379-88

Página: 2/2 10/04/2014 16:07:32

e5aa101e9b3762e9cd902acd007f7ca67f10b25fc



4

REQUERIMENTO Nº , de 2014 – CI

Nos termos do art. 90, inciso XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do *1º Fórum Nacional de Infraestrutura* e respectivas recomendações, requeiro a criação, no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura, de um Grupo de Trabalho de especialistas, sob a coordenação de um senador integrante desta Comissão, com o objetivo de, no prazo de 120 dias a partir da constituição do Grupo, prorrogáveis por igual período, elaborar anteprojeto de lei criando marco regulatório específico para a exploração de gás de folhelho (*shale gas*) no Brasil.

JUSTIFICAÇÃO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado promoveu, nos dias 27 e 28 de março deste ano, o *1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro* – do qual resultaram 101 propostas e sugestões de várias ordens dos segmentos da infraestrutura.

Depois de uma sistematização e consolidação, restaram 78 recomendações, dentre as quais, oriunda da Mesa Redonda de



SF/14423.55032-02

Página: 1/2 10/04/2014 16:04:04

9e647378f0791f9bdbbd9fd0cea9b13ee6018404



Combustíveis, a constituição de Grupo de Trabalho de especialistas com o propósito de elaborar um marco regulatório específico para a exploração do gás de folhelho (*shale gas*) no Brasil, já que se trata de atividade bastante distinta da exploração convencional.

A opção pelo Grupo de Trabalho de especialistas deu-se em virtude da complexidade do tema e da extensão da norma a ser elaborada, que demandam não só tempo, como também estudo especializado.

No caso, o Grupo Trabalho será coordenado por um integrante da Comissão de Serviços de Infraestrutura, com o prazo de 120 dias para conclusão da tarefa, prorrogáveis por mais 120 dias. O anteprojeto resultante do Grupo será depois deliberado pela CI. Se aprovado, terá seu trâmite regimental iniciado como de autoria desta Comissão.

Sala da Comissão, em

FERNANDO COLLOR

Senador



SF/14423.55032-02

Página: 2/2 10/04/2014 16:04:04

9e647378f0791f9bdbbd9fd0cea9b13ee6018404



5

REQUERIMENTO Nº , de 2014 – CI

Nos termos do art. 90, incisos VI e XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do *1º Fórum Nacional de Infraestrutura* e respectivas recomendações, requero estudo completo da Consultoria Legislativa do Senado Federal, por meio de Nota Informativa, com possibilidade de minuta de proposição legislativa, sobre uma revisão da legislação que estabelece restrições para a atividade de mineração em faixa de fronteira.

JUSTIFICAÇÃO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado promoveu, nos dias 27 e 28 de março deste ano, o *1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro* – do qual resultaram 101 propostas e sugestões de várias ordens dos segmentos da infraestrutura.

Depois de uma sistematização e consolidação, restaram 78 recomendações, dentre as quais, oriunda da Mesa Redonda de



SF/14079.30246-73

Página: 1/2 10/04/2014 16:11:24

ab36bb5e1be337a6768c289821a3727a2c04dedc



Mineração, a revisão da legislação que estabelece restrições para a atividade de mineração em faixa de fronteira.

A opção pela solicitação de Nota Informativa com estudo técnico da Consultoria Legislativa do Senado deu-se em virtude não só da complexidade do tema, mas também da necessidade prévia de suporte especializado para avaliação, por parte da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da viabilidade técnica, jurídica e política quanto à elaboração de futura proposição legislativa.

No caso, a possível proposição legislativa resultante será, posteriormente, deliberada pela CI. Se aprovada, terá seu trâmite regimental iniciado como de autoria desta Comissão.

Sala da Comissão, em

FERNANDO COLLOR

Senador



SF/14079.30246-73

Página: 2/2 10/04/2014 16:11:24

ab36bb5e1be337a6768c289821a3727a2c04dedc



6

REQUERIMENTO Nº , de 2014 – CI

Nos termos do art. 90, incisos VI e XI, do Regimento Interno do Senado Federal, e com base no Relatório Final do *1º Fórum Nacional de Infraestrutura* e respectivas recomendações, requero estudo completo da Consultoria Legislativa do Senado Federal, por meio de Nota Informativa, com possibilidade de minuta de proposição legislativa, sobre a elaboração de regime tributário, incluindo a CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), para o setor de combustíveis, de modo a valorizar as externalidades positivas do etanol e garantir sua competitividade.

JUSTIFICAÇÃO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado promoveu, nos dias 27 e 28 de março deste ano, o *1º Fórum Nacional de Infraestrutura – Soluções para o desenvolvimento brasileiro* – do qual resultaram 101 propostas e sugestões de várias ordens dos segmentos da infraestrutura.

Depois de uma sistematização e consolidação, restaram 78 recomendações, dentre as quais, oriunda da Mesa Redonda de



SF/14680.72217-71

Página: 1/2 10/04/2014 16:10:25

3d448b392763b4616f8e0dd6a2ec8fe9096728db



Combustíveis, a elaboração de um regime tributário, incluindo a CIDE, para o setor de combustíveis. O objetivo é valorizar as externalidades positivas do etanol e garantir sua competitividade, dada a importância estratégica desse combustível para o país.

A opção pela solicitação de Nota Informativa com estudo técnico da Consultoria Legislativa do Senado deu-se em virtude não só da complexidade do tema, mas também da necessidade prévia de suporte especializado para avaliação, por parte da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da viabilidade técnica, jurídica e política quanto à elaboração de futura proposição legislativa.

No caso, a possível proposição legislativa resultante será, posteriormente, deliberada pela CI. Se aprovada, terá seu trâmite regimental iniciado como de autoria desta Comissão.

Sala da Comissão, em

FERNANDO COLLOR

Senador



SF/14680.72217-71

Página: 2/2 10/04/2014 16:10:25

3d448b392763b4616f8e0dd6a2ec8fe9096728db

