SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PAUTA DA 1ª REUNIÃO

(4ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

05/02/2014
QUARTA-FEIRA
às 09 horas e 30 minutos

Presidente: Senador Vital do Rêgo
Vice-Presidente: Senador Anibal Diniz

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

1ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 05/02/2014.

1ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

Quarta-feira, às 09 horas e 30 minutos

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	**PLC 38/2013** (Tramita em conjunto com: PLS 353/2012) - Não Terminativo -	**SEN. ROMERO JUCÁ**	**30**
2	**PLS 196/2007** - Não Terminativo -	**SEN. LÚCIA VÂNIA**	**60**
3	**PLS 268/2006** - Não Terminativo -	**SEN. EDUARDO BRAGA**	**75**
4	**PRS 45/2013** - Não Terminativo -	**SEN. LÚCIA VÂNIA**	**105**

5	**PLC 1/2008** (Tramita em conjunto com: PLS 655/2007, PLC 96/2008, PLC 106/2008, PLC 183/2008, PLC 189/2008, PLC 190/2008, PLC 195/2008, PLC 197/2008, PLS 358/2008, PLC 28/2009, PLC 45/2009, PLC 103/2009, PLC 149/2009, PLC 313/2009, PLC 327/2009, PLC 2/2010, PLC 55/2010, PLC 67/2010, PLC 72/2010, PLC 73/2010, PLC 82/2010, PLC 83/2010, PLC 96/2010, PLC 98/2010, PLC 122/2010, PLC 123/2010, PLC 124/2010, PLC 125/2010, PLC 126/2010, PLC 129/2010, PLC 130/2010, PLC 152/2010, PLC 161/2010, PLC 175/2010, PLS 50/2010, PLS 120/2010, PLC 47/2011, PLC 99/2011, PLC 115/2011, PLC 116/2011, PLC 117/2011, PLC 43/2012, PLC 47/2012, PLC 111/2012, PLS 115/2012, PLC 25/2013, PLS 73/2013, PLS 84/2013 e PLS 144/2013) - Não Terminativo -	**SEN. WALTER PINHEIRO**	**114**
6	**PLS 215/2008** - Terminativo -	**SEN. CLÉSIO ANDRADE**	**436**
7	**PLS 355/2004** - Terminativo -	**SEN. CÍCERO LUCENA**	**447**
8	**PLS 243/2006** - Terminativo -	**SEN. ACIR GURGACZ**	**455**
9	**PLC 13/2013** - Terminativo -	**SEN. ROMERO JUCÁ**	**467**
10	**SCD 114/1997** - Não Terminativo -	**SEN. JOSÉ PIMENTEL**	**477**

11	**PLS 5/2012** - Não Terminativo -	**SEN. BENEDITO DE LIRA**	**488**
12	**OFS 9/2000** - Não Terminativo -	**SEN. LÚCIA VÂNIA**	**501**
13	**PLC 138/2010** - Não Terminativo -	**SEN. CLÉSIO ANDRADE**	**510**
14	**PLC 37/2013** - Não Terminativo -	**SEN. ANTONIO CARLOS VALADARES**	**522**

(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(8)(45)(90)(91)(96)

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

PRESIDENTE: Senador Vital do Rêgo

VICE-PRESIDENTE: Senador Anibal Diniz

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTES		
Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)					
José Pimentel(PT)	CE	(61) 3303-6390 /6391	1 Angela Portela(PT)(17)(99)(101)	RR	(61) 3303.6103 / 6104 / 6105
Ana Rita(PT)(63)(64)	ES	(61) 3303-1129	2 Lídice da Mata(PSB)(17)(64)(65)	BA	(61) 3303-6408/ 3303-6417
Pedro Taques(PDT)	MT	(61) 3303-6550 e 3303-6551	3 Jorge Viana(PT)(15)(17)(84)	AC	(61) 3303-6366 e 3303-6367
Anibal Diniz(PT)(14)(83)	AC	(61) 3303-4546 / 3303-4547	4 Acir Gurgacz(PDT)(32)(33)(58)(60)(69)(70)	RO	(61) 3303-3132/1057
Antonio Carlos Valadares(PSB)	SE	(61) 3303-2201 a 2206	5 Walter Pinheiro(PT)(16)(87)	BA	(61) 33036788/6790
Inácio Arruda(PCdoB)	CE	(61) 3303-5791 3303-5793	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF	(61) 3303-6640
Eduardo Lopes(PRB)(40)(41)	RJ	(61) 3303-5730	7 Humberto Costa(PT)(20)	PE	(61) 3303-6285 / 6286
Randolfe Rodrigues(PSOL)(98)	AP	(61) 3303-6568	8 Paulo Paim(PT)(103)(105)(120)	RS	(61) 3303-5227/5232
Eduardo Suplicy(PT)(99)	SP	(61) 3303-3213/2817/2818	9 Wellington Dias(PT)(104)	PI	(61) 3303 9049/9050/9053
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)					
Eduardo Braga(PMDB)(48)(59)(85)	AM	(61) 3303-6230	1 Ciro Nogueira(PP)(10)(12)(24)(28)(35)(48)	PI	(61) 3303-6185 / 6187
Vital do Rêgo(PMDB)(9)(23)(48)(59)(85)	PB	(61) 3303-6747	2 Roberto Requião(PMDB)(11)(24)(44)(48)	PR	(61) 3303-6623/6624
Pedro Simon(PMDB)(48)(59)(85)	RS	(61) 3303-3232	3 Ricardo Ferraço(PMDB)(21)(24)(48)(59)(61)	ES	(61) 3303-6590
VAGO(48)(59)(85)(121)			4 Clésio Andrade(PMDB)(22)(24)(48)(59)(85)	MG	(61) 3303-4621 e 3303-5067
Luiz Henrique(PMDB)(28)(48)(59)(85)	SC	(61) 3303-6446/6447	5 Valdir Raupp(PMDB)(48)(85)	RO	(61) 3303-2252/2253
Eunício Oliveira(PMDB)(34)(48)(85)(115)	CE	(61) 3303-6245	6 Benedito de Lira(PP)(48)(85)	AL	(61) 3303-6148 / 6151
Francisco Dornelles(PP)(48)(85)	RJ	(61) 3303-4229	7 Waldemir Moka(PMDB)(48)(85)(118)(119)	MS	(61) 3303-6767 / 6768
Sérgio Petecão(PSD)(49)(50)(52)(79)(82)	AC	(61) 3303-6706 a 6713	8 Kátia Abreu(PMDB)(49)(50)(52)(66)(67)(77)	TO	(61) 3303-2708
Romero Jucá(PMDB)(106)	RR	(61) 3303-2112 / 3303-2115	9 Lobão Filho(PMDB)(100)(107)(108)(109)	MA	(61) 3303-2311 a 2314
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)					
Aécio Neves(PSDB)(80)	MG	(61) 3303-6049/6050	1 Lúcia Vânia(PSDB)(30)(80)	GO	(61) 3303-2035/2844
Cássio Cunha Lima(PSDB)(80)	PB	(61) 3303-9808/9806/9809	2 Flexa Ribeiro(PSDB)(80)(81)(111)(112)	PA	(61) 3303-2342
Alvaro Dias(PSDB)(80)	PR	(61) 3303-4059/4060	3 Cícero Lucena(PSDB)(19)(80)(97)	PB	(61) 3303-5800 5805
José Agripino(DEM)(25)(51)	RN	(61) 3303-2361 a 2366	4 Paulo Bauer(PSDB)(26)(51)(53)	SC	(61) 3303-6529
Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)(97)	SP	(61) 3303-6063/6064	5 Cyro Miranda(PSDB)(97)(112)	GO	(61) 3303-1962
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)					
Armando Monteiro(PTB)(92)	PE	(61) 3303 6124 e 3303 6125	1 Gim(PTB)(13)(54)(74)(89)(92)	DF	(61) 3303-1161/3303-1547
Mozarildo Cavalcanti(PTB)(71)(92)(94)(95)	RR	(61) 3303-4078 / 3315	2 Eduardo Amorim(PSC)(18)(54)(88)(92)	SE	(61) 3303 6205 a 3303 6211
Magno Malta(PR)(92)	ES	(61) 3303-4161/5867	3 Blairo Maggi(PR)(27)(42)(43)(75)(76)(92)	MT	(61) 3303-6167
Antonio Carlos Rodrigues(PR)(92)	SP	(061) 3303.6510, 6511 e 6514	4 Alfredo Nascimento(PR)(56)(57)(92)(102)	AM	(61) 3303-1166

(1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 5, de 2011, da Liderança do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Lindberg Farias, José Pimentel, Marta Suplicy, Pedro Taques, Vicente Alves, Magno malta, Antonio Carlos Valadares, Inácio Arruda e Marcelo Crivella como membros titulares; e os Senadores João Pedro, Ana Rita Esgário, Aníbal Diniz, Jorge Viana, Acir Gurgacz, João Ribeiro, Clésio Andrade, Rodrigo Rollemberg e Vanessa Grazziotin como membros suplentes, para comporem a CCJ.

(2) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 4, de 2011, da Liderança do DEM, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular, para compor a CCJ (Em 22.02.2011, foi lido o Of. nº 12/2011, da Liderança do DEM, ratificando a informação).

(3) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 6, de 2011, da Liderança do DEM, designando o Senador Demóstenes Torres como membro suplente, para compor a CCJ (Em 22.02.2011, foi lido o Of. nº 12/2011, da Liderança do DEM, ratificando a informação).

(4) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 20, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aécio Neves, Aloysio Nunes e Álvaro Dias como membros titulares; e os Senadores Mário Couto, Flexa Ribeiro e Paulo Bauer como membros suplentes, para comporem a CCJ.

(5) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 17, de 2011, da Liderança do PTB, designando os Senadores Armando Monteiro e Gim Argello como membros titulares, para comporem a CCJ.

(6) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 25, de 2011, da Liderança do Bloco PMDB-PP-PSC-PMN-PV, designando os Senadores Eunicio Oliveira, Eduardo Braga, Romero Jucá, Vital do Rego, Luiz Henrique, Roberto Requião, Francisco Dornelles e Sérgio Petecão como membros titulares; e os Senadores Renan Calheiros, Valdir Raupp, Wilson Santiago, Gilvam Borges, Lobão Filho, Waldemir Moka, Benedito de Lira e Eduardo Amorim como membros suplentes, para comporem a CCJ.

(7) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 1, de 2011, da Liderança do PSOL, designando o Senador Randolfe Rodrigues como membro titular; e a Senadora Marinor Brito como membro suplente, para comporem a CCJ.

(8) 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.

(9) Em 10.02.2011, o Senador Renan Calheiros é designado membro titular do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Braga. (OF. Nº 29/2011-GLPMDB)

(10) Vago em virtude de o Senador Renan Calheiros ter sido designado membro titular do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Braga. (OF. Nº 29/2011-GLPMDB)

(11) Em 16.02.2011, o Senador Eduardo Braga é designado como 2º suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp. (OF.Nº 41/2011-GLPMDB)

(12) Em 16.02.2011, o Senador Valdir Raupp é designado como 1º suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão. (OF.Nº 42/2011-GLPMDB)

(13) Em 17.02.2011, o Senador Ciro Nogueira é designado suplente na Comissão, em decorrência de vaga cedida pelo PTB ao PP (Ofícios nº 005/2011-GLDPP e 031/2011-GLPTB).

(14) Em 17.02.2011, o Senador Jorge Viana é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Ofício nº 011/2011-GLDBAG).

(15) Em 17.02.2011, o Senador Eduardo Suplicy é designado suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Jorge Viana (Ofício nº 011/2011-GLDBAG).

(16) Em 17.02.2011, o Senador Lindbergh Farias é designado suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Clésio Andrade (Ofício nº 011/2011-GLDBAG).

(17) Em 17.02.2011, a Liderança do Bloco de Apoio ao Governo solicitou alteração na ordem de seus membros na suplência da Comissão (Ofício nº 012/2011-GLDBAG).

(18) Em 17.02.2011, o Senador Mozarildo Cavalcanti é designado suplente do PTB na Comissão (Ofício nº 041/2011-GLPTB).

(19) O Senador Cícero Lucena é designado membro suplente do PSDB na Comissão, em 17.02.2011, em substituição ao Senador Paulo Bauer (Of. nº 034/2011-GLPSDB).

(20) Em 22.02.2011, o Senador Humberto Costa é designado suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Vanessa Grazziotin (OF. nº 014/2011-GLDBAG).

(21) Em 23.02.2011, o Senador Ricardo Ferraço é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Wilson Santiago (OF. nº 063/2011-GLPMDB).

(22) 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.

(23) Em 31.03.2011, o Senador Pedro Simon é designado membro titular do Bloco Parlamentar(PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Renan Calheiros. (Of. nº 088/2011-GLPMDB)

(24) Em 31.03.2011, foi encaminhado um novo ordenamento na composição do Bloco Parlamentar (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão (Of. nº 089/2011 - GLPMDB).

(25) Em 05.04.2011, o Senador Demóstenes Torres é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB/DEM) na Comissão (Of. nº 033/11-GLDEM), em substituição à Senadora Kátia Abreu.

(26) Em 05.04.2011, o Senador José Agripino é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB/DEM) na Comissão (Of. nº 033/11-GLDEM), em substituição ao Senador Demóstenes Torres.

(27) O Senador João Ribeiro licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, pelo período de 3 de maio a 31 de agosto de 2011, conforme Requerimento nº 472/2011, aprovado na sessão de 03.05.11.

(28) Em 05.05.2011, o Senador Renan Calheiros é designado membro titular do PMDB na Comissão, em substituição ao Senador Luiz Henrique, que passa à suplência (OF. GLPMDB nº 136/2011).

(29) Em 24.05.2011, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador João Ribeiro (Ofício nº 64/2011-GLDBAG).

(30) Em 27.05.2011, a Senadora Lúcia Vânia é designada suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 125/2011-GLPSDB.

(31) 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.

(32) Em 29.08.2011, o Senador Cristovam Buarque é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of. nº 107/2011-GLDBAG).

(33) Em 31.08.2011, o Senador Acir Gurgacz é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Cristovam Buarque (Of. nº 112/2011-GLDBAG).

(34) Em 29.09.2011, o Senador Luiz Henrique é designado titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Roberto Requião (OF. nº 261/2011-GLPMDB).

(35) Em 29.09.2011, o Senador Roberto Requião é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Luiz Henrique (OF. nº 261/2011-GLPMDB).

(36) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.

(37) 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.

(38) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).

(39) 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)

(40) 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).

(41) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro titular do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 32/2012 - GLDBAG).

(42) 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).

(43) Em 21.03.2012, o Senador João Ribeiro é designado membro suplente do PR na Comissão, em substituição ao Senador Clésio Andrade (Of. nº 004/2012-GLPR).

(44) Em 27.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF.GLPMDB nº 45/2012).

(45) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.

(46) 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.

(47) 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.

(48) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 63/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Eunício Oliveira, Pedro Simon, Romero Jucá, Vital do Rêgo, Renan Calheiros, Luiz Henrique e Francisco Dornelles como membros titulares e os Senadores Roberto Requião, Clésio Andrade, Eduardo Braga, Ricardo Ferraço, Lobão Filho, Waldemir Moka e Benedito de Lira como membros suplentes, para compor a CCJ.

(49) 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.

(50) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.

(51) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador José Agripino é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 18/2012-GLDEM).

(52) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando o Senador Sérgio Petecão como membro titular e a Senadora Kátia Abreu como membro suplente, para compor a Comissão.

(53) Em 18.04.2012, o Senador Paulo Bauer é designado membro suplente na Comissão, em vaga cedida pelo DEM (Ofs. nºs 21/12-GLDEM e 42/12-GLPSDB).

(54) Em 19.04.2012, os Senadores Mozarildo Cavalcanti e Ciro Nogueira são designados, respectivamente, primeiro e segundo suplentes do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. nº 61/2012/GLPTB).

(55) Em 7.05.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB) na Comissão, em substituição ao Senador Clésio Andrade (OF. GLPMDB nº 106/2012).

(56) Em 9.05.2012, o PSOL cede, em caráter provisório, uma vaga de suplente na Comissão ao Bloco Parlamentar União e Força (Ofício GSRR nº 00114/2012).

(57) Em 10.05.2012, o Senador Eduardo Amorim é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força (PSC) na Comissão, em vaga cedida provisoriamente pelo PSOL (OF. Nº 009/2012/GLBUF/SF).

(58) 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.

(59) Em 04.07.2011, indicados os Senadores Ricardo Ferraço, Eunício Oliveira, Pedro Simon, Romero Jucá e Vital do Rêgo para primeiro, segundo, terceiro, quarto e quinto titulares, respectivamente, do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão; e os Senadores Renan Calheiros, Roberto Requião, Valdir Raupp e Eduardo Braga para primeiro, segundo, terceiro e quarto suplentes, respectivamente (OF. GLPMDB nº 168/2012).

(60) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 092/2012-GLDBAG).

(61) 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.

(62) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
(63) Em 13.09.2012, lido o Ofício nº 198/2012, da Senadora Marta Suplicy, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, ter tomado posse no cargo de Ministra de Estado da Cultura (D.O.U. nº 178, Seção 2, de 13 de setembro de 2012).
(64) Em 14.09.2012, a Senadora Ana Rita é designada membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Marta Suplicy (Of nº 110/2012-GLDBAG), e deixa de ocupar a suplência.
(65) Em 14.09.2012, a Senadora Lídice da Mata é designada membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em decorrência da designação da Senadora Ana Rita como titular (Of. nº 110/2012-GLDBAG).
(66) 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.
(67) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro suplente do PSD na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
(68) 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.
(69) 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).
(70) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 142/2012 - GLDBAG).
(71) 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".
(72) 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.
(73) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 362/2012).
(74) O Senador Mozarildo Cavalcanti licenciou-se, a partir de 12 de dezembro de 2012, nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme o Requerimento nº 1.085/12, aprovado na sessão de 11.12.2012.
(75) Em 20.12.2012, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador João Ribeiro (OF. Nº 237/2012-BLUFOR).
(76) 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.
(77) 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.
(78) Em 07.02.2013, a Senadora Kátia Abreu é designada membro suplente do PSD na Comissão(OFÍCIO nº 013/2013-GLPSD).
(79) Em 07.02.2013, o Senador Sérgio Petecão é confirmado membro titular do PSD na Comissão (OF. Nº 0013/2013-GLPSD).
(80) Em 07.02.2013, são designados para integrarem a Comissão, nas vagas destinadas ao PSDB: Senadores Aécio Neves, Alvaro Dias e Cássio Cunha Lima, como membros titulares; e Senadores Aloysio Nunes Ferreira, Flexa Ribeiro e Lúcia Vânia, como membros suplentes (Ofício nº 009/13-GLPSDB).
(81) Em 19.02.2013, o Senador Ataídes Oliveira é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Flexa Ribeiro (Ofício nº 32/13-GLPSDB).
(82) 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.
(83) Em 26.02.2013, o Senador Aníbal Diniz é designado titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Jorge Viana (Ofício nº 018/2013-GLDBAG).
(84) Em 26.02.2013, o Senador Jorge Viana é designado suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Aníbal Diniz (Ofício nº 018/2013-GLDBAG).
(85) Em 26.02.2013, foi lido o Ofício GLPMDB nº 39/2013, designando os Senadores Eduardo Braga,, Vital do Rêgo, Pedro Simon, Sérgio Souza, Luiz Henrique, Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Sérgio Petecão como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Roberto Requião, Ricardo Ferraço, Clésio Andrade, Valdir Raupp, Benedito de Lira, Waldemir Moka e a Senadora Kátia Abreu como membros suplentes para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
(86) Em 27.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Vital do Rêgo e Aníbal Diniz Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 01/2013 - CCJ).
(87) Em 05.03.2013, o Senador Walter Pinheiro é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Lindbergh Farias (Of. nº 35/2013 - GLDBAG).
(88) Em 12.03.2013, volta a pertencer ao Bloco Parlamentar União e Força a vaga anteriormente cedida ao PP (Of. nº 55/2013 - BLUFOR).
(89) Em 12.03.2013, o Senador Sodré Santoro é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Morazildo Cavalcanti (OF. BLUFOR nº 029/2013).
(90) 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 e 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."
(91) 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.
(92) Em 19.03.2013, são designados membros titulares os Senadores Armando Monteiro, Sodré Santoro, Magno Malta e Antonio Carlos Rodrigues, e membros suplentes os Senadores Gim, Eduardo Amorim, Blairo Maggi e Alfredo Nascimento para integrarem o Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR 44/2013).
(93) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
(94) Em 11.04.2013, vago em virtude de o Senador Sodré Santoro não exercer mais o mandato, devido ao retorno do titular Senador Mozarildo Cavalcanti.
(95) Em 15.04.2013, o Senador Mozarildo Cavalcanti é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (OF. nº 81/2013-BLUFOR).
(96) Em 17.04.2013, publicada no D.O.U. a Resolução nº 11, de 2013, que amplia para 27 o quantitativo de vagas da Comissão, distribuídas em obediência à propocionalidade partidária.
(97) Em 18.04.2013. o Senador Aloysio Nunes Ferreira deixa a suplência e passa a ser membro titular; os Senadores Cícero Lucena e Flexa Ribeiro são designados membros suplentes pelo Bloco Parlamentar da Minoria, na Comissão (Of. 122/2013-GLPSDB).
(98) Em 23.04.2013, o Senador Randolfe Rodrigues é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 72/2013-GLDBAG).
(99) Em 23.04.2013, o Senador Eduardo Suplicy deixa a suplência e passa a ser membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 73/2013-GLDBAG).
(100) Em 24.04.2013, o Senador Lobão Filho é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of. 166/2013-GLPMDB).
(101) Em 07.05.2013, a Senadora Angela Portela é designada membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 078/2013-GLDBAG).
(102) Em 14.05.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Alfredo Nascimento (Of. nº 112/13 - BLUFOR).
(103) Em 23.05.2013, o Senador Paulo Paim é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 086/2013-GLDBAG).
(104) Em 04.06.2013, o Senador Wellington Dias é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 088/2013-GLDBAG).
(105) Em 01.07.2013, o Senador Lindbergh Farias é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Paulo Paim (Of. 096/2013-GLDBAG).
(106) Em 09.07.2013, o Senador Romero Jucá deixa a suplência e passa a ser titular do Bloco Parlamentar da Maioria, na Comissão (Of. 217/2013-GLPMDB).
(107) Em 10.07.2013, o Senador Paulo Davim é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Lobão Filho (Of. 225/2013-GLPMDB).
(108) Em 11.07.2013, o Senador Lobão Filho é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Paulo Davim (Of. 243/2013-GLPMDB).
(109) Em 06.08.2013, o Senador Paulo Davim é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Lobão Filho (Of. 243/2013-GLPMDB).
(110) Em 06.08.2013, o Senador Ciro Nogueira é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão(Ofício nº 236/2013-GLPMDB).
(111) Em 07.08.2013, vago em virtude de o Senador Ataídes Oliveira não exercer mais o mandato devido ao retorno do tiular, Senador João Ribeiro.
(112) Em 15.08.2013, os Senadores Flexa Ribeiro e Cyro Miranda são designados como suplentes na Comissão(Ofício nº 158/2013-GLPSDB).

(113) Em 17.09.2013, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Ofício nº 171/2013 - BLUFOR).
(114) Em 24.09.2013, o Senador Lobão Filho é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria, em substituição ao Senador Paulo Davim(Ofício nº 274/2013 - GLPMDB).
(115) Em 02.10.2013, o Senador Paulo Davim é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eunício Oliveira (Ofício nº 278/2013-GLPMDB).
(116) Em 08.10.2013, a Senadora Kátia Abreu filiou-se ao PMDB, nos termos do Ofício nº 800/2013-GSKAAB.
(117) Em 09.10.2013, o Senador Eunício Oliveira é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Paulo Davim (Ofício nº 284/2013-GLPMDB).
(118) Em 30.10.2013, o Senador Paulo Davim é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Waldemir Moka (Ofício nº 298/2013-GLPMDB).
(119) Em 14.11.2013, o Senador Waldemir Moka é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Paulo Davim(OF. GLPMDB nº 308/2013).
(120) Em 11.12.2013, o Senador Paulo Paim é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Lindbergh Farias(OF. GLDBAG nº 141/2013).
(121) 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 (D.O.U. nº 23, Seção 2, de 3 de fevereiro de 2014).

REUNIÕES ORDINÁRIAS:
SECRETÁRIO(A): EDNALDO MAGALHÃES SIQUEIRA
TELEFONE-SECRETARIA: 3303-3972
FAX: 3303-4315

PLENÁRIO Nº 3 - ALA ALEXANDRE COSTA
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES:
E-MAIL: scomccj@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 5 de fevereiro de 2014
(quarta-feira)
às 09h30

PAUTA

1ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

	Deliberativa
Local	Sala de Reuniões nº 3, da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II, Senado Federal.

PAUTA

ITEM 1

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 38, de 2013

- Não Terminativo -

Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

Autoria: Deputado Armando Vergílio

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Quadro comparativo
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 353, de 2012

- Não Terminativo -

Altera o artigo 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a baixa de veículo irrecuperável, definitivamente desmontado, vendido ou leiloado como sucata.

Autoria: Senadora Kátia Abreu

Relatoria: Senador Romero Jucá

Relatório: Favorável ao PLC nº 38, de 2013, e contrário ao PLS nº 353, de 2012.

Observações:

- Em 11/12/2013, a Presidência concedeu vista coletiva, nos termos regimentais.

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Relatório

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 196, de 2007

- Não Terminativo -

Acrescenta § 3° ao art. 6° da Lei n° 8.918, de 14 de julho de 1994, para determinar que os rótulos das bebidas que menciona especifiquem o teor calórico nelas contido e apresentem frase de advertência quanto aos riscos da obesidade infantil.

Autoria: Senador Jayme Campos

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

Relatório: Favorável ao Projeto, com duas emendas que apresenta.

Observações:

- A matéria já foi apreciada pela de Comissão de Meio Ambiente, Defesa do

Consumidor e Fiscalização e Controle;
- Em 18/12/2013, a Presidência concedeu vista ao Senador Cyro Miranda, nos termos regimentais;
- A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos e pela Comissão de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa.

Textos disponíveis:
Texto inicial
Parecer aprovado na comissão
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle
Relatório
Relatório
Relatório
Relatório
Relatório
Parecer aprovado na comissão
Parecer aprovado na comissão
Voto em separado

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, de 2006

- Não Terminativo -

Regulamenta o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, para instituir o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica.

Autoria: Senador Valdir Raupp

Relatoria: Senador Eduardo Braga

Relatório: Favorável ao Projeto, na forma do substitutivo que apresenta.

Observações:
- A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos e pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:
Texto inicial
Legislação citada
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Relatório

ITEM 4

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 45, de 2013

- Não Terminativo -

Altera o Regimento Interno do Senado Federal para disciplinar a organização dos anais das sessões do Plenário, e dá outras providências.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

Relatório: Favorável ao Projeto.

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

ITEM 5

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 1, de 2008

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

Autoria: Deputado Beto Albuquerque

Textos disponíveis:

Avulso do Parecer (P.S 00457/2008)
Avulso da matéria
Quadro comparativo
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Parecer aprovado na comissão

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 655, de 2007

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, os Contornos Rodoviários de Ibiraçu e de Viana, na BR-101/ES, e o trecho que liga a BR-101 ao porto de Barra do Riacho, no Estado do Espírito Santo.

Autoria: Senador Magno Malta

Textos disponíveis:

Texto inicial
Legislação citada
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, de 2008

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a ligação rodoviária no Plano Nacional de Viação, nos Estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, e dá outras providências.

Autoria: Deputado Raimundo Gomes de Matos

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 106, de 2008

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Gervásio Silva

Textos disponíveis:

Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Parecer aprovado na comissão

Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 183, de 2008

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para acrescentar na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos que especifica.

Autoria: Deputado Ilderlei Cordeiro

Textos disponíveis:

Texto inicial

Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Parecer aprovado na comissão

Relatório

Comissão de Serviços de Infraestrutura

Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 189, de 2008

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário no Estado de Mato Grosso.

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Parecer aprovado na comissão

Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 190, de 2008

- Não Terminativo -

Inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Parecer aprovado na comissão

Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 195, de 2008

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.
Autoria: Deputado Edinho Bez

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 197, de 2008

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário no Estado de Mato Grosso.
Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 358, de 2008

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica.
Autoria: Senador Renato Casagrande

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, de 2009

- Não Terminativo -

Inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.
Autoria: Deputado Geraldo Pudim

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 45, de 2009

- Não Terminativo -

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

Autoria: Deputado Giovanni Queiroz e outros

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 103, de 2009

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputada Sandra Rosado

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 149, de 2009

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Félix do Araguaia e Santa Terezinha, no Estado de Mato Grosso.

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 313, de 2009

- Não Terminativo -

Altera o item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Autoria: Deputada Fátima Pelaes

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 327, de 2009

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica (trecho de acesso ao Município de Laguna, via Balneário Praia do Sol).

Autoria: Deputado Edinho Bez

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 2, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação.

Autoria: Deputada Rose de Freitas

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 55, de 2010

- Não Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novos trechos e alterar diretrizes de rodovias constantes da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Autoria: Deputado Carlos Alberto Leréia

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

Autoria: Deputado Afonso Hamm

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 72, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Zonta

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, prevista no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Autoria: Deputado Cláudio Diaz

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 82, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Cezar Silvestri e outros

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 83, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.
Autoria: Deputado Milton Monti

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o porto que especifica.
Autoria: Deputado Asdrubal Bentes

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 98, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Santo Antônio de Leverger - Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.
Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 122, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação os portos que especifica.

Autoria: Deputado Moises Avelino

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 123, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Renato Molling

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 124, de 2010

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Roberto Rocha

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376, passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo, no município de Primeiro de Maio.

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, de 2010

- Não Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.
Autoria: Deputado Edinho Bez

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 129, de 2010

- Não Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novo trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.
Autoria: Deputado Giovanni Queiroz

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 130, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFPR - Campus Londrina.
Autoria: Deputado Alex Canziani

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 152, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a alterar as diretrizes das ferrovias que especifica, previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

Autoria: Deputado Professor Ruy Pauletti

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 161, de 2010

- Não Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, adicionando ao traçado da BR-080 o trecho desde o Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) - Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a cidade de Matupá, no Estado de Mato Grosso.

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 175, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para excluir da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal os trechos rodoviários urbanos que especifica.

Autoria: Senador Magno Malta

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Avulso da matéria
Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR -293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica.

Autoria: Senador Paulo Paim

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, de 2011

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso ao Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho).

Autoria: Deputado Alex Canziani

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 99, de 2011

- Não Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, para modificar o traçado da Rodovia BR-163 entre as cidades de Rondonópolis e Cuiabá, no Estado de Mato Grosso.

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 115, de 2011

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.
Autoria: Deputado Jaime Martins

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 116, de 2011

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.
Autoria: Deputado Edinho Bez

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 117, de 2011

- Não Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para alterar a diretriz da BR-492 e incluir a BR-444 na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.
Autoria: Deputado Dr. Paulo César

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 43, de 2012

- Não Terminativo -

Inclui na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Sandro Mabel

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, de 2012

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.
Autoria: Deputado Luiz Couto e outros

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 111, de 2012

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.
Autoria: Deputado Ronaldo Zulke

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 115, de 2012

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação), com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.
Autoria: Senador Pedro Taques

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Parecer aprovado na comissão
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 25, de 2013

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.
Autoria: Deputado Valtenir Pereira

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 73, de 2013

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná.
Autoria: Senador Ruben Figueiró

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 84, de 2013

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, o trecho que especifica.
Autoria: Senador Jayme Campos

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório
Parecer aprovado na comissão

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 144, de 2013

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação e dá outras providências, para incluir no Subsistema Ferroviário Federal trecho ferroviário entre as localidades de Curuçá e Barcarena, e no Subsistema Aquaviário Federal o Porto de Espadarte, ambos no Estado do Pará.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: Pela rejeição, por inconstitucionalidade.

Observações:

- As matérias serão apreciadas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Relatório

ITEM 6

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 215, de 2008

- Terminativo -

Altera o art. 73 da Lei 9.504, de 30 de setembro de 1997, que "estabelece normas para as eleições", para viabilizar as sanções aplicadas às condutas vedadas aos agentes públicos, e dá outras providências.

Autoria: Senador Antonio Carlos Valadares

Relatoria: Senador Clésio Andrade

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com uma emenda supressiva que apresenta.

Observações:

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

Texto inicial
Legislação citada
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Relatório

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 355, de 2004

- Terminativo -

Dá nova redação ao inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizado pela prestadora.

Autoria: Senador Pedro Simon

Relatoria: Senador Cícero Lucena

Relatório: Pela aprovação do Projeto com duas emendas que apresenta.

Observações:

- Em 04/12/13, foi lido o Relatório e adiada a discussão;

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

Texto inicial

Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

ITEM 8

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 243, de 2006

- Terminativo -

Altera os arts. 1º e 7º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, para dispor que o Tribunal de Contas da União é competente para julgar ordinariamente as contas de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária.

Autoria: Senador José Sarney

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

Avulso da matéria

Emendas apresentadas nas Comissões

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

Relatório

ITEM 9

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 13, de 2013

- Terminativo -

Acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, caracterizando como essenciais e exclusivas de Estado as atividades exercidas por Engenheiros, Arquitetos e Engenheiros-Agrônomos ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal.

Autoria: Deputado José Chaves

Relatoria: Senador Romero Jucá

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

- A matéria já foi apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais;

- Em 18/12/2013, a Presidência concedeu vista ao Senador Humberto Costa, nos termos regimentais;

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

Texto inicial

Avulso da matéria

Comissão de Assuntos Sociais

Relatório

Parecer aprovado na comissão

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

ITEM 10

SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, de 1997

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 - Lei da Ação Civil Pública para incluir a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

Autoria: Senador Abdias Nascimento

Relatoria: Senador José Pimentel

Relatório: Favorável ao Substitutivo.

Observações:

- A matéria já foi apreciada pela Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa.

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório

ITEM 11

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 5, de 2012

- Não Terminativo -

Acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário.

Autoria: Senador Gim

Relatoria: Senador Benedito de Lira

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:

- A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório
Relatório

ITEM 12

OFICIO "S" Nº 9, de 2000

- Não Terminativo -

Encaminha ao Senado Federal cópia de propositura, solicitando estudos e providências no sentido de formalizar legislação apta a regulamentar a existência de loteamentos fechados no âmbito nacional.

Autoria: Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

Relatório: Pelo arquivamento da proposição com base no disposto no art. 143 do

Regimento Interno do Senado Federal.

Textos disponíveis:
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório

ITEM 13

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 138, de 2010

- Não Terminativo -

Regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

Autoria: Deputado Luiz Sérgio

Relatoria: Senador Clésio Andrade

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:
- A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:
Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Assuntos Sociais
Relatório
Relatório
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Relatório

ITEM 14

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 37, de 2013

- Não Terminativo -

Altera as Leis nºs 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nºs 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas.

Autoria: Deputado Osmar Terra

Relatoria: Senador Antonio Carlos Valadares

Relatório: Favorável ao Projeto, nos termos do Substitutivo que apresenta.

Observações:
- Em 18/12/2013, a Presidência concedeu vista coletiva, nos termos regimentais.

Textos disponíveis:
Avulso da matéria
Texto inicial
Quadro comparativo
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Requerimento
Requerimento
Requerimento
Requerimento
Relatório

1

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

PARECER Nº , DE 2013

SF/13954.46545-52

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2013 (Projeto de Lei nº 23, de 2011, na Casa de origem), do Deputado Armando Vergílio, que *regula e disciplina a desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências* e o Projeto de Lei do Senado nº 353, de 2012, de autoria da Senadora Kátia Abreu, que *altera o artigo 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a baixa de veículo irrecuperável, definitivamente desmontado, vendido ou leiloado como sucata*.

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

I – RELATÓRIO

Vêm ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), em tramitação conjunta, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 38, de 2013 (Projeto de Lei nº 23, de 2011, na Casa de origem), de autoria do Deputado Armando Vergílio, e o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 353, de 2012, de autoria da Senadora Kátia Abreu.

O PLC nº 38, de 2013, pretende disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres. Disposta em vinte artigos, a proposição:

a) estabelece os conceitos de desmontagem (“atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças para reposição, sucata ou outra destinação final”) e de empresa de desmontagem (“empresário individual ou sociedade empresária que

SF/13954.46545-52

realiza atividade de desmontagem"), a serem adotados na aplicação da futura lei;

b) fixa requisitos para o exercício da atividade por empresa de desmontagem (registro junto ao órgão de trânsito; inscrição nos órgãos fazendários; situação regular perante o Registro Público de Empresas; dedicação exclusiva à atividade; instalações com unidade de desmontagem fisicamente isolada de outras atividades; alvará de funcionamento expedido pela autoridade local; entre outros);

c) atribui ao exercício da atividade de desmontagem o caráter de livre concorrência, sendo vedado aos entes públicos intervir nos preços praticados, limitar o número de empresas ou de locais para exercício da atividade ou estabelecer regras de exclusividade territorial;

d) condiciona o desmonte à prévia obtenção da baixa do registro do veículo, de acordo com o disposto no art. 126 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

e) determina que a oferta e a apresentação de peças, conjuntos de peças ou serviços que incluam, total ou parcialmente, peças oriundas de desmontagem devem assegurar ao adquirente informações claras e suficientes acerca da procedência e das condições do produto;

f) estabelece procedimentos (de comunicação, de registro e de arquivo das operações realizadas) e prazos a serem observados na atividade de desmontagem;

g) prevê que o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) regulamentará as condições para reutilização, ou destinação para reposição, das peças ou conjunto de peças usadas, bem como relaciona os tópicos que deverão necessariamente constar da referida regulamentação – por exemplo, requisitos de segurança, discriminação das peças que não poderão ser utilizadas para reposição, critérios para verificação das condições de reutilização e forma de rastreabilidade de peças;

h) define os procedimentos, e os respectivos prazos, aplicáveis às peças que não apresentarem condições de reutilização, caso em que serão destinadas a sucata ou terão outra destinação final;

i) autoriza a realização de reparos ou de pintura para adequação das peças às condições exigidas para a reutilização, vedada a comercialização de qualquer tipo de peça nova;

SF/13954.46545-52

j) cria o banco nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias – a ser implementado e gerido pelo órgão de trânsito da União, com a participação dos órgãos de trânsito estaduais no fornecimento de informações –, no qual serão registradas as peças ou conjuntos de peças usadas destinadas a reposição e as partes destinadas a sucata ou a outra destinação final;

k) sujeita a multa, nas condições e valores que estabelece, aquele que exercer atividade de desmontagem em desacordo com as normas estabelecidas, no caso de condenação em processo administrativo;

l) tipifica e classifica em leves, médias e graves as infrações decorrentes de inobservância às normas estabelecidas;

m) adequa a redação do *caput* do art. 126 do CTB à nova disciplina legal;

n) fixa em três meses o prazo para adequação das unidades de desmontagem de veículos existentes quando da entrada em vigor da lei proposta;

o) fixa o prazo de um ano, contado da data de publicação, para o início da vigência da lei proposta.

Segundo a justificação apresentada, a iniciativa fundamenta-se em preocupações com a escalada de práticas relacionadas com o furto, o roubo, adulterações, fraudes e diversos outros tipos de irregularidades que atingem a frota de veículos automotores terrestres em circulação no País. Ressalta o autor do projeto que, além de significativas perdas materiais impostas a proprietários de veículos e suas cargas, tais ocorrências não raro envolvem atitudes de violência física e moral cometidas contra condutores e passageiros dos veículos.

Já o PLS nº 353, de 2012, de autoria da Senadora Kátia Abreu, pretende alterar o art. 126 do CTB com o propósito de tornar obrigatória a baixa de veículo irrecuperável, definitivamente desmontado, vendido ou leiloado como sucata.

A iniciativa determina que a baixa será efetivada, pelo proprietário, se o veículo não for segurado, ou pela companhia seguradora,

quando o veículo sinistrado com perda total for objeto de indenização total ou parcial por desinteresse comercial de recuperar o bem.

Exige, ainda, que o órgão de trânsito competente recolha as placas e os documentos de registro e licenciamento, bem como determine a destruição da numeração do chassi do veículo avariado. O veículo deve ser impedido de voltar à circulação. Além disso, a baixa deve ocorrer independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, que seriam cobrados posteriormente do contribuinte. Por fim, a lei proposta estabelece que a certidão de baixa seja exigida para o leilão ou venda como sucata do veículo irrecuperável.

SF/13954.46545-52

Argumenta a autora que, embora a legislação determine a baixa definitiva do veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, a norma vigente tem se mostrado ineficaz, pois "vem ocorrendo a venda de veículos irrecuperáveis, os quais são indenizados pelas seguradoras por perda total e vendidos no mercado como sucata, sem, contudo, o procedimento prévio da baixa do veículo no órgão de trânsito". Posteriormente, veículos idênticos aos destruídos, roubados por encomenda, são montados sobre o antigo chassi.

O PLC nº 38, de 2013, foi submetido, com exclusividade, ao exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Em função da aprovação dos requerimentos nº 1.375 de 2013, do Senador Delcídio do Amaral, e nº 1.377 de 2013, do Senador Gim, passou a tramitar conjuntamente com o Projeto de Lei do Senado nº 353, de 2012. As matérias retornaram para exame da CCJ.

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CCJ opinar sobre a matéria de que tratam o PLC nº 38, de 2013, e o PLS nº 353, de 2012. Por força do caráter exclusivo da distribuição, a apreciação deve abranger os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Em primeiro lugar, verificamos que se encontram devidamente atendidos pelas proposições os requisitos de constitucionalidade e juridicidade.

SF/13954.46545-52

Nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete à União legislar privativamente sobre "trânsito e transporte", matéria sobre a qual não incide a reserva de iniciativa legislativa prevista no § 1º do art. 61 da Constituição Federal, o que torna possível a autoria parlamentar. Quanto à juridicidade, os projetos conformam-se adequadamente ao ordenamento vigente, nada havendo que impeça a sua aprovação.

No mérito, consideramos que o PLC nº 38, de 2013, representa um esforço louvável de estabelecimento de uma disciplina rigorosa para as atividades de desmontagem de veículos automotores. A nova disciplina abre perspectivas concretas de combate à indústria do furto e do roubo de veículos e à clandestinidade no exercício das atividades de desmontagem, com a proliferação dos desmanches ilegais que tantos prejuízos têm causado à sociedade brasileira. Adicionalmente, as medidas propostas poderão ter importantes desdobramentos no campo ambiental. Ao criar condições para o máximo aproveitamento de componentes automotivos de forma lícita, o projeto favorece a ampliação da vida útil de determinadas peças e, consequentemente, a redução do volume de sucatas e da quantidade de descartes irregulares ou inadequados no meio ambiente.

Registre-se, por oportuno, que, antes do PLC nº 38, de 2013, o Congresso Nacional chegou a aprovar projeto de lei com finalidade análoga (Projeto de Lei do Senado nº 372, de 2005, do saudoso Senador Romeu Tuma, que "disciplina o funcionamento de empresas de desmontagem de veículos automotores terrestres"). Encaminhado à sanção presidencial, foi integralmente vetado, com base em manifestação dos Ministérios das Cidades e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. À época, foram apresentadas as seguintes razões para o veto:

> Não obstante a relevância da regulamentação do setor de desmontagem de automóveis e da destinação de seus componentes para comercialização como sucata e no mercado de reposição, a proposta não apresenta parâmetros técnicos mínimos para definir que tipos de peças usadas poderão ou não ser comercializadas no mercado de reposição, além de não assegurar o controle da qualidade e das condições de comercialização, de modo a garantir seu desempenho e a segurança do consumidor.

Avaliamos que, na nova versão, a proposição equaciona satisfatoriamente o problema que justificara o veto ao projeto anterior, garantindo-lhe plenas condições de aplicação e de alcance das finalidades a

SF/13954.46545-52

que se destina. Ao remeter ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, a tarefa de regulamentar aspectos críticos da atividade de desmontagem de veículos, o PLC nº 38, de 2013, também evita, acertadamente, abordar minudências incompatíveis com a generalidade própria das leis.

Embora reconheça igualmente o mérito do PLS nº 353, de 2012, a alínea *a* do inciso II do art. 260 do Regimento Interno do Senado Federal determina que "na tramitação em conjunto [...] terá precedência [...] o projeto da Câmara sobre o do Senado". De toda forma, o art. 7º do PLC nº 38, de 2013, já obriga a baixa e estabelece prazo para sua execução. Assim, por força regimental, sou obrigado a concluir pela rejeição do PLS em análise.

No tocante à técnica legislativa, o PLC nº 38, de 2013, dispensa reparos, pois se encontra disposto em conformidade com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da elaboração das leis.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 353, de 2012, e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2013, e, no mérito, por sua **aprovação**.

Sala de Reuniões,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

SF/13954.46545-52

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 38, DE 2013

(nº 23/2011, na Casa de origem, do Deputado Armando Vergílio)

Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres sujeitos a registro nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

I - desmontagem: a atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final; e

II - empresa de desmontagem: o empresário individual ou sociedade empresária que realize as atividades previstas nesta Lei.

Art. 3º A atividade de desmontagem somente poderá ser realizada por empresa de desmontagem registrada perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal em que atuar.

Art. 4° O funcionamento e o registro de que trata o art. 3° estão condicionados à comprovação pela empresa de desmontagem dos seguintes requisitos:

I – dedicar-se exclusivamente às atividades reguladas por esta Lei;

II – possuir unidade de desmontagem dos veículos isolada, fisicamente, de qualquer outra atividade;

III – estar regular perante o Registro Público de Empresas, inclusive quanto à nomeação dos administradores;

IV - ter inscrição nos órgãos fazendários; e

V - possuir alvará de funcionamento expedido pela autoridade local.

§ 1° O órgão de trânsito competente, no prazo de 15 (quinze) dias do protocolo do pedido, analisará o pleito e concederá ou negará o registro, especificando, neste caso, os dispositivos desta Lei e das normas do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN pendentes de atendimento.

§ 2° Toda alteração de endereço ou abertura de nova unidade de desmontagem exige complementação do registro perante o órgão de trânsito.

§ 3° A alteração dos administradores deverá ser comunicada, no prazo de 10 (dez) dias úteis, ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 4° Após a concessão do registro, o órgão executivo de trânsito expedirá documento, padronizado e numerado conforme as normas do Contran, comprobatório do registro da unidade de desmontagem, que deverá ficar exposto no estabelecimento em local visível para o público.

§ 5° O registro terá a validade de:

I – 1 (um) ano, na 1ª (primeira) vez; e

II – 5 (cinco) anos, a partir da 1ª (primeira) renovação.

§ 6° É obrigatória a fiscalização *in loco* pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal antes da concessão, da complementação ou da renovação do registro, assim como a realização de fiscalizações periódicas, independentemente de comunicação prévia.

§ 7° Na fiscalização *in loco,* o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deverá aferir, entre outros elementos, a conformidade da estrutura e das atividades de cada oficina de desmontagem com as normas do Contran.

Art. 5° A atividade de desmontagem será exercida em regime de livre concorrência.

Parágrafo único. É vedado aos entes públicos:

I – fixar preços de atividades relacionadas com a desmontagem;

II – limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade referida no *caput* pode ser exercida; e

III – estabelecer regra de exclusividade territorial.

Art. 6° A empresa de desmontagem deverá emitir a nota fiscal de entrada do veículo no ato de ingresso nas dependências da empresa.

Art. 7° O veículo somente poderá ser desmontado depois de expedida a certidão de baixa do registro, nos termos do art. 126 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. A certidão de baixa do registro do veículo deverá ser requerida no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis do ato de ingresso nas dependências da empresa de desmontagem.

Art. 8° O veículo deverá ser totalmente desmontado ou receber modificações que o deixem totalmente sem condições de voltar a circular no prazo de 10 (dez) dias úteis após o ingresso nas dependências da unidade de desmontagem ou, conforme o caso, após a baixa do registro.

§ 1° A empresa de desmontagem comunicará ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de até 3 (três) dias úteis, a desmontagem ou a inutilização do veículo.

§ 2° A unidade de desmontagem ou, no caso de encerramento das atividades da unidade específica, a empresa de desmontagem deverá manter em arquivo, pelo prazo de 10 (dez) anos, as certidões de baixa dos veículos ali desmontados.

Art. 9° Realizada a desmontagem do veículo, a empresa de desmontagem deverá, em até 5 (cinco) dias úteis, registrar no banco de dados de que trata o art. 11 as peças ou conjuntos de peças usadas que serão destinados à reutilização, inserindo no banco de dados todas as informações cadastrais exigidas pelo Contran.

Art. 10. Somente poderão ser destinadas à reposição as peças ou conjunto de peças usadas que atendam as exigências técnicas necessárias para sua reutilização, nos termos das normas do Contran.

§ 1° As normas do Contran deverão prever, entre outros elementos:

I – os requisitos de segurança;

II – o rol de peças ou conjunto de peças que não poderão ser destinados à reposição;

III – os parâmetros e os critérios para a verificação das condições da peça ou conjunto de peças usadas para fins de reutilização; e

IV - a forma de rastreabilidade.

§ 2° As peças ou conjunto de peças que não atenderem o disposto neste artigo serão destinados a sucata ou terão outra destinação final definida no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis da desmontagem do veículo do qual procedam, observadas, no que couber, as disposições do art. 17 desta Lei.

§ 3° É permitida a realização de reparos ou de pintura para a adequação das peças às condições de reutilização.

§ 4° É vedada a comercialização de qualquer tipo de peça ou conjunto de peças novas pela empresa de desmontagem.

Art. 11. Fica criado o banco de dados nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias, na forma desta Lei, no qual serão registrados as peças ou conjuntos de peças usadas destinados a reposição e as partes destinadas a sucata ou outra destinação final.

§ 1° A implementação e a gestão do banco de dados de que trata o *caput* são da competência do órgão executivo de trânsito da União.

§ 2° Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão participação no fornecimento de informações para o banco de dados.

§ 3° O acesso dos órgãos de segurança pública às informações constantes do banco de dados de que trata este artigo independe de ordem judicial.

§ 4° O Contran normatizará a implementação, a gestão, a alimentação e os níveis de acesso ao banco de dados de que trata este artigo.

§ 5° As informações cadastrais das empresas de desmontagem e das respectivas unidades de desmontagem serão divulgadas na internet pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal em que se situem oficinas de desmontagem.

Art. 12. A oferta e a apresentação de peças, conjuntos de peças ou serviços que incluam, total ou parcialmente, peças oriundas de desmontagem devem assegurar ao adquirente informações claras e suficientes acerca da procedência e das condições do produto.

Art. 13. Aquele que exercer suas atividades em desacordo com o disposto nesta Lei, no caso de condenação em processo administrativo sancionador, estará sujeito à sanção administrativa de multa, na forma abaixo:

I - R$ 2.000,00 (dois mil reais) para as infrações leves;

II - R$ 4.000,00 (quatro mil reais) para infrações médias; e

III - R$ 8.000,00 (oito mil reais) para infrações graves.

§ 1° Aplica-se em dobro o valor da multa em caso de reincidência na mesma infração, no prazo de 1 (um) ano.

§ 2° As multas aplicadas contra empresários individuais, microempresas e empresas de pequeno porte terão desconto de 50% (cinquenta por cento), não considerado para os fins do § 3° deste artigo.

§ 3° O acúmulo, no prazo de 1 (um) ano da primeira infração, em multas que totalizem mais de R$ 20.000,00 (vinte mil reais) acarretará a suspensão da possibilidade de recebimento de novos veículos, ou de parte de veículos, para desmonte pelo prazo de 3 (três) meses na unidade de desmontagem onde praticada a infração.

§ 4° Qualquer nova infração durante o período de suspensão do recebimento de novos veículos acarretará interdição e cassação do registro de funcionamento da empresa de desmontagem perante o órgão executivo de trânsito, permitido o requerimento de novo registro somente após o prazo de 2 (dois) anos.

§ 5° Será aplicada apenas uma multa por conduta infracional verificada na fiscalização, independentemente da quantidade de peças, conjunto de peças ou veículos envolvidos.

§ 6° O direito de ampla defesa e do contraditório contra a aplicação das sanções administrativas será exercido nos termos das normas do ente da federação respectivo.

Art. 14. São infrações leves:

I - a falta de comunicação ao órgão responsável, no prazo previsto nesta Lei, da realização de desmontagem de veículo automotor terrestre;

II – a não observância do prazo para a desmontagem ou de inutilização de qualquer veículo que dê entrada na empresa de desmontagem;

III – a não observância do prazo para o cadastro de peças e de conjunto de peças de reposição usadas e de partes destinadas a sucata no banco de dados de que trata o art. 11;

IV - o cadastro deficiente, incompleto, incorreto ou irregular de peça ou de conjunto de peças de reposição ou de partes destinadas a sucata no banco de dados previsto no art. 11;

V – a falta de destinação final das partes não destinadas à reutilização do veículo no prazo estabelecido no § 2° do art. 10;

VI - o não cumprimento, no prazo previsto nesta Lei, do disposto no § 3° do art. 4°; e

VII – o descumprimento de norma desta Lei ou do Contran para a qual não seja prevista sanção mais severa.

Art. 15. São infrações médias:

I - a não emissão imediata da nota fiscal de entrada de veículo automotor terrestre;

II – a falta de certidão de baixa de veículo desmontado na unidade de desmontagem arquivada na forma do § 2° art. 8°; e

III – o exercício de outras atividades na área da oficina de desmontagem, ressalvado o disposto no inciso VI do art. 16.

Art. 16. São infrações graves:

I – o cadastramento, no sistema de que trata o art. 11, como destinadas à reposição, de peças ou conjunto de peças usadas que não ofereçam condições de segurança ou que não possam ser reutilizadas;

II – a alienação como destinada à reposição de peça ou conjunto de peças usadas sem o cadastramento de que trata o art. 9°;

III – a não indicação clara na alienação de que se trata de peça usada;

IV – a desmontagem de veículo automotor terrestre sem a emissão da nota fiscal de entrada ou antes da expedição da certidão de baixa do registro do veículo;

V – a comercialização de peça ou conjunto de peças de reposição em desacordo com o disposto no § 1° do art. 10;

VI – a realização de atividades de conserto de veículos, comercialização de peças novas ou de venda de veículos usados, no tocante a veículos sujeitos a registro nos termos da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, na área da oficina de desmontagem;

VII – a violação da proibição de recebimento de novos veículos ou de partes de veículos; e

VIII – a realização de desmontagem de veículo em local não registrado perante o órgão executivo de trânsito competente.

Parágrafo único. Na hipótese dos incisos VII e VIII, serão também realizadas a interdição do estabelecimento e a apreensão do material encontrado para futura aplicação da pena de perdimento.

Art. 17. O atendimento do disposto nesta Lei pelo empresário individual ou sociedade empresária não afasta a necessidade de cumprimento das normas de natureza diversa aplicáveis e a sujeição às sanções decorrentes, inclusive no tocante a tratamento de resíduos e rejeitos dos veículos desmontados ou destruídos.

Art. 18. O art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:

> "Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou destinado à desmontagem, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo Contran, vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi de forma a manter o registro anterior.
>
> ..... " (NR)

Art. 19. As unidades de desmontagem de veículos já existentes antes da entrada em vigor desta Lei deverão adequar-se às suas disposições no prazo máximo de 3 (três) meses.

Art. 20. Esta Lei entra em vigor após decorrido 1 (um) ano da data de sua publicação oficial.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 23, DE 2011

Disciplina o funcionamento de empresas de desmontagem de veículos automotores terrestres, altera o art. 114 e o art. 126 da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a desmontagem de veículos automotores terrestres para comercialização de suas partes como peças de reposição ou sucata, sem prejuízo das demais disposições legais aplicáveis.

Art. 2º Para os fins desta Lei entende-se por desmanche a atividade de aquisição de veículos automotores terrestres para fins de desmontagem, seguida da comercialização dos componentes como peças de reposição ou sucata.

§ 1º São consideradas peças de reposição aquelas que, mesmo após sinistro envolvendo os veículos automotores terrestres dos quais procedam, preservem os requisitos técnicos e legais de segurança, eficiência e funcionalidade, na forma do regulamento, permitida a realização de pequenos reparos ou de pintura para sua readequação aos requisitos estabelecidos.

§ 2º As peças de veículos automotores terrestres que, por qualquer razão, não mantenham os requisitos técnicos e legais de segurança, eficiência e funcionalidade, na forma do regulamento, são consideradas sucata.

§ 3º Não poderão ser comercializadas peças ou itens de segurança.

§ 4º São peças e itens de segurança dentro dos sistemas de segurança ativa e passiva veicular: sistema de freios em geral e seus subcomponentes, sistema de controle de tração, sistema de controle de estabilidade, pneus, rodas, amortecedores, sistema de airbags em geral e seus subcomponentes, barra de proteção lateral das portas, cintos de segurança em geral e seus subsistemas, coluna de direção deformável, absorvedores de impacto.

Art. 3º A atividade de que trata esta Lei somente poderá ser realizada por empresário ou sociedade empresária que obtenha autorização específica do órgão executivo de trânsito de cada unidade da federação em que vier a atuar e poderá abranger mais de uma oficina de desmanche.

Art. 4º Somente poderão ser destinados à desmontagem os veículos automotores terrestres alienados ou leiloados como sucata ou como irrecuperáveis, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Também poderão ser destinados à desmontagem veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação, respeitadas as demais disposições desta Lei.

CAPÍTULO II
DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO

Art. 5º A autorização de que trata o art. 3º desta Lei somente será concedida à empresa que se dedique, exclusivamente, às atividades disciplinadas por esta Lei.

§ 1º Cada autorização será concedida inicialmente pelo prazo de 12 (doze) meses e deverá discriminar a localização das oficinas aptas a realizarem a atividade de desmanche.

§ 2° Transcorrido o prazo mencionado no § 1° deste artigo, a autorização será prorrogada por prazo indeterminado, desde que a empresa tenha observado integralmente as disposições legais aplicáveis, em especial as normas previstas nesta Lei.

Art. 6° O pedido de autorização para funcionamento deverá ser formulado pelo interessado perante o órgão executivo de trânsito da unidade da federação onde pretenda atuar, respeitado o regulamento expedido pela autoridade federal de trânsito e acompanhado dos seguintes documentos:

I – certidão de regularidade da sociedade empresária e de seus sócios perante o Registro de Empresas;

II – no caso de sociedade empresária, cópia dos atos constitutivos atualizados e das atas de nomeação dos administradores, se houver;

III – comprovante de inscrição perante os órgãos fazendários;

IV – comprovante de endereço da sede da sociedade e de cada oficina de desmanche a ser montada;

V – alvará de funcionamento expedido pela autoridade local e a carta de "habite-se", ou documento equivalente, expedida pelo corpo de bombeiros local;

VI – certidão de matrícula do imóvel ou contrato de locação de cada oficina de desmanche;

VII – cópia de cédula de identidade e comprovante de residência do responsável técnico pelo desmanche, que responderá civil, administrativa e penalmente pelo descumprimento do disposto nesta Lei.

Parágrafo único. O responsável técnico será o próprio empresário ou será escolhido entre os sócios administradores da sociedade empresária.

Art. 7° A empresa de desmanche deverá comunicar ao respectivo órgão executivo de trânsito a unidade da federação em que atuar, bem como à unidade da polícia civil do Estado ou do Distrito Federal responsável pela repressão ao furto e ao roubo de veículos, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração havida nos respectivos documentos societários, no quadro de empregados ou na localização e número de suas oficinas."

Art. 8° Será expedido documento padronizado e numerado, comprobatório do registro da autorização de funcionamento do desmanche, que deverá ficar exposto na sede do estabelecimento e em suas filiais, em local visível para o público, conforme regulamento.

CAPÍTULO III
DAS OPERAÇÕES

Art. 9° As empresas de desmanche somente poderão comercializar peças de reposição ou sucata previstas em regulamento.

§ 1° Os itens que possuam potencial lesivo ao meio ambiente, tais como fluidos, gases, baterias, pneus e catalisadores, entre outros, deverão ser removidos dos veículos e manipulados de forma criteriosa, observada a legislação e a regulamentação pertinentes.

§ 2° O processo de desmontagem e destinação dos materiais deve permitir e observar a correta extração, encaminhamento e eventual descarte dos resíduos e materiais obedecendo o previsto na Lei n° 12.305, de 2 de agosto de 2010, e o Decreto n° 7.404, de 23 de dezembro de 2010, que a regulamenta.

§ 3° As recomendações para a reciclagem dos materiais gerados na desmontagem, tais como aço, alumínio, chumbo, plástico e tecido seguirão as medidas técnicas que constarão do regulamento mencionado no caput do presente artigo.

Art. 10. O veículo automotor terrestre somente será considerado apto para desmontagem depois de expedida a certidão de baixa de veículo, conforme disposto no art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. A empresa de desmanche terá que emitir imediatamente a nota fiscal correspondente à entrada do veículo adquirido.

Art. 11. Cumpridas as formalidades pertinentes à certidão de baixa e à emissão da nota fiscal de entrada do veículo adquirido, a empresa de desmanche terá até 15 (quinze) dias para desmontá-lo.

§ 1º A empresa de desmanche comunicará ao órgão executivo de trânsito da unidade da federação em que atuar, em até 24 (vinte e quatro) horas, a desmontagem de cada veículo automotor terrestre adquirido para os fins estabelecidos nesta Lei.

§ 2º A empresa de desmanche deverá manter em arquivo, pelo prazo de 5 (cinco) anos, as certidões de baixa dos veículos ali desmontados.

Art. 12. Realizada a desmontagem de veículo automotor terrestre, a empresa de desmanche deverá, em até 3 (três) dias úteis cadastrar, no sistema de controle de que trata o art. 16, as peças de reposição que poderão ser comercializadas, informando sempre o veículo automotor terrestre de sua procedência.

Parágrafo único. Somente poderá registrada no sistema referido no art. 16 a peça de reposição que tiver gravada a identificação do veículo do qual procede, de maneira indelével e na forma do regulamento.

Art. 13. Somente poderá ser comercializada como peça de reposição a parte do veículo que atenda aos critérios previstos no § 1º do art. 2º desta Lei.

§ 1º Para que seja verificado o atendimento aos critérios técnicos e legais de segurança, eficiência e funcionalidade, as peças de reposição serão submetidas a avaliação funcional e inspeção visual, na forma do regulamento, e terão garantia mínima de 90 (noventa) dias, sem prejuízo das normas de defesa do consumidor.

§ 2º A sucata somente poderá ser vendida a empresas especializadas em reciclagem de matéria-prima que observem a legislação ambiental em vigor.

§ 3º As peças que não puderem ser comercializadas sob qualquer uma das suas formas previstas nesta Lei deverão ser descartadas, no prazo máximo de 30 (trinta) dias da desmontagem do veículo automotor terrestre do qual procedam, observada a legislação e a regulamentação pertinentes, a fim de se evitar comprometimento do meio ambiente ou da saúde pública.

Art. 14. É vedada a comercialização, por empresa de desmanche, de qualquer tipo de peça ou agregado veicular em estado novo ou que possa, de alguma forma, induzir o consumidor a erro quanto à sua procedência.

Art. 15. A atividade dos estabelecimentos de desmanche será fiscalizada e punida na forma do regulamento, observado o disposto no Capítulo V desta Lei.

CAPÍTULO IV
DO CONTROLE DE DESMANCHES E DA REVENDA DE PEÇA USADAS

Art. 16. Será criado o Sistema Nacional de Controle de Desmanches e Revenda de Peças Usadas, que consistirá em banco de dados sobre as atividades das empresas disciplinadas por esta Lei e em cadastro das peças de reposição ou sucata por elas comercializadas, na forma do regulamento.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

Art. 17. A empresa de desmanche que exercer suas atividades em desacordo com o disposto nesta Lei estará sujeita às seguintes penalidades, sem prejuízo da apuração de responsabilidade no âmbito civil e criminal:

I – multa de 5 (cinco) salários-mínimos, para infrações de natureza leve;

II – multa de 20 (vinte) salários-mínimos, para infrações de natureza grave; e

III – multa de 40 (quarenta) salários-mínimos e cassação da autorização para funcionamento, para infrações de natureza gravíssima.

Parágrafo único. A multa aplica-se em dobro em caso de reincidência.

Art. 18. A reincidência em 3 (três) infrações leves ou 2 (duas) graves acarretará a cassação da autorização para funcionamento.

Art. 19. Serão consideradas infrações de natureza leve, por evento verificado:

I – a não emissão da nota fiscal de entrada de veículo automotor terrestre no prazo previsto nesta Lei;

II – a falta de comunicação ao órgão responsável no prazo previsto nesta Lei, da realização de desmontagem de veículo automotor terrestre;

III – a venda de sucata a empresa não especializada em reciclagem de matéria-prima ou que não observe a legislação e a regulamentação pertinentes;

IV – a não observância do prazo para a desmontagem de qualquer veículo automotor terrestre que venha a ser adquirido;

V – a não observância do prazo para o cadastro de peças de reposição no sistema de controle de que trata o art. 16 desta Lei;

VI – a inexistência de cadastro ou o cadastro deficiente, incompleto, incorreto ou irregular de peças de reposição no sistema previsto no art. 16 desta Lei;

VII – o não cumprimento, no prazo previsto nesta Lei, do disposto no art. 7º desta Lei.

Art. 20. Serão consideradas infrações de natureza grave, por evento verificado:

I – a infração ao art. 14 desta Lei;

II – a não observância das regras referentes à instalação e ao funcionamento das empresas ou à manipulação ambiental de peças de reposição e sucata, previstas nesta Lei.

Parágrafo único. A caracterização de infração descrita no inciso II deste artigo e sua punição na forma desta Lei não eximem o infrator das demais penalidades aplicáveis nos termos da legislação vigente.

Art. 21. Serão consideradas infrações de natureza gravíssima:

I – a comercialização, como peça de reposição, de parte de veículo automotor que não atenda aos critérios previstos no § 1º do art. 2º;

II – a desmontagem de veículo automotor terrestre sem a devida emissão da nota fiscal de entrada ou antes da expedição da certidão de baixa de veículo;

III – a comercialização de peça que não tenha procedência legal nos casos citados nesta Lei.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 22. O art. 114 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 114. O veículo será identificado, obrigatoriamente, por caracteres gravados no chassi ou o monobloco, e reproduzido

em seus componentes e peças principais, conforme regulamentação do Contran.

§ 1° A gravação no chassi ou no monobloco não poderá ser alterada e será realizada necessariamente pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante, suas características e o ano de fabricação.

§ 2° A reprodução da identificação de que trata o § 1° deste artigo em outros componentes e peças principais do veículo poderá ser realizada por empresa devidamente credenciada nos órgãos de trânsito estaduais e do Distrito Federal, nos casos e na forma em que o Contran especificar.

§ 3° As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.

§ 4° Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo e das respectivas peças."(NR)

Art. 23. O parágrafo único do art. 126 da Lei n° 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 126.....

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário em caráter definitivo." (NR)

Art. 24. Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

Justificação

O furto e o roubo de veículos tem sido uma das maiores preocupações da sociedade atual. São inúmeras as ocorrências que acabam por trazer não só perdas materiais como também, em alguns casos, violência física e moral ou até mesmo a perda de vidas humanas.

Essas ocorrências estão relacionadas aos roubos, furtos, fraudes, adulterações e tudo o mais que se possa imaginar na época atual no que diz respeito à frota de veículos automotores, diga-se de passagem, em número crescente, que circulam pelas vias públicas do território nacional.

Pode-se constatar que por trás das atividades ilícitas estão os desmanches ilegais, cuja atuação depende da atividade criminosa para que sejam colocadas em circulação peças automotivas oriundas do furto e roubo de veículos, ou utilizados documentos de veículos irrecuperáveis cujos registros deveriam ter sido baixados perante os órgãos competentes, para a reinserção, no mercado, de veículos roubados com documentação aparentemente legalizada.

Sem regras, o que vemos é o fomento à criminalidade e à banalização do comércio ilegal de peças automotivas.

O propósito deste projeto de lei é criar regras rígidas e objetivas de autorização para o funcionamento dos estabelecimentos que desenvolvam a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres e a comercialização de peças de reposição e sucatas, de acordo com determinados critérios.

A obrigatoriedade da baixa de registro perante o órgão responsável, aliada a um rígido controle pelo Estado, materializado, principalmente, na identificação das peças automotivas por parte dos fabricantes de veículos, permitindo o seu rastreamento, além da criação de um banco de dados – o Sistema Nacional de Controle de Desmanches e Revenda de Peças Usadas – que permitirá ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e aos Departamentos Estaduais de Trânsito – DETRANs controlarem todas as informações relativas à origem das peças, números de notas fiscais, quantidade de peças aproveitadas e de peças em estoque nos desmanches, dentre outros, certamente inibirá o comércio ilegal de peças automotivas, e, por conseqüência, coibirá a escalada alarmante de furto e roubo de veículos automotores. Não se pode esquecer, igualmente, que o consumidor poderá passar a confiar nos estabelecimentos de revenda de peças automotivas usadas, pois saberá que as peças comercializadas por tais estabelecimentos manterão os necessários requisitos técnicos e legais de segurança, eficiência e funcionalidade, o que acarretará, indubitavelmente, o aquecimento e crescimento desse setor e repercutirá positivamente na arrecadação de tributos.

Outrossim, com a regulamentação da atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, vários estabelecimentos passarão da clandestinidade para a atividade lícita, gerando empregos e estimulando o comércio legal de peças usadas de veículos automotores.

Também são razões que fundamentam o presente projeto de lei a preocupação com o descarte de peças automotivas no meio ambiente e o esgotamento das fontes naturais de matérias-primas, jungidos à importância da reciclagem e do consumo responsável de bens duráveis. Apenas a título exemplificativo, pode-se mencionar que vários países da União Européia vêm desenvolvendo projetos semelhantes, destacando-se entre eles a Espanha, que desde 2002 editou lei tratando da matéria. Na América do Sul já temos a experiência da Argentina, comprovando que os resultados são positivos, não só pela diminuição do número de furtos e roubos de veículos automotores, como pela questão do aproveitamento de peças de forma lícita e da diminuição do volume de sucatas, sem que haja qualquer prejuízo ao meio ambiente e à saúde pública.

Se incorporadas ao ordenamento jurídico pátrio as regras previstas neste projeto, certamente haverá a ampliação da vida útil de algumas peças de veículos automotores terrestres e, via reflexa, a redução da quantidade de descartes irregulares destas junto ao meio ambiente. Vale observar que além do manuseio ecologicamente correto dessas peças pelas empresas responsáveis pela desmontagem de veículos, este projeto também busca resguardar a saúde pública, tornando proibido o abandono de tais materiais pelos desmanches.

É fato já existirem leis esparsas no Brasil que tratam da matéria em comento, como, por exemplo, leis emitidas pelos Estados do Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Goiás. Todavia, entende-se que em razão da relevância da matéria, faz-se necessária a regulamentação da desmontagem de veículos automotores terrestres e do comércio de peças automotivas usadas e sucatas por lei federal, para que as regras cabíveis possam ser cumpridas de maneira uniforme, propiciando um maior controle de tal atividade por parte das autoridades competentes, e, indiretamente, um combate mais eficaz às indesejadas ações criminosas a ela relacionadas.

A criação do desmanche legal trará repercussões positivas importantes em vários setores da vida econômica do País, além de vir em encontro da proteção dos direitos e interesses do consumidor e contribuir diretamente para a preservação do meio ambiente.

Como conseqüência, o combate ao roubo e ao furto de veículos que por ano subtrai 400 mil veículos da frota nacional, dos quais somente 50% são recuperados, poderá se dar de forma mais inteligente e eficiente. Calcula-se que, pelo menos, metade dos 200 mil veículos não recuperados alimenta os "desmanches ilegais".

Os efeitos econômicos da quebra de um ciclo vicioso que se inicia com o roubo de veículos, com violência e muitas vezes morte dos motoristas e passageiros, passa pela venda de peças "desmanchadas", pela corrupção, pelo aparelhamento do crime e pela evasão de impostos, são facilmente elencáveis, como abaixo:

- redução da violência urbana com a diminuição de roubos de veículos e vítimas (nos doze meses seguintes à criação dos desmanches legais na Argentina, o índice de roubos de automóveis caiu em 50% (cinqüenta por cento);
- diminuição de acidentes causados por utilização de peças inadequadas e não seguras;
- aumento na arrecadação de impostos;
- preservação do meio ambiente;
- redução de efeitos nocivos à saúde com repercussão no combate à dengue e contaminação do solo com efeitos na água utilizada pela população;
- criação de novos postos de trabalho.

Desse modo, visando o aperfeiçoamento da legislação vigente, proponho o presente Projeto de Lei e conto, desde já, com o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 2011.

Deputado Armando Vergílio (PMN/GO)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

Publicado no **DSF**, de 08/06/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 353, DE 2012

Altera o artigo 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro,* para tornar obrigatória a baixa de veículo irrecuperável, definitivamente desmontado, vendido ou leiloado como sucata.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 126. É obrigatória a baixa de registro de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, sinistrado com perda total ou objeto de indenização total ou parcial por desinteresse comercial de recuperar o bem, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

§ 1º A obrigação de que trata o *caput* dar-se-á no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, por parte:

I – do proprietário se o veículo não for segurado;

II – da companhia seguradora quando o veículo sinistrado com perda total for objeto de indenização total ou parcial por desinteresse comercial de recuperar o bem.

2

§ 2º Para a baixa do veículo deverá o órgão de trânsito competente recolher os documentos de registro e licenciamento, placas e determinar a destruição da numeração do chassi;

§ 3º A baixa do veículo deverá ocorrer independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, que serão lançados de acordo com a ocorrência do fato gerador, observados os dados cadastrais pertinentes ao contribuinte.

§ 4º A baixa do veículo impede que o veículo volte à circulação

§ 5º O veículo só poderá ser objeto de leilão ou venda como sucata mediante a apresentação de certidão de sua baixa.

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

JUSTIFICAÇÃO

A atual legislação determina que a baixa definitiva de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá ser requerida pelo proprietário ou pela companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, contudo permite que esses responsáveis se eximam dessa obrigação, possibilitando que sucatas de veículos irrecuperáveis, desmontado, sinistrado sejam usadas para legalizar veículos roubados.

É o que ocorreu no ano de 2010, quando Carlos Roberto Santos da Silva teve sua camionete roubada e oito meses depois, a polícia apreendeu um veículo que tinha uma peça com a numeração do carro dele. A camionete roubada foi montada em um chassi de um veículo adquirido em leilão oficial em Porto Alegre, e que pertencia a Polícia Rodoviária Federal de Florianópolis, e utilizava para transitar as placas e documentos do veículo adquirido no leilão.

Também vem ocorrendo a venda de veículos irrecuperáveis, os quais são indenizados pelas seguradoras por perda total e vendidos no mercado como sucata, sem, contudo o procedimento prévio da baixa do veículo no órgão de trânsito, permitindo com isso a utilização desses automóveis na montagem, sobre o seu chassi, de veículos idênticos roubados posteriormente por encomenda.

Com esses exemplos concluímos que a inexistência de legislação eficaz

Com esses exemplos concluímos que a inexistência de legislação eficaz para a baixa de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, sinistrado com perda total ou objeto de indenização total ou parcial por desinteresse comercial de recuperar o bem, possibilita a ação de atividades criminosas, ao permitir que o documento de registro do veículo irrecuperável seja aproveitado para “esquentar” um veículo objeto de crime, proporcionando uma atividade altamente lucrativa.

A proposição legislativa que ora apresento tem o objetivo de trazer para o Senado Federal e Câmara dos Deputados o debate sobre o procedimento de baixa dos veículos irrecuperáveis

Visa o presente projeto impedir a ação de quadrilhas especializadas em legalizar veículos furtados ou roubados através de utilização de documentos e chassi de veículos irrecuperáveis e representará grande contribuição ao combate aos crimes de furto, roubo e latrocínio.

Essas as razões por que peço o apoio para a presente proposição.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**

4

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

.....

(À Comissão de Constituição , Justiça e Cidadania, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 26/09/2012.

2

PARECER Nº , DE 2013

SF/13243.17895-88

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 196, de 2007, do Senador Jayme Campos, que *acrescenta § 3º ao art. 6º da Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994, para determinar que os rótulos das bebidas que menciona especifiquem o teor calórico nelas contido e apresentem frase de advertência quanto aos riscos da obesidade infantil.*

RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

I – RELATÓRIO

Esta Comissão examina o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 196, de 2007, de iniciativa do Senador Jayme Campos, estruturado em dois artigos.

O art. 1º acrescenta § 3º ao art. 6º da Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994, que *dispõe sobre a padronização, a classificação, o registro, a inspeção, a produção e a fiscalização de bebidas, autoriza a criação da Comissão Intersetorial de Bebidas e dá outras providências*, com o objetivo de incluir, nos rótulos de refrigerantes, refrescos, xaropes, preparados sólidos ou líquidos para refresco ou para refrigerante e dos sucos a que forem adicionados açúcares, o seu teor calórico, além da seguinte frase de advertência: "O consumo abusivo deste produto pode causar obesidade infantil, levando a graves doenças como diabetes, pressão alta e cardiopatias, com aumento do risco de infarto e de derrames".

O art. 2º, cláusula de vigência, define que a lei que resultar da proposta entrará em vigor cento e oitenta dias após a sua publicação.

SF/13243.17895-88

Na justificação, o autor expõe os maus hábitos alimentares que induzem à obesidade infantil, exibe estatísticas que mostram o agravamento desse sério problema de saúde pública e enuncia os vários malefícios dele advindos.

Inicialmente, o PLS nº 196, de 2007, foi distribuído à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e à Comissão de Assuntos Sociais (CAS), em decisão terminativa.

Na CMA, em 6 de março de 2012, a relatora da matéria, Senadora Vanessa Grazziotin, opinou favoravelmente à proposição, com a indicação de uma emenda. No entanto, em seguida, sob a forma de voto em separado oral, o Senador Romero Jucá alegou que o teor calórico das bebidas já consta no vasilhame, conforme disposto em lei, e que seria excessiva qualquer tipo de advertência; concluindo pela rejeição do projeto. A CMA decidiu, então, pela rejeição do relatório apresentado pela Senadora Vanessa Grazziotin e pela aprovação do voto em separado (oral), que passou a constituir o Parecer daquela Comissão, pela rejeição da proposta.

Em 10 de abril de 2012, foi apresentado o relatório do vencido.

Posteriormente, no dia 12 de abril, foram lidos em Plenário os Requerimentos nºs 281 e 282, ambos de 2012, respectivamente, de autoria dos Senadores Romero Jucá e Delcídio do Amaral. O primeiro solicita a audiência desta Comissão, ao passo que o segundo requer o exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Com a aprovação desses requerimentos, após a apreciação deste colegiado, a proposta será encaminhada à CAE e à CAS, cabendo a esta última a decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

É prerrogativa desta Comissão opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da proposição sob

comento, além de emitir parecer sobre o seu mérito, porquanto se trata de matéria de competência da União.

SF/13243.17895-88

Em relação à constitucionalidade, assinale-se que o PLS nº 196, de 2007, guarda harmonia com os dispositivos constitucionais relativos à competência da União. Ademais, está em consonância com as regras pertinentes às atribuições do Congresso Nacional e à legitimidade de iniciativa. A proposição não contraria disposições constitucionais, nem regimentais.

No tocante à juridicidade, a proposta satisfaz as exigências de inovação, efetividade, espécie normativa adequada, coercitividade e generalidade.

Passemos ao exame de mérito.

De imediato, cumpre-nos salientar a relevância da proposição, de autoria do Senador Jayme Campos, porquanto pretende combater a obesidade, sério fator de risco das doenças crônicas não transmissíveis.

A propósito, segundo o Sistema de *Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico* (VIGITEL), do Ministério da Saúde, nas 26 capitais brasileiras e no Distrito Federal, 51% da população adulta pesquisada estão com o peso acima dos níveis recomendados (sobrepeso) e 17,1% estão obesos. Essas informações foram divulgadas em agosto de 2013.

É de realçar que, em 2006, o sobrepeso atingia 43,2% dos adultos e a obesidade 11,6% deles. De 2006 a 2012, o sobrepeso aumentou aproximadamente 18% e a obesidade, 47,4%.

Como se vê, essas estatísticas denotam o crescimento expressivo tanto do sobrepeso quanto da obesidade, revelando-se alarmante a evolução da porcentagem de obesos no País ao longo desse período.

Conforme mencionado anteriormente, a obesidade é um sério fator de risco das doenças crônicas não transmissíveis, a saber: câncer, diabetes, doenças do aparelho circulatório, doenças respiratórias crônicas (asma e enfisema pulmonar), entre outras.

É mister enfatizar que, no Brasil, as doenças crônicas não transmissíveis correspondem a 72% das causas de morte. Daí decorre a importância da prevenção dos fatores de risco dessas enfermidades.

Por conseguinte, o combate à obesidade deve ser uma prioridade de saúde pública.

Por sua vez, conforme reza o art. 196 da Constituição, *a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação*.

Seguindo essa linha de raciocínio, *são de relevância pública as ações e serviços de saúde, cabendo ao Poder Público dispor, nos termos da lei, sobre sua regulamentação, fiscalização e controle, devendo sua execução ser feita diretamente ou através de terceiros e, também, por pessoa física ou jurídica de direito privado*, de acordo com o art. 197 da Carta Política de 1988.

Ainda sobre o texto constitucional, compete à lei federal estabelecer os meios legais que garantam à pessoa e à família a possibilidade de se defenderem da propaganda de produtos, práticas e serviços que possam ser nocivos à saúde, como previsto no seu art. 220, § 3º, inciso II.

Em nosso entendimento, o PLS nº 196, de 2007, contribui para o aperfeiçoamento da aludida Lei nº 8.918, de 1994, e, por conseguinte, concluímos que a proposição é meritória.

A respeito da eficácia das frases de advertência, vale registrar uma pesquisa realizada entre 2002 e 2005, nos Estados Unidos, Canadá, Reino Unido e Austrália – conduzida pela Universidade de Waterloo (Canadá) – de avaliação do efeito dessas advertências constantes de maços de cigarros. A conclusão é que elas são eficientes para reduzir o consumo daqueles produtos, sendo mais efetivas aquelas que incluem imagens que ilustrem o sentido da mensagem, como prevê a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de cigarros e outros produtos.

SF/13243.17895-88

Dessa maneira, consideramos oportuna a inserção do uso de imagens ou figuras ilustrativas dos males decorrentes do consumo excessivo de refrigerantes e bebidas açucaradas assemelhadas, na sua embalagem, como já é feita com os produtos de tabaco.

Quanto à técnica legislativa, torna-se necessário proceder a alguns reparos. Note-se que o § 3º, acrescentado, não corresponde ao conteúdo do *caput* do art. 6º. Ademais, parece-nos mais adequada a adoção de uma expressão genérica para designar as bebidas objeto da proposição. Nesse sentido, optamos por utilizar a expressão já consagrada em normas infralegais sobre o assunto e por incluir, no corpo da lei alterada, um artigo novo em vez do acréscimo do parágrafo mencionado. Para tanto, oferecemos as duas emendas abaixo formuladas.

SF/13243.17895-88

III – VOTO

Por essas razões, nosso parecer é pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei do Senado nº 196. de 2007, e, no mérito pela sua aprovação, com as duas emendas a seguir indicadas.

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:

> "Altera a Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994, para impor que as embalagens de bebidas açucaradas informem o teor calórico e contenham advertência sobre os malefícios decorrentes do consumo abusivo dessas bebidas."

EMENDA Nº – CCJ

Acrescente-se à Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994, nos termos do que dispõe o art. 1º do PLS nº 196, de 2007, o seguinte art. 7º-A:

"**Art. 7º-A.** As embalagens das bebidas açucaradas deverão informar o teor calórico e conter advertência sobre os malefícios decorrentes do consumo abusivo dessas bebidas, segundo frases estabelecidas pelo Ministério da Saúde, usadas sequencialmente, de forma simultânea ou rotativa, acompanhadas de imagens ou figuras que ilustrem o sentido da mensagem." (NR)

SF/13243.17895-88

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 196, DE 2007

Acrescenta §3º ao art. 6º da Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994, para determinar que os rótulos das bebidas que menciona especifiquem o teor calórico nelas contido e apresentem frase de advertência quanto aos riscos da obesidade infantil.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 8.918, de 14 de julho de 1994, passa a vigorar acrescido do §3º, com a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

§3º Os refrigerantes, refrescos, xaropes, preparados sólidos ou líquidos para refresco ou para refrigerante e os sucos a que forem adicionados açúcares deverão mencionar em seus rótulos, de forma facilmente legível, além dos dizeres obrigatórios estabelecidos na legislação específica, a medida de seu teor calórico, seguida da seguinte frase de advertência: 'O consumo abusivo deste produto pode causar obesidade infantil, levando a graves doenças como diabetes, pressão alta e cardiopatias, com aumento do risco de infarto e de derrames'". (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A da obesidade infantil cresce assustadoramente no Brasil. As elevadas taxas de morbidade conseqüentes dos maus hábitos alimentares representam significativo impacto sobre os custos do

sistema de saúde pública em nosso país e ameaçam reduzir drasticamente a expectativa de vida das próximas gerações de brasileiros. Segundo a Sociedade Latino-Americana de Associações de Obesidade, o Brasil registrou um aumento de 239% dos casos, nas últimas duas décadas. Hoje, um terço das nossas crianças apresenta sobrepeso. Em apenas 3 anos, serão 61,6%, segundo as projeções divulgadas.

Trata-se de um problema que aflige o mundo inteiro e as estatísticas mostram resultados devastadores. A Organização Mundial da Saúde comparou os índices da doença ao longo de 20 anos, em 60 países que representam mais da metade da população mundial, e constatou que o problema explodiu em 58 deles.

Estudos recentes publicados pela organização Força-Tarefa Internacional contra a Obesidade (IOTF), dão conta de que o número de jovens obesos dobrará até o ano de 2010. A cada ano a Europa terá mais 1,3 milhão de garotos acima do peso, o que totalizará 26 milhões de obesos. Na América do Sul, 15,2% das crianças e adolescentes apresentarão obesidade.

O número de jovens obesos no Brasil cresceu, em vinte anos, quatro vezes mais que nos Estados Unidos, onde o problema já é gravíssimo. Uma pesquisa feita por lá com mães de crianças acima do peso revelou que 79% delas não notavam nada de errado na silhueta dos filhos. Outra pesquisa, com famílias de crianças francamente obesas, revelou que 35% dos pais nem sequer imaginavam que elas pudessem estar nesta condição. Uma terceira pesquisa americana, feita com 103 jovens, revelou que uma lata da bebida por dia equivale a um ganho de cerca de seis quilos em um ano.

Vale lembrar que o excesso de peso em 80% das crianças já registra algum tipo de alteração no mecanismo da insulina ou nas taxas de colesterol e de triglicérides. Um terço apresenta gordura no fígado, o que predispõe à cirrose.

Em trinta anos o consumo brasileiro de refrigerantes cresceu 400%. Ele representa hoje 66 litros ao ano, ou seis quilos de açúcar, por pessoa. Um excesso diário de apenas 120 kcal (um copo de refrigerante

comum) é capaz de produzir em 10 anos um acréscimo de peso superior a 50 quilos.

O art. 31 da Lei 8.078, de 11 de setembro de 1.990 (Código de Defesa do Consumidor) determina expressamente que a oferta e apresentação de produtos devem assegurar informações corretas, claras, precisas e ostensivas sobre os riscos que apresentam à saúde e segurança dos consumidores. A obesidade infantil acarreta inúmeras disfunções, como apnéia do sono, pressão alta, inchaço no coração, asma, gordura no fígado, pedras na vesícula, doenças do refluxo, ovário policístico, resistência à insulina, diabetes tipo 2, problemas nos ossos, hormônios alterados, índices elevados de colesterol e triglicérides etc.

O mais grave é que a tendência à coagulação acelerada do sangue, com alterações nas paredes internas das artérias mais tarde leva aos ataques cardíacos e aos derrames cerebrais. Ademais, há que se considerar a ocorrência de distúrbios psicossociais conseqüentes à auto-estima rebaixada, à deformação da auto-imagem e à visão preconceituosa da sociedade, ao estigmatizar a criança obesa, que pode levar a quadros depressivos na adolescência, abuso de drogas e transtornos de ansiedade.

Diante de tão contundentes argumentos, espero contar com o apoio dos ilustres pares, com vistas à aprovação deste projeto, a meu ver indispensável no combate a tão furtiva ameaça à saúde e ao bem-estar de nosso povo.

Sala das Sessões, 18 de abril de 2007.

Senador JAYME CAMPOS

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.918, DE 14 DE JULHO DE 1994.

Regulamento
Mensagem de Veto

Dispõe sobre a padronização, a classificação, o registro, a inspeção, a produção e a fiscalização de bebidas, autoriza a criação da Comissão Intersetorial de Bebidas e dá outras providências.

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

Art. 1º É estabelecida, em todo o território nacional, a obrigatoriedade do registro, da padronização, da classificação, da inspeção e da fiscalização da produção e do comércio de bebidas.

Parágrafo único. A inspeção e a fiscalização de que trata esta lei incidirão sobre:

I - Inspeção:

a) equipamentos e instalações, sob os aspectos higiênicos, sanitários e técnicos;

b) embalagens, matérias-primas e demais substâncias, sob os aspectos higiênicos, sanitários e qualitativos;

II - Fiscalização;

a) estabelecimentos que se dediquem à industrialização, à exportação e à importação dos produtos objeto desta lei;

b) portos, aeroportos e postos de fronteiras;

c) transporte, armazenagem, depósito, cooperativa e casa atacadista; e

d) quaisquer outros locais previstos na regulamentação desta lei.

Art. 2º O registro, a padronização, a classificação, e, ainda, a inspeção e a fiscalização da produção e do comércio de bebidas, em relação aos seus aspectos tecnológicos, competem ao Ministério da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária.

Art. 3º A inspeção e a fiscalização de bebidas, nos seus aspectos bromatológicos e sanitários, são da competência do Sistema Único de Saúde (SUS), por intermédio de seus órgãos específicos.

Art. 4º Os estabelecimentos que industrializem ou importem bebidas ou que as comercializem a granel só poderão fazê-lo se obedecerem, em seus equipamentos e instalações, bem como em seus produtos, aos padrões de identidade e qualidade fixados para cada caso.

Parágrafo único. As bebidas de procedência estrangeira somente poderão ser objeto de comércio ou entregues ao consumo quando suas especificações atenderem aos padrões de identidade e qualidade previstos para os produtos nacionais, excetuados os produtos que tenham características peculiares e cuja comercialização seja autorizada no país de origem.

Art. 5º Suco ou sumo é bebida não fermentada, não concentrada e não diluída, obtida da fruta madura e sã, ou parte do vegetal de origem, por processamento tecnológico adequado, submetida a tratamento que assegure a sua apresentação e conservação até o momento do consumo.

§ 1º O suco não poderá conter substâncias estranhas à fruta ou parte do vegetal de sua origem, excetuadas as previstas na legislação específica.

§ 2º No rótulo da embalagem ou vasilhame do suco será mencionado o nome da fruta, ou parte do vegetal, de sua origem.

§ 3º O suco que for parcialmente desidratado deverá mencionar no rótulo o percentual de sua concentração, devendo ser denominado suco concentrado.

§ 4º Ao suco poderá ser adicionado açúcar na quantidade máxima de dez por cento em peso, devendo constar no rótulo a designação suco adoçado.

§ 5º É proibida a adição, em sucos, de aromas e corantes artificiais.

Art. 6º A bebida conterá, obrigatoriamente, a matéria-prima natural responsável pelas suas características organolépticas, obedecendo aos padrões de identidade e qualidade previstos em regulamento próprio.

§ 1º As bebidas que não atenderem ao disposto no caput deste artigo serão denominadas artificiais e deverão observar as disposições regulamentares desta lei.

§ 2º As bebidas que apresentarem características organolépticas próprias de matéria-prima natural de sua origem, ou cujo nome ou marca se lhe assemelhe, conterão, obrigatoriamente, esta matéria-prima nas quantidades a serem estabelecidas na regulamentação desta lei.

Art. 7º As bebidas dietéticas e de baixa caloria poderão ser industrializadas observadas as disposições desta lei, do seu regulamento e legislação complementar, permitido o emprego de edulcorantes naturais e sintéticos na sua elaboração.

§ 1º Na industrialização de bebidas dietéticas e de baixa caloria, poderão ser feitas associações entre edulcorantes naturais e sintéticos, obedecido o disposto na regulamentação desta lei.

§ 2º Na rotulagem de bebida dietética e de baixa caloria, além dos dizeres a serem estabelecidos na regulamentação desta lei, deverá constar o nome genérico do edulcorante, ou edulcorantes, quando houver associação, sua classe e quantidade ou peso por unidade.

§ 3º É livre a comercialização, em todo o território nacional, das bebidas dietéticas e de baixa caloria, observadas as disposições desta lei.

Art. 8º É facultado o uso da denominação conhaque, seguida da especificação das ervas aromáticas ou componentes outros empregados como substância principal do produto destilado alcoólico que, na sua elaboração, não aproveite como matéria-prima o destilado ou aguardente vínica.

Art. 9º Sem prejuízo da responsabilidade civil e penal cabível, a infração das disposições desta lei acarretará, isolada ou cumulativamente, nos termos previstos em regulamento, além das medidas cautelares de fechamento do estabelecimento, apreensão e destinação da matéria-prima, produto ou equipamento, as seguintes sanções administrativas:

I - advertência;

II - (Vetado).

III - inutilização da matéria-prima, rótulo e/ou produto;

IV - interdição do estabelecimento ou equipamento;

V - suspensão da fabricação do produto; e

VI - cassação da autorização para funcionamento do estabelecimento cumulada ou não com a proibição de venda e publicidade do produto.

Art. 10. Na aplicação das medidas cautelares ou do auto de infração, haverá nomeação de um depositário idôneo.

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 11. O Poder Executivo fixará em regulamento, além de outras providências, as disposições específicas referentes à classificação, padronização, rotulagem, análise de produtos, matérias-primas, inspeção e fiscalização de equipamentos, instalações e condições higiênico-sanitárias dos estabelecimentos industriais, artesanais e caseiros, assim como a inspeção da produção e a fiscalização do comércio de que trata esta lei.

Art. 12. (Vetado).

Art. 13. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de cento e oitenta dias, contados de sua publicação.

Art. 14. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

. 15. Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei nº 5.823, de 14 de novembro de 1972.

Brasília, 14 de julho de 1994; 173º da Independência e 106º da República.

ITAMAR FRANCO
Synval Guazzelli
Henrique Santillo

Este texto não substitui o publicado no D.O.U de 15.7.1994

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

.....

Art. 31. A oferta e apresentação de produtos ou serviços devem assegurar informações corretas, claras, precisas, ostensivas e em língua portuguesa sobre suas características, qualidades, quantidade, composição, preço, garantia, prazos de validade e origem, entre outros dados, bem como sobre os riscos que apresentam à saúde e segurança dos consumidores.

.....

(Ás Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 19/4/2007.

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

(OS:11889/2007)

RELATÓRIO DO VENCIDO

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 196, de 2007, do Senador Jayme Campos, que *acrescenta § 3° ao art. 6° da Lei n° 8.918, de 14 de julho de 1994, para determinar que os rótulos das bebidas que menciona especifiquem o teor calórico nelas contido e apresentem frase de advertência quanto aos riscos da obesidade infantil.*

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

Designado pela Presidência desta Comissão, nos termos do art. 128 combinado com o art. 132, § 5º, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, apresentamos este relatório do vencido.

Na reunião da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), realizada no dia 6 de março de 2012, o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 196, de 2007, de iniciativa do Senador Jayme Campos, que *acrescenta § 3° ao art. 6° da Lei n° 8.918, de 14 de julho de 1994, para determinar que os rótulos das bebidas que menciona especifiquem o teor calórico nelas contido e apresentem frase de advertência quanto aos riscos da obesidade infantil*, foi incluído como item n° 10.

A relatora da matéria, Senadora Vanessa Grazziotin, opinou favoravelmente ao PLS n° 196, de 2007, com a indicação de uma emenda.
Em seguida, sob a forma de voto em separado oral, argumentamos que o teor calórico das bebidas já consta no vasilhame, conforme regulado em lei, e que qualquer advertência a mais seria excessiva; e concluímos pela rejeição do projeto.
Submetido o parecer à votação, esta Comissão deliberou pela rejeição do relatório apresentado pela Senadora Vanessa Grazziotin e pela aprovação do voto em separado (oral) de nossa autoria, que passa a constituir o Parecer da CMA, pela rejeição do PLS n° 196, de 2007.

A matéria será remetida à Comissão de Assuntos Sociais para exame, em decisão terminativa.

22

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

3

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2006, do Senador Valdir Raupp, que *regulamenta o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, para instituir o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica*.

RELATOR: Senador **EDUARDO BRAGA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 268, de 2006, do Senador Valdir Raupp. A proposição procura regulamentar *o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, para instituir o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica*.

De acordo com o projeto, os princípios de utilização da Floresta Amazônica devem incluir a manutenção do equilíbrio ecológico e da biodiversidade, a exploração sustentável dos recursos naturais e dos recursos florestais, a conservação dos recursos hídricos e do solo, o atendimento das necessidades das comunidades locais e o respeito às formas de vida das populações tradicionais.

O Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica, composto pelo Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), os Programas de Ação e Gestão e o Sistema Nacional de Informações sobre Meio Ambiente (SINIMA), tem por objetivo fundamental compatibilizar desenvolvimento econômico com preservação ambiental e justiça social.

Além de definir as linhas mestras do ZEE e dos Programas de Ação e Gestão, o projeto estabelece critérios gerais para a criação de

incentivos econômicos para a proteção e o uso sustentável da Floresta Amazônica. Por fim, o PLS nº 268, de 2006, cria o Fundo de Conservação da Floresta Amazônica.

Arquivada ao final da 53ª Legislatura, a proposição voltou a tramitar por força da aprovação do Requerimento nº 324, de 2011, de autoria do Senador Valdir Raupp. Após exame da CCJ, o projeto segue para análise das Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e, para decisão terminativa, de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA).

50054.20872

Até o momento, não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão pronunciar-se sobre os aspectos constitucionais, jurídicos e regimentais do projeto em análise, nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal.

Conforme o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, *a Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais*.

Contudo, apenas a Mata Atlântica já dispõe de lei que defina as condições de proteção e exploração do bioma, requerida pela Carta Magna. O PLS nº 268, de 2006, vem, em boa hora, preencher esta lacuna no que se refere à Floresta Amazônica brasileira.

No que tange à análise da constitucionalidade formal, o projeto trata da proteção do meio ambiente. Insere-se, portanto, no campo das competências legislativas comuns da União, dos Estados, do Distrito Federal (art. 24, VI, da Constituição Federal – CF). A proposição não interfere nos temas de competência exclusiva do Congresso Nacional (art. 49, da CF), e a espécie normativa escolhida – projeto de lei – está adequada à matéria a ser disciplinada.

No entanto, ao criar o Fundo de Conservação da Floresta Amazônica, o PLS nº 268, de 2006, incorre em vício de iniciativa, pois invade

a esfera de iniciativa privativa do Presidente da República (art. 61, § 1º, da CF).

Sob a perspectiva material, entendemos que não há afronta a nenhum princípio ou direito fundamental consagrado no texto constitucional. Ademais, a proposição mostra-se sintonizada com as prescrições do Capítulo VI do Título VIII da CF, dedicado integralmente à proteção do meio ambiente.

50054.20872

Consideramos a regulamentação da proteção e da exploração dos recursos naturais da Floresta Amazônica um tema de fundamental importância para o País. Desse modo, não podemos nos furtar a contribuir para o aprimoramento do texto, no que se refere ao mérito da proposição. Nos quase seis anos de tramitação da proposta, a questão ganhou contornos ainda mais complexos, e diversas inovações foram introduzidas mais fortemente no debate, como, por exemplo, o pagamento por serviços ambientais.

O saneamento das inconstitucionalidades apresentadas, bem como a nossa contribuição para o aprimoramento do PLS nº 268, de 2006, estão consubstanciadas em Substitutivo que apresentamos.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2006, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, DE 2006

Dispõe sobre a proteção, a regeneração e a utilização da Floresta Amazônica, patrimônio nacional conforme o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES, OBJETIVOS E PRINCÍPIOS DO REGIME JURÍDICO DE PROTEÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA

50054.20872

Art. 1º A proteção, a regeneração e a utilização da Floresta Amazônica, patrimônio nacional conforme o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, observarão o que estabelece esta Lei, bem como a legislação ambiental vigente.

SEÇÃO I

DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, integram a Floresta Amazônica as formações florestais nativas e os ecossistemas associados assim definidos em mapa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Parágrafo único. Somente os remanescentes de vegetação nativa no estágio primário e nos estágios secundário inicial, médio e avançado de regeneração na área de abrangência definida no *caput* deste artigo terão seu uso e conservação regulados por esta Lei.

Art. 3º Consideram-se, para os efeitos desta Lei:

I – Amazônia Legal: os Estados do Acre, Pará, Amazonas, Roraima, Rondônia, Amapá e Mato Grosso e as regiões situadas ao norte do paralelo 13º S, dos Estados de Tocantins e Goiás, e ao oeste do meridiano de 44º W, do Estado do Maranhão.

II – pequeno produtor rural: aquele que, residindo na zona rural, detenha a posse de gleba rural não superior a 150 (cento e cinquenta) hectares, explorando-a mediante o trabalho pessoal e de sua família, admitida a ajuda eventual de terceiros, bem como as posses coletivas de terra considerando-se a fração individual não superior a 150 (cento e cinquenta) hectares, cuja renda bruta seja proveniente de atividades ou usos agrícolas, pecuários ou silviculturais ou do extrativismo rural em 80% (oitenta por cento) no mínimo;

III – população tradicional: população vivendo em estreita relação com o ambiente natural, dependendo de seus recursos naturais para a sua reprodução sociocultural, por meio de atividades de baixo impacto ambiental;

IV – pousio: prática que prevê a interrupção de atividades ou usos agrícolas, pecuários ou silviculturais do solo por até 10 (dez) anos para possibilitar a recuperação de sua fertilidade;

50054.20872

V – prática preservacionista: atividade técnica e cientificamente fundamentada, imprescindível à proteção da integridade da vegetação nativa, tal como controle de fogo, erosão, espécies exóticas e invasoras;

VI – exploração sustentável: exploração do ambiente de maneira a garantir a perenidade dos recursos ambientais renováveis e dos processos ecológicos, mantendo a biodiversidade e os demais atributos ecológicos, de forma socialmente justa e economicamente viável;

VII – enriquecimento ecológico: atividade técnica e cientificamente fundamentada que vise à recuperação da diversidade biológica em áreas de vegetação nativa, por meio da reintrodução de espécies nativas;

VIII – utilidade pública:

a) atividades de segurança nacional e proteção sanitária;

b) as obras essenciais de infraestrutura destinadas aos serviços públicos de transporte, saneamento e energia e aos serviços de telecomunicações e de radiodifusão, assim declaradas pelo poder público federal ou dos Estados;

c) demais obras, planos, atividades ou projetos previstos em resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA;

IX – interesse social:

a) as atividades imprescindíveis à proteção da integridade da vegetação nativa, tais como: prevenção, combate e controle do fogo, controle da erosão, erradicação de invasoras e proteção de plantios com espécies

nativas, conforme resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA;

b) as atividades de manejo agroflorestal sustentável praticadas na pequena propriedade ou posse rural familiar que não descaracterizem a cobertura vegetal e não prejudiquem a função ambiental da área;

c) demais obras, planos, atividades ou projetos definidos em resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

X – serviços ambientais: serviços desempenhados pelo meio ambiente que resultam em condições adequadas à sadia qualidade de vida, constituindo as seguintes modalidades:

a) serviços de aprovisionamento: serviços que resultam em bens ou produtos ambientais com valor econômico, obtidos diretamente pelo uso e manejo sustentável dos ecossistemas;

b) serviços de suporte e regulação: serviços que mantêm os processos ecossistêmicos e as condições dos recursos ambientais naturais, de modo a garantir a integridade dos seus atributos para a presente e as futuras gerações;

c) serviços culturais: serviços associados aos valores e manifestações da cultura humana, derivados da preservação ou conservação dos recursos naturais;

XI – pagamento por serviços ambientais: retribuição, monetária ou não, às atividades humanas de restabelecimento, recuperação, manutenção e melhoria dos ecossistemas que geram serviços ambientais e que estejam amparadas por planos e programas específicos.

Art. 4º A definição de vegetação primária e de vegetação secundária nos estágios avançado, médio e inicial de regeneração da Floresta Amazônica será feita em regulamento, observados os seguintes parâmetros básicos:

I – fisionomia;

II – estratos predominantes;

50054.20872

III – distribuição diamétrica e altura;

IV – existência, diversidade e quantidade de epífitas;

V – existência, diversidade e quantidade de trepadeiras;

VI – presença, ausência e características da serapilheira;

VII – sub-bosque;

VIII – diversidade e dominância de espécies;

IX – espécies vegetais indicadoras.

§ 1º Qualquer intervenção em vegetação primária ou secundária nos estágios avançado e médio de regeneração somente poderá ocorrer após atendido o disposto neste artigo.

§ 2º Fica proibida a exploração sob forma empírica da vegetação primária na Floresta Amazônica, que só poderá ser feita em observância a planos de manejo florestal sustentável, observada a legislação ambiental vigente, em especial no que se refere às áreas de preservação permanente e à reserva legal.

Art. 5º A vegetação primária e a vegetação secundária em qualquer estágio de regeneração da Floresta Amazônica não perderão esta classificação nos casos de incêndio, desmatamento ou qualquer outro tipo de intervenção não autorizada ou não licenciada.

SEÇÃO II

DOS OBJETIVOS E PRINCÍPIOS DO REGIME JURÍDICO DE PROTEÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA

Art. 6º A proteção e a utilização da Floresta Amazônica têm por objetivo geral o desenvolvimento sustentável e, por objetivos específicos, a salvaguarda da biodiversidade, da saúde humana, dos valores paisagísticos, estéticos e turísticos, do regime hídrico e da estabilidade social.

50054.20872

Parágrafo único. Na proteção e na utilização da Floresta Amazônica, serão observados os princípios da função socioambiental da propriedade, da equidade intergeracional, da prevenção, da precaução, do usuário-pagador, da transparência das informações e atos, da gestão democrática, da celeridade procedimental, da gratuidade dos serviços administrativos prestados ao pequeno produtor rural e às populações tradicionais e do respeito ao direito de propriedade.

50054.20872

Art. 7º A proteção e a utilização da Floresta Amazônica far-se-ão dentro de condições que assegurem:

I – a preservação, a manutenção e a recuperação da biodiversidade, da vegetação, da fauna, dos solos e do regime hídrico da região para a presente e as futuras gerações;

II – o estímulo à pesquisa, à difusão de tecnologias de exploração sustentável dos recursos naturais e da vegetação e à formação de uma consciência pública sobre a necessidade de preservação, manutenção e recuperação dos ecossistemas;

III – o fomento de atividades públicas e privadas compatíveis com a manutenção do equilíbrio ecológico;

IV – o disciplinamento da ocupação rural e urbana, de forma a harmonizar o crescimento econômico com a manutenção do equilíbrio ecológico.

V – o atendimento das necessidades das comunidades locais e o respeito às formas de vida das populações tradicionais.

CAPÍTULO II

DO REGIME JURÍDICO DE PROTEÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA

SEÇÃO I

DO REGIME JURÍDICO GERAL DE PROTEÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA

Art. 8º A formulação e espacialização das políticas públicas de desenvolvimento, ordenamento territorial e meio ambiente, bem como atividades econômicas privadas, seguirão o Zoneamento Ecológico-Econômico da Amazônia Legal.

§ 1º Os processos e instrumentos de planejamento estaduais serão concebidos e implementados em articulação com os processos e instrumentos de planejamento em âmbito federal.

§ 2º A elaboração do Zoneamento Ecológico-Econômico abrangerá as seguintes etapas sucessivas:

I – levantamento dos meios físico-biótico e socioeconômico e dos aspectos jurídico-institucionais;

II – análise integrada e estabelecimento de unidades de zoneamento;

III – formulação de diretrizes gerais e específicas.

§ 3º Na elaboração do Zoneamento Ecológico-Econômico, será considerada, entre outros aspectos, a ocorrência de:

I – áreas de especial importância a serem conservadas;

II – áreas críticas, submetidas ou em vias de serem submetidas a intensa pressão populacional ou econômica, nas quais se impõem a aplicação de medidas emergenciais para minimizar os impactos ao meio ambiente.

§ 4º O Zoneamento Ecológico-Econômico será revisto periodicamente.

Art. 9º Na hipótese de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, o órgão competente exigirá a elaboração de Estudo Prévio de Impacto Ambiental, ao qual se dará publicidade, assegurada a participação pública.

Art. 10. Os novos empreendimentos que impliquem o corte ou a supressão de vegetação da Floresta Amazônica serão implantados preferencialmente em áreas já substancialmente alteradas ou degradadas.

50054.20872

Art. 11. O corte, a supressão e a exploração da vegetação da Floresta Amazônica far-se-ão de maneira diferenciada, conforme se trate de vegetação primária ou secundária, nesta última levando-se em conta o estágio de regeneração.

Art. 12. O poder público fomentará o enriquecimento ecológico da vegetação da Floresta Amazônica, bem como o plantio e o reflorestamento com espécies nativas, em especial as iniciativas voluntárias de proprietários rurais.

50054.20872

§ 1º Nos casos em que o enriquecimento ecológico exigir a supressão de espécies nativas que gerem produtos ou subprodutos comercializáveis, é necessária a autorização do órgão estadual ou federal competente, mediante procedimento simplificado.

§ 2º Visando a controlar o efeito de borda nas áreas de entorno de fragmentos de vegetação nativa, o poder público fomentará o plantio de espécies florestais, nativas ou exóticas.

Art. 13. O corte e a supressão de vegetação primária ou secundária nos estágios avançado e médio de regeneração da Floresta Amazônica ficam vedados quando:

I – a vegetação:

a) abrigar espécies da flora e da fauna silvestres ameaçadas de extinção, em território nacional ou em âmbito estadual, assim declaradas pela União ou pelos Estados, e a intervenção ou o parcelamento puserem em risco a sobrevivência dessas espécies;

b) exercer a função de proteção de mananciais ou de prevenção e controle de erosão;

c) formar corredores entre remanescentes de vegetação primária ou secundária em estágio avançado de regeneração;

d) proteger o entorno das unidades de conservação; ou

e) possuir excepcional valor paisagístico, reconhecido pelos órgãos ambientais competentes;

II – o proprietário ou posseiro não cumprir os dispositivos da legislação ambiental, em especial no que respeita às Áreas de Preservação Permanente e à Reserva Legal.

Parágrafo único. Verificada a ocorrência do previsto na alínea a do inciso I deste artigo, os órgãos competentes adotarão as medidas necessárias para proteger as espécies da flora e da fauna silvestres ameaçadas de extinção caso existam fatores que o exijam, ou fomentarão e apoiarão as ações e os proprietários de áreas que estejam mantendo ou sustentando a sobrevivência dessas espécies.

50054.20872

Art. 14. A exploração eventual, sem propósito comercial direto ou indireto, de espécies da flora nativa, para consumo nas propriedades ou posses das populações tradicionais ou de pequenos produtores rurais, independe de autorização dos órgãos competentes, conforme regulamento.

Parágrafo único. Os órgãos competentes, sem prejuízo do disposto no *caput* deste artigo, assistirão as populações tradicionais e os pequenos produtores no manejo e exploração sustentáveis das espécies da flora nativa.

Art. 15. Os órgãos competentes adotarão normas e procedimentos especiais para assegurar ao pequeno produtor e às populações tradicionais, nos pedidos de autorização de que trata esta Lei:

I – acesso fácil à autoridade administrativa, em local próximo ao seu lugar de moradia;

II – procedimentos gratuitos, céleres e simplificados, compatíveis com o seu nível de instrução;

III – análise e julgamento prioritários dos pedidos.

Art. 16. A supressão de vegetação em área de preservação permanente na Floresta Amazônica somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública ou de interesse social, devidamente caracterizados e motivados em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto.

§ 1º A supressão de que trata o *caput* deste artigo dependerá de autorização do órgão ambiental estadual competente, com anuência prévia, quando couber, do órgão federal ou municipal de meio ambiente, ressalvado o disposto no § 3º deste artigo.

§ 2º Na proposta de declaração de utilidade pública ou de interesse social, caberá ao proponente indicar de forma detalhada a alta relevância e o interesse nacional.

50054.20872

§ 3º A supressão de vegetação em área de preservação permanente situada em área urbana, dependerá de autorização do órgão ambiental competente, desde que o município possua conselho de meio ambiente com caráter deliberativo e plano diretor, mediante anuência prévia do órgão ambiental estadual competente fundamentada em parecer técnico.

§ 4º O órgão ambiental competente poderá autorizar a supressão eventual e de baixo impacto ambiental, assim definido em regulamento, da vegetação em área de preservação permanente.

§ 5º A supressão de vegetação protetora de nascentes somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública.

§ 6º Na implantação de reservatório artificial é obrigatória a desapropriação ou aquisição, pelo empreendedor, das áreas de preservação permanente criadas no seu entorno.

§ 7º É permitido o acesso de pessoas e animais às áreas de preservação permanente, para obtenção de água, desde que não exija a supressão e não comprometa a regeneração e a manutenção a longo prazo da vegetação nativa.

Art. 17. O corte ou a supressão de vegetação em área de preservação permanente na Floresta Amazônica, autorizados por esta Lei, ficam condicionados à compensação ambiental, na forma da destinação de área equivalente à extensão da área desmatada, com as mesmas características ecológicas, na mesma bacia hidrográfica, sempre que possível na mesma microbacia hidrográfica, e, nos casos previstos no art. 23 desta Lei, em áreas localizadas no mesmo Município ou região metropolitana.

§ 1º Verificada pelo órgão ambiental a impossibilidade da compensação ambiental prevista no *caput* deste artigo, será exigida a reposição florestal, com espécies nativas, em área equivalente à desmatada, na mesma bacia hidrográfica, sempre que possível na mesma microbacia hidrográfica.

50054.20872

§ 2º O órgão ambiental competente indicará, previamente à emissão da autorização para a supressão de vegetação em área de preservação permanente, as medidas mitigadoras e compensatórias que deverão ser adotadas pelo empreendedor.

§ 3º A compensação ambiental a que se refere este artigo não se aplica ao caso de corte ou supressão ilegal.

Art. 18. A vegetação primária e secundária em estágios médio e avançado de regeneração nas áreas de reserva legal na Floresta Amazônica não pode ser suprimida, podendo apenas ser utilizada sob regime de manejo florestal sustentável, de acordo com princípios e critérios técnicos e científicos estabelecidos em regulamento, sem prejuízo das demais legislações específicas.

Parágrafo único. Para cumprimento da manutenção ou compensação da área de reserva legal em pequena propriedade ou posse rural familiar, podem ser computados os plantios de árvores frutíferas ornamentais ou industriais, compostos por espécies exóticas, cultivadas em sistema intercalar ou em consórcio com espécies nativas.

Art. 19. O corte, a supressão e a exploração da vegetação secundária em estágio inicial de regeneração nas áreas de reserva legal na Floresta Amazônica dependerão de autorização do órgão estadual competente.

Art. 20. Na regulamentação desta Lei, serão adotadas normas e procedimentos especiais, simplificados e céleres, para os casos de reutilização das áreas agrícolas submetidas ao pousio.

Art. 21. Na Floresta Amazônica, é livre a coleta de subprodutos florestais tais como frutos, folhas ou sementes, bem como as atividades de uso indireto, desde que não coloquem em risco as espécies da fauna e flora, observando-se as limitações legais específicas e em particular as relativas ao

acesso ao patrimônio genético, à proteção e ao acesso ao conhecimento tradicional associado e de biossegurança.

Art. 22. O corte eventual de vegetação primária ou secundária nos estágios médio e avançado de regeneração da Floresta Amazônica, para fins de práticas preservacionistas e de pesquisa científica, dependerá de autorização do órgão ambiental competente, conforme regulamentado.

50054.20872

SEÇÃO II
DA PROTEÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA NAS ÁREAS URBANAS E REGIÕES METROPOLITANAS

Art. 23. A vegetação primária e secundária em estágios médio e avançado de regeneração somente poderão ser suprimidas para fins de loteamento ou edificação, nas regiões metropolitanas e áreas urbanas consideradas como tal em lei específica, se a área estiver incluída no Plano de Expansão Urbana do município.

§ 1º A supressão de vegetação de que trata o *caput* deste artigo dependerá de licenciamento ambiental, condicionado à apresentação de Estudo Prévio de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, pelo empreendedor.

§ 2º A supressão de vegetação de que trata o *caput* fica condicionada à compensação ambiental, na forma da destinação de área equivalente à extensão da área desmatada, com as mesmas características ecológicas, na mesma bacia hidrográfica, sempre que possível na mesma microbacia hidrográfica e no mesmo Município ou região metropolitana.

§ 3º Verificada pelo órgão ambiental a impossibilidade da compensação ambiental prevista no § 2º deste artigo, será exigida a reposição florestal, com espécies nativas, em área equivalente à desmatada, na mesma bacia hidrográfica, sempre que possível na mesma microbacia hidrográfica.

§ 4º O órgão ambiental competente indicará, previamente à emissão da autorização para a supressão de vegetação, as medidas mitigadoras e compensatórias que deverão ser adotadas pelo empreendedor.

§ 5º A compensação ambiental a que se refere este artigo não se aplica ao caso de corte ou supressão ilegal.

SEÇÃO III
DAS ATIVIDADES MINERÁRIAS NA FLORESTA AMAZÔNICA

Art. 24. A supressão de vegetação primária ou secundária em estágio avançado e médio de regeneração para fins de atividades minerárias somente será admitida mediante:

I – licenciamento ambiental, condicionado à apresentação de Estudo Prévio de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, pelo empreendedor, e desde que demonstrada a inexistência de alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto;

II – adoção de medida compensatória que inclua a recuperação de área equivalente à área do empreendimento, com as mesmas características ecológicas, na mesma bacia hidrográfica e sempre que possível na mesma microbacia hidrográfica, independentemente do disposto no art. 36 da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000.

50054.20872

CAPÍTULO III
DOS INCENTIVOS ECONÔMICOS

SEÇÃO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 25. O poder público, sem prejuízo das obrigações dos proprietários e posseiros estabelecidas na legislação ambiental, estimulará, com incentivos econômicos, a proteção e o uso sustentável da Floresta Amazônica.

§ 1º Na regulamentação dos incentivos econômicos ambientais, serão observadas as seguintes características da área beneficiada:

I – a importância e representatividade ambientais do ecossistema e da gleba;

II – a existência de espécies da fauna e flora ameaçadas de extinção;

III – a relevância dos recursos hídricos;

IV – o valor paisagístico, estético e turístico;

V – o respeito às obrigações impostas pela legislação ambiental;

VI – a capacidade de uso real e sua produtividade atual.

50054.20872

§ 2º Os incentivos de que trata este Capítulo não excluem ou restringem outros benefícios, abatimentos e deduções em vigor, em especial as doações a entidades de utilidade pública efetuadas por pessoas físicas ou jurídicas.

Art. 26. As infrações dos dispositivos que regem os benefícios econômicos ambientais, sem prejuízo das sanções penais e administrativas cabíveis, sujeitarão os responsáveis a multa civil de 3 (três) vezes o valor atualizado recebido, ou do imposto devido em relação a cada exercício financeiro, além das penalidades e demais acréscimos previstos na legislação fiscal.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se solidariamente responsável por inadimplência ou irregularidade a pessoa física ou jurídica doadora ou propositora de projeto ou proposta de benefício.

§ 2º A existência de pendências ou irregularidades na execução de projetos de proponentes no órgão ambiental competente suspenderá a análise ou concessão de novos incentivos, até a efetiva regularização.

Art. 27. A conservação, em imóvel rural ou urbano, da vegetação primária ou da vegetação secundária em qualquer estágio de regeneração da Floresta Amazônica cumpre função social e é de interesse público, podendo, a critério do proprietário, as áreas sujeitas à restrição de que trata esta Lei ser computadas para efeito da Reserva Legal e seu excedente utilizado para fins de compensação ambiental ou instituição de Cota de Reserva de Florestal.

Parágrafo único. Ressalvadas as hipóteses previstas em lei, as áreas de preservação permanente não integrarão a reserva legal.

SEÇÃO II
DO PAGAMENTO POR SERVIÇOS AMBIENTAIS

Art. 28. Os planos e programas de pagamento por serviços ambientais instituídos pelo poder público na Floresta Amazônica seguirão os seguintes princípios e diretrizes:

50054.20872

I – desenvolvimento sustentável;

II – controle social e transparência;

III – promoção da integridade ambiental com inclusão social de populações rurais em situação de vulnerabilidade;

IV – restabelecimento, recuperação, manutenção ou melhoramento de áreas prioritárias para conservação da biodiversidade ou para preservação da beleza cênica;

V – formação, melhoria e manutenção de corredores ecológicos;

VI – reconhecimento da contribuição da agricultura familiar, dos povos indígenas e dos povos e comunidades tradicionais para a conservação ambiental;

VII – prioridade para áreas sob maior risco socioambiental;

VIII – promoção da gestão de áreas prioritárias para conservação, uso sustentável e repartição de benefícios da biodiversidade; e

IX – fomento às ações humanas voltadas à promoção de serviços ambientais.

Art. 29. São requisitos gerais para a participação nos planos e programas de pagamento por serviços ambientais instituídos pelo poder público na Floresta Amazônica:

I – enquadramento e habilitação em projeto específico de implantação do pagamento por atividades de restabelecimento, recuperação, manutenção e melhoria dos ecossistemas que geram serviços ambientais;

II – comprovação do uso ou ocupação regular do imóvel a ser contemplado;

III – formalização de instrumento contratual específico.

50054.20872

SEÇÃO III
DOS INCENTIVOS CREDITÍCIOS

Art. 30. O proprietário ou posseiro de área que tenha vegetação primária ou secundária em estágios avançado e médio de regeneração na Floresta Amazônica das instituições financeiras benefícios creditícios, entre os quais prioridade na concessão de crédito agrícola, para os pequenos produtores rurais e populações tradicionais.

Parágrafo único. Os critérios, condições e mecanismos de controle dos benefícios referidos neste artigo serão definidos, anualmente, sob pena de responsabilidade, pelo órgão competente.

CAPÍTULO IV
DAS PENALIDADES

Art. 31. A ação ou omissão das pessoas físicas ou jurídicas que importem inobservância aos preceitos desta Lei e a seus regulamentos ou resultem em dano à flora, à fauna e aos demais atributos naturais sujeitam os infratores às sanções previstas em lei, em especial as dispostas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seus decretos regulamentadores.

Art. 32. A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 38–B:

> "**Art. 38–B.** Destruir ou danificar vegetação primária ou secundária, em estágio avançado ou médio de regeneração, da Floresta Amazônica, ou utilizá-la com infringência das normas de proteção:
>
> Pena – detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.
>
> *Parágrafo único*. Se o crime for culposo, a pena será reduzida à metade."

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. Os órgãos competentes adotarão as providências necessárias para o rigoroso e fiel cumprimento desta Lei, e estimularão estudos técnicos e científicos visando à conservação e ao manejo racional da Floresta Amazônica e de sua biodiversidade.

50054.20872

Art. 34. Para os efeitos do inciso II do *caput* do art. 3º desta Lei, somente serão consideradas as propriedades rurais com área de até 150 (cento e cinquenta) hectares, registradas em cartório até a data de início de vigência desta Lei, ressalvados os casos de fracionamento por transmissão *causa mortis*.

Art. 35. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, DE 2006

Regulamenta o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, para instituir o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o § 4º do art. 225 da Constituição Federal, para instituir o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica.

CAPÍTULO I
Das Definições e dos Princípios Fundamentais

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

I – Amazônia Legal: os Estados do Acre, Pará, Amazonas, Roraima, Rondônia, Amapá, Mato Grosso, Tocantins e as áreas do Estado do Maranhão situadas ao oeste do meridiano de 44º W;

II – Populações tradicionais: grupos humanos organizados por gerações sucessivas, com estilo de vida relevante à conservação e à utilização sustentável da diversidade biológica.

Art. 3º A Floresta Amazônica é patrimônio nacional e sua utilização deve obedecer aos seguintes princípios:

I – manutenção do equilíbrio ecológico e da biodiversidade;

II – exploração sustentável dos recursos naturais e dos recursos florestais;

III – conservação dos recursos hídricos e do solo;

VI – atendimento das necessidades das comunidades locais e respeito às formas de vida das populações tradicionais.

Art. 4º No licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades causadores de poluição ou degradação do meio ambiente, exigir-se-á compatibilidade com as diretrizes estabelecidas pelo Zoneamento Ecológico-Econômico.

CAPÍTULO II
Do Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica

Art. 5º Fica instituído o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica, abrangendo toda a Amazônia Legal, com o objetivo de:

I – disciplinar o desenvolvimento socioeconômico;

II – impedir a exploração predatória e a degradação dos ecossistemas;

III – preservar amostras representativas da Floresta Amazônica;

VI – promover atividades que promovam o manejo florestal sustentável da Floresta Amazônica;

V – fomentar o desenvolvimento das comunidades locais por meio do uso sustentável dos recursos naturais e do manejo florestal sustentável;

VI – estimular a produção e a difusão de tecnologias relacionadas à conservação, à recuperação e ao manejo sustentável da Floresta Amazônica.

Art. 6º Compõem o Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica:

I – o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE);

II – os Programas de Ação e Gestão;

III – o Sistema Nacional de Informação sobre Meio Ambiente (SINIMA).

Parágrafo único. O Zoneamento Ecológico-Econômico e os Programas de Ação e Gestão serão elaborados e implantados com a participação da sociedade civil e de forma integrada entre os diversos órgãos das esferas federal, estadual e municipal.

Art. 7º A elaboração do Zoneamento Ecológico-Econômico abrangerá as seguintes etapas sucessivas:

I – levantamento dos meios físico-biótico e socioeconômico e dos aspectos jurídico-institucionais;

II – análise integrada e estabelecimento de unidades de zoneamento;

III – formulação de diretrizes gerais e específicas.

§ 1º Na elaboração do Zoneamento Ecológico-Econômico, entre outros aspectos, deverá ser considerada a ocorrência de:

I – áreas de especial importância a serem conservadas;

II – áreas críticas, submetidas ou em vias de serem submetidas a intensa pressão populacional ou econômica, nas quais se impõem a aplicação de medidas emergenciais para minimizar os impactos ao meio ambiente.

§ 2º O Zoneamento Ecológico-Econômico deverá ser revisto no mínimo a cada dez anos.

Art. 8º Os Programas de Ação e Gestão contemplarão, pelo menos:

I – a criação de unidades de conservação da natureza, em conformidade com a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000;

II – a gestão de florestas públicas para a produção sustentável, conforme estipulado na Lei nº 11.284, de 2 de março de 2006;

III – a fiscalização das Áreas de Preservação Permanente e de Reserva Legal instituídas pelo Código Florestal (Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965);

IV – o manejo florestal sustentável;

V – o desenvolvimento da atividade turística;

VI – a conservação da flora e da fauna;

VII – o controle do desmatamento ilegal;

VIII – o controle da biopirataria e do tráfico ilegal de espécies da flora e da fauna;

IX – o controle das atividades mineradoras;

X – o desenvolvimento sustentável das comunidades tradicionais;

XI – a recuperação e o reflorestamento das áreas degradadas e desmatadas;

XII – a educação ambiental;

XIII – a pesquisa científica voltada para a conservação da natureza e para o manejo sustentável dos recursos naturais e dos recursos florestais.

Art. 9º O Sistema Nacional de Informação sobre Meio Ambiente (Sinima) será estruturado e implantado de forma coordenada pelos órgãos ambientais federais, estaduais e municipais.

Parágrafo único. Os dados integrantes do Sistema Nacional de Informação sobre Meio Ambiente serão públicos e amplamente divulgados, nos termos da Lei nº 10.650, de 16 de abril de 2003.

Art. 10. Os Planos Diretores dos Municípios abrangidos pela definição de que trata o art. 2º, I, deverão ser compatibilizados com os dispositivos desta Lei.

CAPÍTULO III
Dos Incentivos Econômicos

Art. 11. O Poder Público, sem prejuízo das obrigações estabelecidas na legislação ambiental, estimulará a proteção e o uso sustentável da Floresta Amazônica, por meio de incentivos econômicos, observadas as seguintes características da área beneficiada:

I – importância e representatividade dos ecossistemas;

II – existência de espécies da flora e da fauna ameaçadas de extinção;

III – valores paisagístico, estético e turístico;

IV – respeito às obrigações impostas pela legislação ambiental.

CAPÍTULO IV
Do Fundo de Conservação da Floresta Amazônica

Art. 12. Fica instituído o Fundo de Conservação da Floresta Amazônica, com recursos provenientes de:

I – dotações orçamentárias da União;

II – doações, contribuições em dinheiro, valores, bens móveis e imóveis que venha a receber de pessoas físicas e jurídicas, nacionais ou internacionais;

III – rendimentos de qualquer natureza que venha a auferir como remuneração de aplicações de seu patrimônio;

IV – outros destinados por lei.

Art. 13. Na administração do Fundo de Conservação da Floresta Amazônica será assegurada a participação de representantes da sociedade civil.

Art. 14. Serão beneficiários dos financiamentos de que trata esta Lei:

I – proprietários rurais, posseiros e comunidades locais que desenvolvam projetos voltados para a conservação, a restauração e o manejo sustentável da Floresta Amazônica;

II – organizações não-governamentais autorizadas, pelo órgão federal competente, para a execução de projetos de conservação e recuperação ambiental;

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Assembléia Nacional Constituinte, na elaboração do Capítulo "Do Meio Ambiente" (Título VIII – Cap. VI) fez mais do que aprovar dispositivos inéditos em constituições brasileiras, tidos como exemplares em nível mundial. Inventariou, indiretamente, problemas ambientais críticos com os quais o País se defronta e que condicionam fortemente as potencialidades de desenvolvimento nacional.

À época, a percepção da importância socioeconômica da gestão ambiental era limitada: a maioria da sociedade ainda via a proteção dos recursos naturais como algo externo ao seu cotidiano, relacionada aos grandes ecossistemas, em especial às florestas tropicais e, particularmente, à Floresta Amazônica. Hoje, mais de quinze anos após a promulgação da Constituição Federal, a evolução do conhecimento sobre as interações entre ambiente natural, dinâmica social e economia faz com que o planejamento do uso dos recursos naturais e a minimização dos impactos ambientais sejam vistos, cada vez mais, como medidas estratégicas de primeira ordem, tanto para a elaboração de políticas públicas quanto para a implantação de empreendimentos privados.

Isso não quer dizer que tal processo ocorra da mesma maneira em todos os setores da vida nacional. Ao contrário, ele se dá de forma profundamente desigual. Se, de um lado, há uma vanguarda que percebe, inclusive, os benefícios econômicos de longo prazo advindos de cuidados básicos com a integridade do meio ambiente, ainda imperam, por outro, critérios de uso predatório dos recursos naturais, horizontes de curtíssimo prazo e desinformação sobre as conseqüências drásticas do desequilíbrio ecológico. Os resultados de tais procedimentos são nefastos e comprometem um dos grandes trunfos de que o País dispõe para uma inserção internacional qualificada: a sua inigualável biodiversidade.

Nesse sentido, pode-se afirmar que o Capítulo "Do Meio Ambiente" da Constituição ainda hiberna, no que diz respeito à defesa de ecossistemas brasileiros de importância planetária. No seu § 4º, cinco grandes biomas (Floresta Amazônica, Mata Atlântica, Serra do Mar, Pantanal Mato-Grossense e Zona Costeira) são declarados *patrimônio nacional*, determinando-se que *sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.*

A regulamentação do art. 225, § 4º, da Constituição, no que diz respeito à Floresta Amazônica é, assim, objeto deste projeto de lei, observando-se as limitações constitucionais impostas às iniciativas legislativas oriundas do Congresso Nacional e levando em conta o caráter essencial e insubstituível dos Estados e dos Municípios da região – por meio de seus governos e suas populações – na definição, em sentido estrito, das ações necessárias ao cumprimento das diretrizes aqui estabelecidas.

A tarefa ora colocada é de grande complexidade, mas acreditamos que os dispositivos inseridos neste projeto de lei têm condições de ordenar e direcionar os esforços comuns. Para tanto, preocupamo-nos em dotá-los de conceitos modernos, que traduzem a evolução das políticas ambientais no Brasil e no mundo e criam a base técnica necessária para a construção do entendimento social em torno de um dos grandes desafios nacionais que é a concretização de um processo de desenvolvimento sustentável na Amazônia. Pode-se mesmo afirmar que esta é a única saída econômica realmente viável para a região, visto que a percepção ilusória de ganhos advindos da exploração predatória levará a perdas de recursos naturais, cujo custo social, econômico e cultural, a médio e longo prazos, será infinitamente superior.

Pelos motivos aqui expostos, esperamos do Congresso Nacional, apoio e contribuições para o aperfeiçoamento do presente projeto de lei, pois estamos certos de que a urgência das medidas nele preconizadas é consensual e sensibiliza a todos.

Sala das Sessões, 04 de outubro de 2006.

Senador VALDIR RAUPP

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

TÍTULO VIII
Da Ordem Social

CAPÍTULO VI
DO MEIO AMBIENTE

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá- lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas; (Regulamento)

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético; (Regulamento) (Regulamento)

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; (Regulamento)

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; (Regulamento)

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; (Regulamento)

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade. (Regulamento)

§ 2º - Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º - A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º - São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º - As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

LEI Nº 9.985, DE 18 DE JULHO DE 2000.

Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências.

LEI Nº 11.284, DE 2 DE MARÇO DE 2006.

Dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, o Serviço Florestal Brasileiro - SFB; cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF; altera as Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 5.868, de 12 de dezembro de 1972, 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 4.771, de 15 de setembro de 1965, 6.938, de 31 de agosto de 1981, e 6.015, de 31 de dezembro de 1973; e dá outras providências.

LEI Nº 4.771, DE 15 DE SETEMBRO DE 1965.

Institui o novo Código Florestal

LEI Nº 10.650, DE 16 DE ABRIL DE 2003.

Dispõe sobre o acesso público aos dados e informações existentes nos órgãos e entidades integrantes do Sisnama.

(Às Comissões Constituição, Justiça e Cidadania e de Assuntos Econômicos e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, 05/10/2006.

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

(OS:15379/2006)

4

PARECER Nº , DE 2013

SF/13333.38728-57

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Resolução do Senado nº 45, de 2013, do Senador Cássio Cunha Lima, que *Altera o Regimento Interno do Senado Federal para disciplinar a organização dos anais das sessões do Plenário, e dá outras providências*.

RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão Diretora o Projeto de Resolução do Senado (PRS) nº 45, de 2013, de autoria do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA, que *Altera o Regimento Interno do Senado Federal para disciplinar a organização dos anais das sessões do Plenário, e dá outras providências*.

A proposição objetiva criar, além dos já existentes anais escritos, organizados com base na transcrição das sessões do Plenário no *Diário do Senado Federal,* também os anais em áudio e em vídeo (nova redação do *caput* do art. 209 do Regimento Interno do Senado Federal – RISF, nos termos do art. 1º do PRS).

Os anais em áudio, de acordo com a proposição, serão organizados com as gravações produzidas pela Taquigrafia do Senado – e que servem de base para a transcrição das sessões no *Diário* –, bem como pela Rádio Senado, que foi criada em 1996. Os anais em vídeo serão organizados com base no acervo da TV Senado, criada em 1995.

Para viabilizar a organização dessas duas novas modalidades de anais, o Projeto delega à Comissão Diretora a adoção das providências necessárias. Entre essas está incluída a possibilidade de o Senado Federal

"buscar colaboração dos órgãos de imprensa e de instituições que possuam arquivos históricos com material, em áudio e vídeo" (parágrafo único do art. 2º do PRS).

SF/13333.38728-57

As duas novas modalidades de anais, conjuntamente com os anais escritos "constituirão a coleção História do Senado Federal" (parágrafo único do art. 209 do RISF, que se pretende incluir por meio do art. 1º do PRS).

Na Justificação, o Senador CÁSSIO CUNHA LIMA externa pretender "redimensionar o conceito até hoje utilizado para os Anais do Senado Federal, adequando-o a toda ... evolução dos meios de expressão e de registro verificada desde o século XIX, quando a humanidade passou a avançar, do registro escrito para a comunicação por meio de som, de sons e imagens, por recursos de informática, e assim por diante, com inovações que se sucedem".

Ao Projeto não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania emitir parecer sobre a presente proposição, conforme determina o inciso I do § 2º do art. 401 do Regimento Interno do Senado Federal (401).

São notórios o mérito e a oportunidade da proposição em exame.

Efetivamente, impõe-se ao Senado Federal, antes que o transcorrer do tempo desgaste ou gere a perda de documentos da mais alta importância, gravados em som ou em sons e imagens.

A História do Senado Federal, desde o Império, está registrada e guardada em Anais escritos, o que configura o principal aspecto de preservação da memória institucional e oficial desta importante Casa do Parlamento brasileiro.

Todavia, desde 1995, com a TV Senado, e 1996, com a Rádio Senado, as sessões plenárias passaram a ganhar uma enorme difusão em todo

o País. Antes disso, a própria Taquigrafia do Senado e Museus do ramo já se empenhavam em guardar as gravações em áudio das sessões do Senado, o que nos permitiu acesso a pronunciamentos históricos.

Organizar e recuperar todo esse trabalho em som e em som e imagens é tarefa que urge. A ação do tempo pode ser danosa para os materiais utilizados nessas gravações.

Ao propor os anais do Senado Federal nessas modalidades, o Senador CÁSSIO CUNHA LIMA aponta com propriedade as transformações que ocorreram depois de quase dois séculos de funcionamento desta instituição, bem assinalando a importância para a preservação da memória política brasileira que esses anais sejam imediatamente tratados de forma moderna e condizente com os progressos da humanidade e da própria Casa.

Além de louvável quanto ao mérito, não se verifica na proposição qualquer óbice de natureza constitucional, legal ou regimental, ou mesmo de técnica legislativa.

III – VOTO

Do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Resolução do Senado nº 45, de 2013.

Sala de Reuniões,

, Presidente

, Relator

SF/13333.38728-57

SENADO FEDERAL
PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 45, DE 2013

Altera o Regimento Interno do Senado Federal para disciplinar a organização dos anais das sessões do Plenário, e dá outras providências.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º Os arts. 209, 210 e 215 do Regimento Interno do Senado Federal passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 209.** Os trabalhos das sessões serão organizados em anais, por ordem cronológica, tomando-se por base as atas publicadas no *Diário do Senado Federal*, os áudios produzidos pela Taquigrafia e pela Rádio Senado e os vídeos gerados pela TV Senado.

Parágrafo único. Os anais sob as formas escrita, em áudio e em vídeo constituirão a coleção História do Senado Federal." (NR)

"**Art. 210.** .....

.....

§ 3º O Senador também poderá requerer a inclusão, nos anais em áudio e em vídeo, de gravações ou de matérias jornalísticas relacionadas ao discurso que proferir." (NR)

2

"**Art. 215.** .....

.....

II – .....

.....

f) de publicação de documentos no *Diário do Senado Federal* e de inclusão, nos anais em áudio e em vídeo, de gravações ou matérias jornalísticas (art. 210);

....." (NR)

Art. 2º A Comissão Diretora adotará as providências necessárias para organizar os anais sob as formas de áudio e vídeo.

Parágrafo único. O Senado Federal poderá buscar colaboração dos órgãos de imprensa e de instituições que possuam arquivos históricos com material, em áudio e vídeo, das sessões do Plenário.

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

JUSTIFICAÇÃO

Até a primeira metade do século XX, a humanidade teve nos textos impressos o instrumento praticamente único de registro dos atos estatais, incluídos nesses os trabalhos dos Parlamentos.

O advento de invenções como o rádio, a telefonia e os instrumentos de gravação de sons, sucessivamente, representou um esplêndido passo para a perpetuação da voz dos Parlamentares, o que permite um resgate mais próximo da realidade dos tempos vividos. Afinal, no som, mais do que no simples texto escrito, são perceptíveis aspectos ilustrativos, como a entonação, a emoção, ou até mesmo a repercussão do discurso junto aos pares e à plateia.

À recuperação do som, a televisão veio acrescentar a possibilidade de resgate das imagens, ampliando sobejamente os recursos de preservação da História.

Com este Projeto, pretendemos redimensionar o conceito até hoje utilizado para os Anais do Senado Federal, adequando-o a toda essa evolução dos meios de expressão e de registro verificada desde o século XIX, quando a humanidade passou a

avançar, do registro escrito para a comunicação por meio de som, de som e imagem, por recursos de informática, e assim por diante, com inovações que se sucedem.

Assim, antes que se deteriorem as gravações existentes, tomamos a iniciativa de repensar a natureza dos Anais do Senado Federal, nos termos da proposta normativa apresentada.

Adicionalmente, tendo em vista que outras instituições, particularmente os meios de comunicação social, poderão deter gravações que o Senado não disponha, propomos que, a partir do comando administrativo da Comissão Diretora, sejam envidados esforços para resgatar o maior acervo possível.

Organizar os Anais também em vídeo e som será tarefa de inestimável valor para preservar a memória desta Casa e, principalmente, fazer chegar às futuras gerações uma História com qualidade e rica em detalhes.

Convictos de que a matéria se reveste de importância, esperamos contar com o apoio indispensável de nossos Pares, a fim de que ela possa em breve estar normatizada, nos termos propostos e com os aperfeiçoamentos que os Colegas julgarem adequados.

Sala das Sessões,

Senador **CÁSSIO CUNHA LIMA**

4

LEGISLAÇÃO CITADA

REGIMENTO INTERNO

RESOLUÇÃO NO 93, DE 1970

Texto editado em conformidade com a Resolução no 18, de 1989, consolidado com as alterações decorrentes de emendas à Constituição, leis e resoluções posteriores, até 2010.

.....

Seção II

Dos Anais

Art. 209. Os trabalhos das sessões serão organizados em anais, por ordem cronológica, para distribuição aos Senadores.

Art. 210. A transcrição de documento no Diário do Senado Federal, para que conste dos Anais, é permitida:

I – quando constituir parte integrante de discurso de Senador;

II – quando aprovada pelo Presidente do Senado, a requerimento de qualquer Senador.27

§ 1o (Revogado.)

§ 2o Se o documento corresponder a mais de cinco páginas do Diário do Senado Federal, o espaço excedente desse limite será custeado pelo orador ou requerente, cabendo à Comissão Diretora orçar o custo da publicação. (NR)

.....

Art. 215. São escritos os requerimentos não referidos no art. 214 e dependem de votação por maioria simples, presente a maioria da composição do Senado, salvo os abaixo especificados:

I – dependentes de decisão da Mesa:

a) de informação a Ministro de Estado ou a qualquer titular de órgão diretamente subordinado à Presidência da República (Const., art. 50, § 2o)

b) de licença (arts. 13 e 43);8

c) de tramitação em conjunto de proposição regulando a mesma matéria, exceto se a proposição constar da Ordem do Dia ou for objeto de parecer aprovado em comissão.

II – dependentes de despacho do Presidente:

a) de publicação de informações oficiais no Diário do Senado Federal;

b) de esclarecimentos sobre atos da administração interna do Senado;

c) de retirada de indicação ou requerimento;

d) de reconstituição de proposição;

e) de retirada de proposição, desde que não tenha recebido parecer de comissão e não conste de Ordem do Dia (art. 256, § 2o);

f) de publicação de documentos no Diário do Senado Federal para transcrição nos Anais (art. 210,

III – dependentes de votação com a presença, no mínimo, de um décimo da composição do Senado:

5

a) (Revogado.)
b) de prorrogação do tempo da sessão;
c) de homenagem de pesar, inclusive levantamento da sessão;
IV – (Revogado.) (NR)

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania).

Publicado no **DSF** em 04/07/2013

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 13529/2013

5

SF/13978.46476-54

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre os Projetos de Lei da Câmara (PLC) nos 1, de 2008; 96, de 2008; 106, de 2008; 183, de 2008; 189, de 2008; 190, de 2008; 195, de 2008; 197, de 2008; 28, de 2009; 45, de 2009; 103, de 2009; 149, de 2009; 313, de 2009; 327, de 2009; 2, de 2010; 55, de 2010; 67, de 2010; 72, de 2010; 73, de 2010; 82, de 2010; 83, de 2010; 96, de 2010; 98, de 2010; 122, de 2010; 123, de 2010; 124, de 2010; 125, de 2010; 126, de 2010; 129, de 2010; 130, de 2010; 152, de 2010; 161, de 2010; 175, de 2010; 47, de 2011; 99, de 2011; 115, de 2011; 116, de 2011; 117, de 2011; 43, de 2012; 47, de 2012; 111, de 2012; 25, de 2013; e os Projetos de Lei do Senado (PLS) nos 655, de 2007; 358, de 2008; 50, de 2010; 120, de 2010; 115, de 2012; 73, de 2013; 84, de 2013 e 144, de 2013, 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, ou a incluir novos componentes no Sistema Federal de Viação de que trata a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação.

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

Chegam a esta Comissão os cinquenta projetos de lei em epígrafe, 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, ou a incluir novos componentes no

SF/13978.46476-54

Sistema Federal de Viação de que trata a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação.

Os projetos podem ser classificados da seguinte maneira, conforme o objetivo buscado:

RODOVIAS

– Federalização de trechos rodoviários estaduais: PLC 1, de 2008; PLC 96, de 2008; PLC 189, de 2008; PLC 190, de 2008; PLC 197, de 2008; PLC 28, de 2009; PLC 67, de 2010; PLC 72, de 2010; PLC 73, de 2010; PLC 83, de 2010; PLS 120, de 2010; PLC 124, de 2010; PLC 125, de 2010; PLC 129, de 2010; PLC 161, de 2010; PLC 175, de 2010; PLC 116, de 2011; PLC 43, de 2012; PLC 47, de 2012; PLS 115, de 2012; PLC 25, de 2013; PLS 84, de 2013;

– Extensão de trechos rodoviários federais: PLC 103, de 2009; PLC 327, de 2009; PLC 117, de2011;

– Construção de novas rodovias federais: PLC 82, de 2010; PLC 123, de 2010; PLC 130, de 2010; PLC 47, de 2011; PLC 111, de 2012;

– Alteração do traçado de trechos rodoviários federais: PLC 45, de 2009; PLC 99, de 2011;

– Federalização de trechos rodoviários estaduais e construção ou alteração de traçado de trechos rodoviários federais: PLS 655, de 2007; PLC 106, de 2008; PLC 55, de 2010; PLS 73, de 2013;

– Municipalização de trecho rodoviário federal: PLS 50, de 2010;

FERROVIAS

– Construção de ferrovia federal: PLC 195, de 2008; PLS 358, de 2008;

– Alteração do traçado de ferrovia federal: PLC 126, de 2010;

– Extensão de ferrovia federal: PLC 152, de 2010; PLS 144, de 2013;

PORTOS

SF/13978.46476-54

> – Federalização de portos fluviais: PLC 183, de 2008; PLC 149, de 2009; PLC 313, de 2009; PLC 96, de 2010; PLC 98, de 2010; PLC 122, de 2010; PLC 115, de 2011;
>
> HIDROVIAS
>
> – Federalização de hidrovia estadual: PLC 2, de 2010.

As proposições tramitam em conjunto por força da aprovação pelo Plenário do Requerimento nº 1.233, de 2013, do Senador Walter Pinheiro, tendo sido distribuídas para as Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, I, do Regimento Interno, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania "opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por deliberação do Plenário".

A matéria guarda relação com 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 federalizar componentes da infraestrutura estadual de transportes ou a incluir novos componentes na infraestrutura federal. O objetivo da Consulta foi padronizar o entendimento do Senado Federal com relação à vigência ou não do anexo da Lei nº 5.917, de 1973, e à constitucionalidade dos projetos.

O parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), aprovado no dia 21 de agosto de 2013, apresentou as seguintes conclusões:

> 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;

SF/13978.46476-54

> 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 nºs 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 nos 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 nº 610, de 2007; Substitutivos da Câmara dos Deputados a Projetos de Lei do Senado nos 549, de 1999; 693 e 696, de 2007.

Entre as proposições em análise nesta oportunidade, apenas não foram especificamente contempladas na Consulta nº 1, de 2013, os PLC nºs 1, de 2008; e 25, de 2013; e os PLS nºs 73, de 2013; 84, de 2013, e 144, de 2013. Entretanto, como esclarece o próprio parecer da CCJ, "os assuntos submetidos à CCJ com base nesse dispositivo (art. 101, V, do Regimento Interno) 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*." (itálicos nossos)

Tendo em vista, portanto, a aplicabilidade da Consulta nº 1, de 2013, a todas as proposições ora submetidos à análise desta Comissão,

SF/13978.46476-54

transcrevemos abaixo trechos de sua análise, que adotamos sem qualquer alteração.

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 infraestruturas 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) infraestrutura 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".

SF/13978.46476-54

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).

SF/13978.46476-54

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 (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.

SF/13978.46476-54

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

SF/13978.46476-54

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

SF/13978.46476-54

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

SF/13978.46476-54

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.

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.

SF/13978.46476-54

> § 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 aos 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.

SF/13978.46476-54

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.

SF/13978.46476-54

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 1 (um) dos seguintes requisitos:

SF/13978.46476-54

> 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,

SF/13978.46476-54

> *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

SF/13978.46476-54

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, observados 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.

SF/13978.46476-54

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, voto pela **rejeição**, por inconstitucionalidade, dos Projetos de Lei da Câmara n^{os} 1, 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 e 117, de 2011; e 43, 47 e 111, de 2012; 25, de 2013; e dos Projetos de Lei do Senado n^{os} 655, de 2007; 358, de 2008; 50 e 120, de 2010; 115, de 2012; e 73, 84 e 144, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 1, DE 2008
(nº 7.299/2006, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de todo o trajeto da rodovia RS-630, no Estado do Rio Grande do Sul, que começa no entroncamento da BR-290, passa pela cidade de São Gabriel - RS e termina na BR-293, que passa pela cidade de Dom Pedrito - RS.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º desta Lei serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.299, DE 2006

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de todo o trajeto da rodovia RS-630, no Estado do Rio Grande do Sul, que começa no entroncamento da BR-290, passa pela cidade de São Gabriel (RS), e termina na BR-293, que passa pela cidade de Dom Pedrito (RS).

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O acervo da rede rodoviária do Estado do Rio Grande do Sul é composto pelas malhas federal, estadual e municipais e é responsável pela circulação dos transportes rodoviários de carga e de passageiros. Quanto mais vascularizada a malha, menos se gasta em combustível, menor o número de acidentes de trânsito e mais curto o tempo de viagens.

À medida em que um Estado brasileiro apresenta contínuo crescimento econômico e social, torna-se cada vez mais necessário ampliar as ligações rodoviárias entre as cidades que apresentam maior desenvolvimento fabril e comercial, fortalecendo-o como um todo.

No caso do projeto de lei que estamos apresentando, pretendemos facilitar a ligação rodoviária entre as cidades de São Gabriel e Dom Pedrito, reduzindo de aproximadamente 200 para pouco menos de 100 quilômetros de extensão a distância entre elas. Essa nova rodovia federal será mais uma

importante artéria no sudoeste do Estado do Rio Grande do Sul, pois essas duas cidades apresentam economias semelhantes, com predominância de atividades agropecuárias.

Tendo em vista essas considerações, apresentamos o presente projeto de lei, solicitando aos nobres Deputados apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de julho de 2006.

Deputado Beto Albuquerque

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 08/02/2008.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 655, DE 2007

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, os Contornos Rodoviários de Ibiraçu e de Viana, na BR-101/ES, e o trecho que liga a BR-101 ao porto de Barra do Riacho, no Estado do Espírito Santo.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida dos seguintes Contornos rodoviários:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição BR	Superposição km
	Contornos Rodoviários				
101	Entroncamento com BR-101 (km 189) / contorno de Ibiraçu / entroncamento com BR-101 (km 249)	ES	52	–	–
101	Entroncamento com BR-101 (km 275) /contorno de Viana / entroncamento com BR-101 (km 302,7)	ES	17	–	–

.....(NR) "

Art. 2° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição BR	Superposição km
-	Entroncamento com BR-101/ acesso ao porto de Barra do Riacho	ES	22	–	–

.....(NR) "

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

JUSTIFICAÇÃO

A expansão urbana dos Municípios de Serra, Fundão e Ibiraçu tem como um dos principais vetores estruturantes a rodovia BR-101, que corta seus territórios longitudinalmente no sentido sul-norte. Ao longo de suas margens, estão assentados bairros populosos e instalações industriais e comerciais de grande porte, que geram intenso tráfego de veículos e de pessoas.

A utilização múltipla da BR-101 pelo tráfego de passagem em rotas regionais, turísticas, de passageiros e de cargas, simultaneamente ao tráfego urbano local, entretanto, gera conflitos de trânsito que elevam o número de acidentes, tornando necessária a implantação de contornos rodoviários para a separação dos diferentes fluxos de veículos. Além disso, compromete a capacidade viária dos municípios.

O contorno rodoviário desviará do segmento urbano a maior parte do tráfego de passagem, principalmente o de veículos de carga, possibilitando uma maior amenização do uso da rodovia e conferindo prioridade para o sistema de transporte coletivo local.

O Plano Estratégico do Estado (Agenda 2.025) propôs a construção do contorno da área urbana do município de Serra, ligando a BR-101/Norte (km 249) à BR-101/Contorno de Vitória (km 275), como medida mitigadora dos conflitos de tráfego.

Propõe-se agora estender essa medida aos segmentos da BR-101/ES situados entre os kms 189 e 249 e entre os kms 275 e 302,7, criando contornos rodoviários para os Municípios de Ibiraçu e Viana, respectivamente. Os novos contornos visam ao atendimento dos corredores de exportação e deverão ser incorporados à malha do PNV, constituindo o novo traçado da BR-101. Simultaneamente, serão municipalizados os segmentos da BR-101 que atualmente atravessam as áreas urbanas mencionadas.

A par de contribuir sobremaneira para a diminuição dos conflitos de tráfego e, conseqüentemente, do número de acidentes na estrada, a construção desses contornos possibilitará a melhoria das condições de trafegabilidade no trecho e a redução da extensão total do percurso em cerca de 19 km.

Paralelamente, a ampliação do Sistema Portuário de Barra do Riacho para a exportação de celulose, pedras ornamentais, petróleo e álcool, entre outros produtos, está a exigir a melhoria do acesso rodoviário que atende ao referido porto.

Faz-se oportuna, nesse sentido, a federalização da estrada estadual que liga o porto à BR-101, cabendo destacar que ela preenche os requisitos básicos para ser incluída no PNV, uma vez que interliga segmentos e elementos estruturantes e de grande relevância econômica para o transporte rodoviário e outros modais de transporte, consoante as determinações governamentais para o setor.

Pelas razões expostas, contamos com a colaboração dos ilustres parlamentares para a aprovação do projeto que ora apresentamos.

Sala das Sessões, 13 de novembro de 2007.

Senador MAGNO MALTA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o 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 Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sistema Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma ordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

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.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viacão obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaituba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 12.9.1973

Download para anexo

Alterações	
ÍTENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007)
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985 Lei nº 6.571, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) (Vide Lei nº 11.518, de 2007)
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em Decisão Terminativa.)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 14/11/2007.

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

(OS:16835/2007)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, DE 2008

(nº 2.196/1999, na Casa de origem)

Dispõe sobre a ligação rodoviária no Plano Nacional de Viação, nos Estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A ligação do trecho rodoviário Mossoró - Baraúna, no Estado do Rio Grande do Norte, a Lagoa Vermelha, Ilhota e Russas, no Estado do Ceará, passa a integrar o Plano Nacional de Viação.

Parágrafo único. As informações estimadas referentes ao trecho rodoviário previsto nesta Lei, inclusive a ponte existente sobre o Rio Jaguaribe com extensão aproximada de 500 (quinhentos) metros, e o mapa geográfico da área abrangida pela rodovia, constantes do Anexo desta Lei, passam a integrar esta Lei.

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

ANEXO

PERCURSO	KM PERCORRIDO	TRECHO CONSTRUÍDO	TRECHO A SER CONSTRUÍDO
BR-116 (Russas) - Ponte da Ilhota	11,0	-	11,0
Ponte da Ilhota (Rio Jaguaribe)	0,5	0,5	-
Ponte da Ilhota - Divisa do Ceará	32,5	-	32,5
Divisa do Ceará	8,0	8,0	-
Baraúna - Mossoró	31,0	31,0	-
TOTAL	83,0	39,5	43,5

OBSERVAÇÕES:

- o trecho da estrada localizada no Estado do Rio Grande do Norte já se encontra com pavimentação asfáltica;
- a ponte sobre o Rio Jaguaribe com aproximadamente 500 (quinhentos) metros de extensão já está construída.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.196, DE 1999

Dispõe sobre a ligação rodoviária no Plano Nacional de Viação, nos Estados do Ceará e Rio Grande do Norte, e dá outras providências;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° A ligação do trecho rodoviário Mossoró – Barauna no Estado do Rio Grande do Norte a lagoa Vermelha, Ilhota, Russas, Estado do Ceará, passa a integrar o Plano Nacional de Viação.

Parágrafo Único. As informações estimadas, referentes ao trecho rodoviário previsto nesta lei, inclusive a ponte existente sobre o rio Jaguaribe com extensão aproximada de 500 metros, e o mapa geográfico da área abrangida pela rodovia, constantes do anexo, passam a integrar esta lei.

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

Art. 3° Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia será um instrumento de incontestável importância sócio-econômico para o desenvolvimento dos Estados do Ceará e Rio Grande do Norte, vindo a beneficiar diretamente a uma população de 500.000 habitantes, sendo 270.000 na região do médio Jaguaribe e 230.000 na região do Mossoró.

A rodovia, a partir da cidade de Russas, formará um tripé de ligação com o resto do Brasil, ou seja, na direção Norte através da BR-116 com Fortaleza e Porto do Pecém, na direção Sudeste através da BR304 com Mossoró, Natal e Recife e finalmente com a região Sul através da BR-116 com Jaguaribe, Salgueiro, Feira de Santana.

Vários fatores destacam a influência econômica do projeto, na região de Mossoró pela instalação do núcleo administrativo da Petrobrás, com maior produção terrestre de petróleo do país e a Mossoró Agroindustrial S.A. – MAISA, um polo de exportação de frutas tropicais; no Ceará são várias as indústrias que vêem se instalando na região, com destaque para a DAKOTA – RUSSAS, e o maior projeto de irrigação do estado do Tabuleiro de Russas. O açude do Castanhão será outro propulsor do progresso do Vale do Jaguaribe, aumentando a demanda do tráfego no escoamento da produção e na permuta de cargas dos dois pólos.

Não será menos importante o desenvolvimento do intercâmbio cultural, na formação de técnicos e na maior oferta de mão-de-obra especializada, utilizando-se para isto, o parque educacional de Mossoró, que conta com uma Escola Federal de Agronomia, uma Universidade Estadual e uma Escola Técnica Federal.

Podemos garantir os benefícios atuais que o advento da estrada trará para a economia local e extrapolar as potenciálidades de utilização que se descortinam, num momento oportuno, significa postergar uma ação essencial e urgente, capaz de comprometer o desenvolvimento, com inibição de investimento privados que se farão mediante o estímulo pela criação da infra-estrutura em implantação nas áreas investigadas. A estrada se torna complemento fundamental para a dinâmica das economias em expansão, juntamente com energia e serviços.

Sala das Sessões, em 05 de Dez de 1999.

Deputado Raimundo Gomes de Matos

ANEXO AO PROJETO DE LEI Nº DE 1999.

PERCURSO	KM PERCORRIDO	TRECHO CONSTRUÍDO	TRECHO A SER CONSTRUÍDO
BR-116 (Russas) – Ponte da Ilhota	11,0	-	11,0
Ponte da Ilhota (Rio Jaguaribe)	0,5	0,5	-
Ponte da Ilhota – Divisa do Ceará	32,5	-	32,5
Divisa do Ceará	8,0	8,0	-
Baraúna – Mossoró	31,0	31,0	-
TOTAL	83,0	39,5	43,5

Observações:

- O trecho da estrada localizada no Estado do Rio Grande do Norte já se encontra com pavimentação asfáltica;

- A ponte sobre o Rio Jaguaribe com aproximadamente 500m de extensão, já está construída.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 19/6/2008.

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

(OS:13719/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 106, DE 2008

(nº 4.612/2004, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

".....

BR:-

Pontos de Passagem: Erechim/RS - Aratiba/RS - Itá/SC - Seara/SC - Ipumirim/SC - Lindóia do Sul/SC - Ponte Serrada/SC - Passos Maia/SC - Palmas/PR.

Unidades da Federação: RS-SC-PR

Extensão (km):

Superposição*

BR:

Km:

....." (NR)

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.612, DE 2004

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem: BR- : Erechim/RS – Aratiba/RS – Itá/SC – Seara/SC – Ipumirim/SC – Lindóia do Sul/SC – Ponte Serrada/SC – Passos Maia/SC – Palmas/PR.

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

JUSTIFICATIVA

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que por si só justificam o nosso pleito e atenção do Governo Federal. Com efeito, parte dele liga a BR – 282 com a BR – 280, ao sair de Ponte Serrada, em Santa Catarina, e chegar a Palmas, no Estado do Paraná. A outra parte, que segue na direção sul, vai de Ponte Serrada até Erechim, no norte do Rio Grande do Sul.

Como vemos, trata-se de uma rota que une os três estados da Região Sul. Além do mais, é um importante corredor de ligação do norte do Rio Grande do Sul, via Santa Catarina e Paraná, com a região do Alto Uruguai onde estão localizadas grandes agroindústrias. O percurso proposto encurta, em aproximadamente cinqüenta quilômetros, o caminho atualmente percorrido.

Sem dúvida, essa rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região, pouco explorada, situada na divisa dos estados de Santa Catarina e do Paraná, mas com muitos recursos (hidrelétricos, eólico, turismo, madeireiro, agropecuário) que precisam ser potencializados. Acreditamos que só será possível conseguirmos promover o progresso dessa região se um importante passo for dado: entregar esse traçado rodoviário aos cuidados da União.

Para que isso se concretize, estamos sujeitando a presente proposta à apreciação e conseqüente aprovação dos ilustres Deputados.

Brasília, 9 de dezembro de 2004.

Gervásio Silva
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 28/6/2008.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 183, DE 2008

(nº 2.280/2007, na Casa de origem, do Deputado Ilderlei Cordeiro)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para acrescentar na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
217	Sena Madureira	AC	RIO IACO
218	Manuel Urbano	AC	RIO PURUS
219	Santa Rosa do Purus	AC	RIO PURUS
220	Jordão	AC	RIO TARAUACÁ
221	Feijó	AC	RIO ENVIRA
222	Tarauacá	AC	RIO TARAUACÁ
223	Rodrigues Alves	AC	RIO JURUÁ
224	Mâncio Lima	AC	RIO JAPIIM
225	Marechal Thaumaturgo	AC	RIO JURUÁ
226	Porto Walter	AC	RIO JURUÁ
227	Porto Acre	AC	RIO ACRE
228	Plácido de Castro	AC	RIO ABUNÃ
229	Brasiléia	AC	RIO ACRE
230	Xapuri	AC	RIO ACRE
231	Epitaciolândia	AC	RIO ACRE
232	Assis Brasil	AC	RIO ACRE

....." (NR)

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.280, DE 2007

Acresce dispositivos à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1. O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917 de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos.

"4.2 - .....

N.º DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
217	Sena Madureira	AC	RIO IACO
218	Manuel Urbano	AC	RIO PURUS
219	Santa Rosa do Purus	AC	RIO PURUS
220	Jordão	AC	RIO TARAUACÁ
221	Feijó	AC	RIO ENVIRA
222	Tarauacá	AC	RIO TARAUACÁ
223	Rodrigues Alves	AC	RIO JURUÁ
224	Mâncio Lima	AC	RIO JAPIIM
224	Marechal Thaumaturgo	AC	RIO JURUÁ
225	Porto Walter	AC	RIO JURUÁ
226	Porto Acre	AC	RIO ACRE
227	Plácido de Castro	AC	RIO ABUNÃ
228	Brasiléia	AC	RIO ACRE
229	Xapuri	AC	RIO ACRE
230	Epitaciolândia	AC	RIO ACRE
231	Assis Brasil	AC	RIO ACRE

....." (NR)

Art. 2.º Esta Lei passa vigorar na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei N.º 11.518 de 5 de Setembro de 2007, conversão da MP N.º 369 de 2007, entre várias alterações e acréscimos à legislação vigente, somou à Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917 de 10 de Setembro de 1973, nada menos que 41 portos, dos quais 30 (trinta) localizados no Estado do Amazonas, 07 (sete) no Estado do Pará, 02 (dois) no Estado de São Paulo, 01 (um) no Estado do Mato Grosso, e 01 (um) no Estado de Rondônia, visando, obviamente, atualizar o PNV para que o mesmo possa respaldar futuros investimentos.

É natural e desejável que sistematicamente o Plano Nacional Viário – PNV seja revisto para incluir localidades que antes dispensavam obras e serviços inerentes à movimentação de embarcações, mas ao longo do tempo passaram a exigir estas condições para seu próprio desenvolvimento. Significa, ao cabo, contemplar e estimular a dinamização das atividades econômicas regionais.

Infelizmente, por lapso, a recente atualização do PNV não contemplou algumas situações que, por conhecimento de causa, reputo inquestionáveis. Trata-se dos municípios acreanos, dos quais 18 (dezoito) localizam-se às margens de rios (em alguns casos estes são as únicas vias de comunicação viária existente), sendo que somente 2 (dois) fazem parte do PNV. Significa dizer que atualmente somente em Rio Branco e em Cruzeiro do Sul será possível, como antes, realizar investimentos em portos, por exemplo, concernentes ao PNV. Outros 16 (dezesseis) municípios continuam fora desta perspectiva.

Todos estes municípios têm sua sede situada à margem do rio citado e, nas condições amazônicas, dado o processo de ocupação e a carência de infra-estrutura rodoviária, mantém um sistema fluvial ativo e em crescimento, irradiado por centenas de pequenas comunidades que tem nos rios o acesso principal à cidade, o que eleva a sua importância para o desenvolvimento do comércio e o transporte de cargas e pessoas.

A inclusão desses municípios no PNV, de pronto abre chance para que dependendo das condições orçamentárias e financeiras, possamos programar investimentos que resultem em promoção da economia e do desenvolvimento local, com repercussões altamente significativas para o Acre e a região como um todo.

Nestes termos peço aos nobres pares o apoio necessário à aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 25 de Outubro de 2007.

Deputado ILDERLEI CORDEIRO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 9/12/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS:17207/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 189, DE 2008
(nº 7.092/2006, na Casa de Origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
...	.....	.....	.....	....	....
080	Brasília - Uruaçu - Entronc. c/ BR-158/BR-242 (Ribeirão Bonito) - Cascalheira - Alô Brasil - Entronc. c/ BR-158/BR-242 - São José do Xingu - Peixoto de Azevedo (entronc. c/BR-163)	MT	553	158/ 242	94

....."(NR)

Art. 2° O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1° desta Lei será definido pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.092, DE 2006

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (entroncamento da BR-163 ao entroncamento com as BR-242 e BR- 158, no Estado de Mato Grosso)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 - **Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação**, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

.....

				Superposição	
BR	Pontos de Passagem	UF	Extensão (km)	BR	KM
___	Entroncamento com a BR-163	MT	→553,0	BR-242	94,0
	Entroncamento com as BR-242 e BR-158			BR- 158	

....."

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

Art. 3º O código da ligação rodoviária que trata o art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A produção agrícola da região norte de Mato Grosso apresenta altos índices de produção e produtividade, com destaque para o plantio de grãos e a indústria madeireira. Em função das grandes distâncias, no entanto, o transporte destes produtos fica encarecido e dependente quase que exclusivamente do acesso pela rodovia BR-163.

Para tanto, no entanto, faz-se necessário a maximização nos custos dos transportes Rodoviários com a criação de alternativas viáveis, e que venham a desonerar o custo Brasil. Esta alternativa seria a inclusão no Plano Nacional de Viação, da Rodovia Estadual MT-322, no segmento do Entº da BR-163, na cidade de Peixoto de Azevedo (MT) com o Entº das BR-242 e BR-158, em Vila Ribeirão Bonito (MT), cuja extensão é de aproximadamente 553,0 km. Entre a cidade de Alô Brasil (MT) e Vila Ribeirão Bonito a MT-322 sobrepõe ainda as BR-242 e BR-158, em um trecho de aproximadamente 94,0 km.

Desta forma, o presente projeto propõe a federalização do trecho acima citado, que passa a adotar a denominação de BR-080, rodovia que atravessa os estados da Bahia, Goiás e Mato Grosso até o Maranhão.

A federalização constituí-se uma alternativa viável para o escoamento da produção pelo Porto de Itaqui, no Maranhão, utilizando-se o terminal multimodal da Ferrovia Norte-Sul, em Porto Franco, também no Estado do Maranhão.

Com isto, cidades mato-grossenses que têm demonstrado grande potencial agrícola como Sorriso, Sinop e Lucas do Rio Verde terão a possibilidade de exportar a sua produção com melhores custos. Para escoar a produção destas cidades faz-se necessário percorrer aproximadamente 2 mil quilômetros até o Porto de Paranaguá, que já encontra-se extremamente congestionado pelo grande fluxo de cargas de todo país.

Ao disponibilizar para estas cidades a opção do Porto de Itaqui, é possível economizar aproximadamente mil quilômetros por terra e cerca de 7 mil milhas marítimas para exportação para Europa.

Além disto, trata-se de uma rodovia que já encontra-se aberta e que, portanto, não representa nova ameaça ao meio ambiente.

A inclusão no Plano Nacional de Viação da Rodovia Estadual MT-322 contribui portanto com este objetivo, no sentido que promoverá a integração de regiões que se apresentam hoje no isolamento, em face da precariedade das rodovias existentes na região.

Sala das Sessões, em 22 de maio de 2006

WELLINGTON FAGUNDES
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado** Federal, de 17/12/2008.

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

(OS:17456/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 190, DE 2008
(nº 3.061/2008, na Casa de Origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação, com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
LIGAÇÕES					
...	.....	.....	.....	....	....
—	Nova Xavantina (BR-158) - Novo São Joaquim - Entronc. c/ BR-070 - Batovi - Tesouro - Guiratinga - Entronc. c/ BR-364	MT	460	070	66

..... " (NR)

Art. 2° O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1° desta Lei serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.061, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Curso da atual MT-110 saindo de Novo São Joaquim passando pela BR-070 ao Entroncamento da BR-364 no Estado de Mato Grosso)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação com os seguintes pontos de passagem:

Novo São Joaquim – BR-070 – trecho sobreposto da BR-070 (Paredão) – Confluência da BR-070 com a MT-110 – Batovi – Tesouro – Guiratinga – Entroncamento da BR-364.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A produção de grãos da grande região de Primavera do Leste, da safra 2003/2004 foi de aproximadamente 1.900.000 toneladas e foi, em sua grande totalidade, escoada pelo setor rodoviário, utilizando-se da rodovia BR-070/MT até São Vicente (entº com a BR-163/364/MT), onde passa a utilizar a BR-163/364/MT, diversificando-se a partir daí para os portos de Paranaguá/PR e Santos/SP, com grandes distâncias de transportes a serem percorridas. A totalidade dessa produção poderia ser exportada via porto de Santos/SP, utilizando-se do terminal da Ferronorte, localizado nas cidades de Alto Taquari e Alto Araguaia em Mato Grosso.

Para tanto, faz-se necessário a maximização nos custos dos transportes Rodoviários com a criação de alternativas viáveis, e que venham a desonerar o custo Brasil. Esta alternativa seria a inclusão no Plano Nacional de Viação, da Rodovia Estadual MT-110, no segmento saindo da cidade de Novo São Joaquim, outra região que se destaca pelo crescimento da agricultura, com o Entroncamento da BR-364, cuja extensão é de aproximadamente 274,0 km, podendo ainda ser reduzida em detrimento de suas características técnicas atuais implantadas.

Para se alcançar este terminal ferroviário através da BR-070/MT e da BR-364/MT, considerando a grande área de produção da região, é necessário percorrer 228,0 km na BR-070/MT, desde seu entroncamento com a MT-110 (Batoví), até São Vicente (entº BR-163/364), e 260,2 km pela BR-364/MT, desde São Vicente até o entroncamento da MT-110 com a BR-364, totalizando assim 488,2 km. Se considerarmos o trajeto pelo trecho ora proposto que seria a inclusão da MT-110, como ligação da BR-070 com a BR-364, temos uma distância de 174,0 km, reduzindo assim, 314,5 km de transporte dessa carga, economia esta de aproximadamente R$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) anuais, os quais, contribuiriam significativamente para a manutenção/conservação/restauração de nossas Rodovias Federais em Mato Grosso. Sem falar os ganhos que isso representa com o novo traçado partindo de Novo São Joaquim em mais 100 quilômetros que irão beneficiar uma vasta região produtora.

Além desse fator, a pavimentação deste segmento, proporcionaria uma integração dos eixos rodoviários Federais troncais e de grande fluxo de tráfego pesado, aliviando sobremaneira o trafego no trecho entre Rondonópolis e Jaciara, em Mato Grosso, bem como, promovendo a integração de regiões que hoje se apresentam no isolamento, em face da precariedade das rodovias existentes na região.

Sala das Sessões, 19 em de 2008.

WELLINGTON FAGUNDES
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado** Federal, de 17/12/2008.

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

(OS:17455/2008)

SENADO FEDERAL
Secretaria-Geral da Mesa
SERVIÇO DE PROTOCOLO LEGISLATIVO
PLC Nº 195/2008
EM 17-12-2008

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. n. 833/08/PS-GSE

Brasília, 16 de Dezembro de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Senador EFRAIM MORAIS
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, nos termos do Art. 134 do Regimento Comum, o incluso Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, da Câmara dos Deputados, que "Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.", de acordo com o *caput* do art. 65 da Constituição Federal.

Atenciosamente,

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Primeiro-Secretário

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 01

Anexo II - 15.2064
16/12/08 - 17:40
2069 (MAI/05)
17.12.08

SENADO FEDERAL
Projeto de Lei da Câmara Nº 195, de 2008.
(Nº 5945/2005 na origem)
Autor: DEP. EDINHO BEZ

Comissão de Serviços de Infra-Estrututa
em 19/12/2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem: ferrovia leste-oeste - Itajaí, Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel do Oeste.

Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º desta Lei serão dispostos em regulamento.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 16 de dezembro de 2008.

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195, 2008
Fls. 02

Consulta Tramitação das Proposições

Cadastrar para Acompanhamento NovaPesquisa

Proposição: PL-5945/2005
Autor: Edinho Bez - PMDB /SC

Data de Apresentação: 22/09/2005
Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II
Regime de tramitação: Ordinária

Ementa: Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.

Explicação da Ementa: Acrescentando trechos na chamada "Ferrovia Litorânea" e na "Ferrovia Leste-Oeste", em Santa Catarina.

Indexação: Alteração, Lei do PNV, inclusão, trecho ferroviário, município, Laguna, Imbituba, Itajaí, Araquari, São Francisco, Ponte Alta, Herval D'oeste, Chapecó, (SC), Litoral, Região Oeste, transporte de carga, transporte ferroviário.

Despacho:
6/10/2005 - Às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) - Art. 24, II

Legislação Citada

Emendas
- CCJC (CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA)
  EMR 1 CCJC (Emenda de Relator) - Mauro Benevides
- CVT (VIAÇÃO E TRANSPORTES)
  EMR 1 CVT (Emenda de Relator) - Carlos Santana
  EMR 2 CVT (Emenda de Relator) - Jaime Martins

Pareceres, Votos e Redação Final
- CCJC (CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA)
  PAR 1 CCJC (Parecer de Comissão)
  PRL 1 CCJC (Parecer do Relator) - Mauro Benevides
  RDF 1 CCJC (Redação Final) - Leonardo Picciani
  VTS 1 CCJC (Voto em Separado) - Regis de Oliveira
- CVT (VIAÇÃO E TRANSPORTES)
  PAR 1 CVT (Parecer de Comissão)
  PRL 1 CVT (Parecer do Relator) - Carlos Santana
  PRL 2 CVT (Parecer do Relator) - Jaime Martins

Última Ação:

9/12/2008 - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) - Aprovada a Redação Final por Unanimidade.

Obs.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Andamento:	
22/9/2005	**PLENÁRIO (PLEN)** Apresentação do Projeto de Lei pelo Deputado Edinho Bez (PMDB-SC).
6/10/2005	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) - Art. 24, II
6/10/2005	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Encaminhamento de Despacho de Distribuição à CCP para publicação.
18/10/2005	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 19/10/2005 PÁG 50397 COL 02.
20/10/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Recebimento pela CVT.
16/11/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Designado Relator, Dep. Carlos Santana (PT-RJ)

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 04 11/12/2008

17/11/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 18/11/2005)
29/11/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.
9/11/2006	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Apresentação do Parecer do Relator, PRL 1 CVT, pelo Dep. Carlos Santana
9/11/2006	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Parecer do Relator, Dep. Carlos Santana (PT-RJ), pela aprovação, com emenda.
31/1/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Arquivado nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno. DCD de 01 02 07 PÁG 295 COL 01. Suplemento A ao Nº 21.
13/2/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Apresentação do REQUERIMENTO N.º 218, DE 2007, pelo Deputado(a) Edinho Bez, que solicita o desarquivamento de proposição.
3/4/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Desarquivado nos termos do Artigo 105 do RICD, em conformidade com o despacho exarado no REQ-218/2007. DCD 04 04 07 PAG 14399 COL 01.
11/4/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Designado Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG)
12/4/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 13/04/2007)
24/4/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.
17/7/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Apresentação do Parecer do Relator, PRL 2 CVT, pelo Dep. Jaime Martins
17/7/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Parecer do Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), pela aprovação, com emenda.
8/8/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Aprovado por Unanimidade o Parecer
16/8/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Encaminhamento de Parecer à CCP para publicação - Ofício nº 186/2007-CVT.
17/8/2007	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Parecer recebido para publicação.
17/8/2007	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Recebimento pela CCJC.
21/8/2007	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Parecer da Comissão de Viação e Transportes publicado no DCD de 22/08/07, PÁG 41685 COL 02, Letra A.
19/12/2007	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Designado Relator, Dep. Mauro Benevides (PMDB-CE)
20/12/2007	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 21/12/2007)
14/2/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.
13/3/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Apresentação do Parecer do Relator, PRL 1 CCJC, pelo Dep. Mauro Benevides
13/3/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Parecer do Relator, Dep. Mauro Benevides (PMDB-CE), pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes.
28/5/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Vista ao Deputado Eduardo Cunha.
3/6/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)**

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 05

	Prazo de Vista Encerrado
30/10/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Aprovado o Parecer contra o voto do Deputado Regis de Oliveira. Apresentou voto em separado o Deputado Regis de Oliveira.
30/10/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Encaminhamento de Parecer à CCP para publicação - Ofício nº 505/2008-CCJC.
30/10/2008	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Parecer recebido para publicação.
4/11/2008	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Parecer da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania publicado no DCD de 05/11/08, Letra B.
6/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Prazo para apresentação de recurso, nos termos do § 1º do art. 58 combinado com o § 2º do art. 132 do RICD (5 sessões ordinárias a partir de 07/11/2008).
27/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Encerramento automático do Prazo de Recurso. Não foram apresentados recursos.
28/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Ofício SGM-P 1390/2008 à CCJC encaminhando este projeto para elaboração da Redação Final, nos termos do Artigo 58, §4 e Artigo 24, II, do RICD.
28/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Encaminhado à CCP
28/11/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Recebimento pela CCJC.
4/12/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Designado Relator da Redação Final, Dep. Leonardo Picciani (PMDB-RJ)
4/12/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Apresentação da Redação Final, RDF 1 CCJC, pelo Dep. Leonardo Picciani
9/12/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Aprovada a Redação Final por Unanimidade.

Cadastrar para Acompanhamento NovaPesquisa

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 06

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

REDAÇÃO FINAL

PROJETO DE LEI Nº 5.945-C DE 2005

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem: ferrovia leste-oeste - Itajaí, Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel do Oeste.

Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º desta Lei serão dispostos em regulamento.

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

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

Deputado LEONARDO PICCIANI
Relator

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195/2008
Fls 03

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.945-B, DE 2005

(Do Sr. Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. JAIME MARTINS); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. MAURO BENEVIDES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:
- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 07

Francisco, unindo-se com a América Latina Logística (ALL). O trecho acompanha, praticamente, o traçado da rodovia BR-101. Os investimentos necessários para a execução das obras são da ordem de dois bilhões de reais e estudos estão sendo desenvolvidos em conjunto com a Secretaria de Estado de Infra-estrutura e o Ministério dos Transportes. Esta ferrovia poderá transportar arroz, cimento, combustíveis, têxteis, fertilizantes, químicos, petroquímicos, carnes e derivados e carga geral.

O segundo trecho, cujo projeto ainda será desenvolvido, refere-se a uma nova linha ferroviária chamada Ferrovia Leste-Oeste. Partindo do porto de Itajaí, cruzará a nova Ferrovia Litorânea, indo até a cidade de Chapecó, onde existem dezenas de indústrias de médio e grande porte ligadas à suinocultura, avicultura e pecuária. As outras indústrias teriam como locais de apoio à nova ferrovia, as cidades de Herval D'Oeste e Ponte Alta, até o porto de Itajaí.

Essas novas construções serão de grande importância para o Estado de Santa Catarina, tendo em vista uma distribuição modal mais eficiente e um melhor balanceamento da matriz energética do transporte. De fato, o transporte ferroviário de cargas, além de ser mais seguro, é de quatro a seis vezes mais barato que o transporte rodoviário e este assunto se torna cada vez mais preocupante, pois o barril de petróleo, que já apresentou valor acima de setenta dólares o barril, mantém custo em torno de sessenta e cinco dólares.

Assim, pelos motivos expostos e para aprimorar cada vez mais a matriz de transporte catarinense, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 6 de outubro de 2005.

Deputado Edinho Bez

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

.....

ANEXO III
SISTEMA FERROVIÁVIO NACIONAL

3. SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL:

3.1 - Conceituação:

3.1.0 - O Sistema Ferroviário Nacional é constituído pelo conjunto das Ferrovias do País e Compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

3.1.1 - Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, aquelas ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 adiante.

3.1.2 - As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre:

b) ligar entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

3.2 - Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação:

3.2.1 - Nomenclatura:

Superposição *
EF: -
km: -

EF: 040
Pontos de Passagem: Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí-Aljezur-Rio de Janeiro
Unidades da Federação: DF-GO-MG-RJ-GB
Extensão (km): 1.501
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 045
Pontos de Passagem: Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis
Unidades da Federação: DF-GO-MG-RJ
Extensão (km): 1.493
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 050
Pontos de Passagem: Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Preto-Campinas-Mayrink-Santos
Unidades da Federação: DF-GO-MG-SP
Extensão (km): 1.416
Superposição *
EF: 045
km: 367

FERROVIAS LONGITUDINAIS]

EF: 101
Pontos de Passagem: Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador
Unidades da Federação: RN-PB-PE-AL-SE-BA
Extensão (km): 1.381
Superposição *
EF: 025
km: 022

EF: 103
Pontos de Passagem: Vitória-Campos-Visconde do Itaboraí-Niterói
Unidades da Federação: ES-RJ
Extensão (km): 594
Superposição *
EF: -

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

9

km: 41
*158**

EF: 232
Pontos de Passagem: Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro
Unidades da Federação: PE
Extensão (km): 608
*Superposição **
EF: 101
km: 8

EF: 262
Pontos de Passagem: Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas
Unidades da Federação: ES-MG
Extensão (km): 1.007
*Superposição **
EF: 040
116
km: 8
167*

EF: 265
Pontos de Passagem: Santos-Mayrink-Rubião Júnior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia
Unidades da Federação: SP-MT
Extensão (km): 1.830
*Superposição **
EF: 050
116
km: 155
*71**

EF: 270
Pontos de Passagem: Rubião Júnior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Porã
Unidades da Federação: SP-MT
Extensão (km): 792
*Superposição**
EF: -
km: -

EF: 277
Pontos de Passagem: Paranaguá-Curitiba-Eng. Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu
Unidades da Federação: PR
Extensão (km): 834
*Superposição **
EF: -

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

EF: 369
Pontos de Passagem: Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Porto Mendes
Unidades da Federação: SP-PR
Extensão (km): 683
Superposição *
EF: -
km: -
LIGAÇÕES

EF: 401
Pontos de Passagem: Serra do Navio-Porto Santana
Unidades da Federação: AP
Extensão (km): 194
Superposição *
EF: -
km: -
EF: 404
Pontos de Passagem: Luís Correia-Entronc. c/EF-225
Unidades da Federação: PI
Extensão (km): 310
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 405
Pontos de Passagem: Fortaleza-Sobral-Cratéus
Unidades da Federação: CE
Extensão (km): 442
Superposição *
EF: -
km: -]

EF: 410
Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza
Unidades da Federação: RN-PB
Extensão (km): 320
Superposição *
EF: -
km: -]

EF: 415
Pontos de Passagem: Macau-Natal-Entronc. c/EF-101
Unidades da Federação: RN
Extensão (km): 235
Superposição *
EF: -
km: -

13

EF: 457
Pontos de Passagem: São Pedro (Ibiá)-Uberaba
Unidades da Federação: MG
Extensão (km): 273
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 458
Pontos de Passagem: Itabira-Entronc. c/EF-262
Unidades da Federação: MG
Extensão (km): 36
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 459
Pontos de Passagem: Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho
Unidades da Federação: -
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 460
Pontos de Passagem: Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro
Unidades da Federação: MG-RJ-GB
Extensão (km): 103
181
Superposição *
EF: -
040
*km: - **
*14 **

EF: 461
Pontos de Passagem: Ponte Nova-Miguel Burnier
Unidades da Federação: MG
Extensão (km): 146
Superposição *
EF: -
*km: - **

EF: 462
Pontos de Passagem: Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica

km: -

EF: 469
Pontos de Passagem: Indubrasil-Ponta Porã
Unidades da Federação: MT
Extensão (km): 304
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 470
Pontos de Passagem: Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro
Unidades da Federação: MG-SP
Extensão (km): 170
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 471
Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim
Unidades da Federação: MG-SP
Extensão (km): 220
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 472
Pontos de Passagem: Visconde de Itaboraí-São Bento
Unidades da Federação: RJ
Extensão (km): 48
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 473
Pontos de Passagem: Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosígua)
Unidades da Federação: RJ-GB
Extensão (km): 32
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 474
Pontos de Passagem: Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis
Unidades da Federação: GB-RJ
Extensão (km): 112
Superposição *

Superposição *
EF: -
km: -

EF: 485
Pontos de Passagem: Porto União-Mafra-São Francisco do Sul Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 460
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 486
Pontos de Passagem: Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União
Unidades da Federação: RS-SC-PR
Extensão (km): 600
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 487
Pontos de Passagem: Itajaí-Blumenal-Ponte Alta (EF-116)-Vale do Rio do Peixe
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 450
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 488
Pontos de Passagem: Imbituba-Tubarão-Treviso
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 138
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 489
Pontos de Passagem: Lauro Muller-Tubarão
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 57
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 490
Pontos de Passagem: Esplanada-Rio Deserto

Pontos de Passagem: Cacequi-São Sebastião
Unidades da Federação: RS
Extensão (km): 169
Superposição *
EF: -
km: -

EF: -
Pontos de Passagem: Baía de São Marcos-Carajás
Unidades da Federação: MA-PA
Extensão (km): 850
Superposição *
EF: -
km: -

EF: -
Pontos de Passagem: Rubinéia, SP-Aparecida do Taboado-Rondonópolis-Cuiabá
Unidades da Federação: SP-MT
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -
** Item incluído pela Lei nº 6.346, de 06/07/1976.*

EF: -
Pontos de Passagem: Salgueiro-Araripina, no Estado de Pernambuco, denominada Ferrovia do Gesso
Unidades da Federação: PE
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -
** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995.*

EF: -
Pontos de Passagem: Crato-Araripina-Canto do Buriti-Eliseu Martins-Ribeiro Gonçalves-Balsas-Carolina-Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Tocantins, denominada Ferrovia Transnordestina
Unidades da Federação: CE-PE-PI-MA-TO
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -
** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995 .*

EF: 498
Pontos de Passagem: Foz do Iguaçu-Dionísio Cerqueira-São Miguel do Oeste, nos Estados do Paraná e Santa Catarina

a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;

b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Edinho Bez, pretende incluir no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, no item 3.2.2 da Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem:

I – Laguna / Imbituba / Itajaí / São Francisco do Sul (ferrovia litorânea);

II – Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Nos termos do art. 32, XX, "a", do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre *"assuntos referentes ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral"*.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Plano Nacional de Viação (PNV) foi instituído pela Lei nº 5.917 em 10 de setembro de 1973 e, desde então, representa a conceituação e caracterização de todos os sistemas de transporte no Brasil. Como o desenvolvimento do País exige novas considerações estratégicas da matriz de transportes e sua infra-estrutura viária e operacional, é natural a inclusão de novos pontos de passagem que, no caso em questão, refere-se ao Sistema Ferroviário

econômicos, núcleos importantes ferrovias e terminais de transporte. Em nosso entendimento, as ferrovias que se pretendem incluir no Sistema Ferroviário Federal, cumprem essa exigência.

Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, estamos propondo uma emenda ao projeto de lei com o objetivo de excluir o trecho entre Laguna e São Francisco do Sul, mas ampliar o trecho entre Itajaí e Chapecó até São Miguel do Oeste, muito próximo à divisa com a Argentina, com novas perspectivas de crescimento ferroviário.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **APROVAÇÃO,** quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, com a emenda que apresentamos anexa.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2007.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

EMENDA Nº 01

Dê-se ao art. 1º do projeto de lei em tela a seguinte redação:

"Art. 1º A relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os pontos de passagem citados abaixo:

(Ferrovia leste-oeste) Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel D'Oeste."

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2007.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de iniciativa do Deputado Edinho Bez, pretende incluir no Anexo da Lei nº 5.917, de 1993, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagens:

I – Laguna/ Imbituba/ Itajaí/ Araquari/ São Francisco (ferrovia litorânea).

II – Itajaí/ Ponte Alta/ Herval D'Oeste/ Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Na justificação, esclarece seu autor que *"(...) o Estado de Santa Catarina é o menor e menos populoso Estado da Região Sul, mas sua renda per capita é a quinta maior do país; é também um dos poucos Estados em que a atividade industrial supera o setor de serviços no Produto Interno Bruto local (...) O Estado de Santa Catarina pretende não apenas manter seus índices econômicos positivos atuais, mas, principalmente, ultrapassá-los; para isso, duas linhas ferroviárias devem ser construídas: uma, ao longo de todo o litoral catarinense, desde Laguna, até São Francisco, e outra, de Itajaí até Chapecó, atravessando o Estado na direção leste-oeste."*

A proposição em comento foi distribuída, preliminarmente, à Comissão de Viação e Transportes, que concluiu, unanimemente, por sua aprovação, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Jaime Martins.

Em seguida, foi despachada a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para exame quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e de técnica legislativa, a teor do que dispõe o art. 54, I, do Regimento Interno.

A matéria está submetida ao regime ordinário de tramitação e ao poder conclusivo pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, também do Regimento Interno.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º do projeto:

"Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º serão dispostos em regulamento".

Sala da Comissão, em 13 de março de 2008.

Deputado MAURO BENEVIDES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, contra o voto do Deputado Regis de Oliveira,pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emenda (apresentada pelo Relator), do Projeto de Lei nº 5.945-A/2005 e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Benevides. O Deputado Regis de Oliveira apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Regis de Oliveira - Vice-Presidente, Antonio Carlos Biscaia, Cândido Vaccarezza, Edson Aparecido, Efraim Filho, Felipe Maia, Geraldo Pudim, Gonzaga Patriota, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Mentor, Leonardo Picciani, Magela, Marcelo Itagiba, Mauro Benevides, Nelson Pellegrino, Neucimar Fraga, Paes Landim, Pastor Pedro Ribeiro, Paulo Magalhães, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Wolney Queiroz, Zenaldo Coutinho, Antônio Carlos Biffi, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Abicalil, Chico Lopes, Colbert Martins, Eduardo Valverde, Hugo Leal, Jefferson Campos, Jorginho Maluly, Laercio Oliveira, Luiz Couto, Márcio França, Roberto Santiago, Severiano Alves, Vital do Rêgo Filho, Waldir Neves e William Woo.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

Legislativo entrometer-se no juízo discricionário que a separação dos poderes assegurou ao Executivo.

Por isso, a doutrina e a jurisprudência vêm reconhecendo que há uma zona de atuação reserva ao executivo, denominando-a "reserva de administração".

A reserva de administração é aquela que por disposição da lei maior é livre, discricionário e exclusivo desenrolar da ação administrativa.

Segundo Canotilho, "por reserva de administração entende-se um núcleo funcional da administração resistente à lei, ou seja, um domínio reservado à administração contra as ingerências do parlamento" (Canotilho, J.Joaquim Gomes, "Direito Constitucional e Teoria da Constituição", 6ª edição, Coimbra, 2002, pág. 733)

Nesse sentido é o entendimento do Supremo Tribunal Federal.

"O princípio constitucional da reserva de administração impede a ingerência normativa do Poder Legislativo em matérias sujeitas à exclusiva competência administrativa do Poder Executivo. É que, em tais matérias, o Legislativo não se qualifica como instância de revisão dos atos administrativos emanados do Poder Executivo. Precedentes. Não cabe, desse modo, ao Poder Legislativo, sob pena de grave desrespeito ao postulado da separação de poderes, desconstituir, por lei, atos de caráter administrativo que tenham sido editados pelo Poder Executivo, no estrito desempenho de suas privativas atribuições institucionais. Essa prática legislativa, quando efetivada, subverte a função primária da lei, transgride o princípio da divisão funcional do poder, representa comportamento heterodoxo da instituição parlamentar e importa em atuação ultra vires do Poder Legislativo, que não pode, em sua atuação político-jurídica, exorbitar dos limites que definem o exercício de suas prerrogativas institucionais." (STF, ADI 2364 MC/AL, relator Ministro Celso de Mello, julgada em 01/08/2001 pelo Tribunal Pleno).

O poder de atuação de que dispõe cada órgão superior do Estado deve ser limitado de modo a não invadir ou cercear a execução e aplicação das leis da competência de qualquer dos outros, a fim de que se garanta o equilíbrio inerente à separação de poderes.

Em matéria de organização da estruturação da administração, dos serviços públicos, há um limite de pormenorização normativa que está reservada à regulamentação, sob pena de, do contrário, o legislador já estar, efetivamente, administrando.

Assim, o Poder Legislativo, no estabelecimento de normas gerais, não pode descer a detalhes a ponto de interferir em decisões administrativas, tais como criar os traçados definitivos, as designações oficiais e demais característica dos trechos ferroviários. O Poder Executivo detém poder discricionário exclusivo,

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 197, DE 2008

(nº 415/2007, na Casa de Origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Divisa entre MS/MT - Alto Taquari - Alto Araguaia - Torixoreu - Barra do Garças - Cocalinho	MT	595		

....." (NR)

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 415, DE 2007

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (divisa MT / MS - Alto Taquari - a divisa de MT / GO - Cocalinho), que liga as cidades de Alto Taquari, Alto Araguaia, Araguainha, Ponte Branca, Ribeirãozinho, Torixoréu, Pontal do Araguaia, Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho:

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 -**Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação,** aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

" 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....
.....

Superposição

BR -	Pontos de Passagem	- UF	- Extensão (Km) -		- UF
--- -	Divisa MT/MS Alto Taquari	- MT	- 595,3	- 364BMT0590	- MT
	e ENTR. MT 465			364BMT0591	
	ENTR. MT 326 e Divisa				
	MT/GO Cocalinho				

.....

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

Art. 3º O código da ligação rodoviária que trata o Art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art.4º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

A federalização da rodovia MT 100 se mostra uma alternativa viável para escoar toda a produção do Vale do Araguaia até o terminal da Ferro-Norte, localizado no município de Alto Araguaia e daí para o porto de Santos, por outro lado subindo pela BR 158 será possível escoar a safra pela Ferrovia Norte Sul.

Nesse mesmo sentido, a BR 070 e a BR 364, outras duas importantes rodovias federais que cortam o Estado, inevitavelmente incorporarão a MT 100, ambas fazem ligação do Estado de Goiás ao Norte do País passando por Cuiabá, sendo portanto de interesse estratégico para o País fazer essa interligação. Isto porque a BR 364 da região do Alto Araguaia faz ligação com a Ferro Norte. A MT 100 margeia o Estado de Goiás interligando as Br 158, BR 070, BR 242/080, fazendo a ligação intermodal da Hidrovia Araguaia –Tocantins com as ferrovias Norte Sul e Ferro Norte. Esta última BR liga o vale do Araguaia ao Nortão de Mato Grosso e também aos Estados de Goiás e da Bahia.

Vale salientar, ainda, que a produção de grãos da região do Vale Araguaia foi de aproximadamente 9.500.000 toneladas em 2006. Portanto, essa produção muito contribuiu para o desenvolvimento da região.

Outro dado relevante é que a Rodovia BR 158 – MT/PA já está inserida no Programa de Aceleração do Crescimento para pavimentação do trecho Ribeirão Cascalheira.

O trecho para a federalização compreende uma distância de 595,3 quilômetros e pode tornar-se uma das principais via de exportação não só do Estado de Mato Grosso, mas do Centro-Oeste brasileiro.

As cidades que serão interligadas pela federalização da MT – 100 são: Alto Taquari, Alto Araguaia, Araguainha, Ponte Branca, Ribeirãozinho, Torixoréu, Pontal do Araguaia, Barra do Garças, Araguaiana e Cocalinho, que estão relacionadas na divisão de trecho da MT 100 (anexo 1) e no traçado proposto da MT 100 (anexo 2).

Essas cidades possuem um índice de desenvolvimento humano muito baixo, conseqüentemente essa federalização integrará esses municípios carentes de investimentos públicos a uma malha rodoviária importante, proporcionando desenvolvimento, geração de emprego e renda aos moradores da região do Araguaia.

Sala das Sessões, em 14 de março de 2007.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado** Federal, de 20/12/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS:17652/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 358, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante da seção 3.2.2 do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida das seguintes ferrovias:

"3.2.2 – .....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição EF	Superposição km
102	Ilhéus - Teixeira de Freitas - Linhares - Vitória	BA-ES	916	–	–
252	Teixeira de Freitas - Teófilo Otoni - Montes Claros	BA-MG	760	–	–
263	Presidente Kennedy - Apiacá - Itaperuna - Muriaé - Ubá - Congonhas	ES-RJ-MG	600	–	–

..... (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, podem integrar o Plano Nacional de Viação (PNV) ferrovias que interliguem entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte ou promovam a ligação da Capital Federal a capitais de Estados ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre.

As ligações ferroviárias ora propostas para inclusão no PNV enquadram-se no primeiro caso. A iniciativa leva em conta a existência de demandas não atendidas e potencialidades não exploradas e propõe um conjunto de três ferrovias com pontos de passagem localizados nos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro.

A primeira delas, orientada na direção leste-oeste, estende-se de Teixeira de Freitas (BA) a Montes Claros (MG), passando por Teófilo Otoni (MG); a segunda, com uma configuração longitudinal, liga o porto de Ilhéus (BA) ao de Vitória (ES), com pontos intermediários em Teixeira de Freitas (BA) – onde se articula com a primeira – e Linhares (ES); e a terceira liga a localidade de Presidente Kennedy (ES) a Congonhas (MG), passando por Apiacá, no Espírito Santo, Itaperuna, no Rio de Janeiro, e Muriaé e Ubá, em Minas Gerais.

Tomadas conjuntamente, as duas primeiras ferrovias buscam viabilizar condições para o escoamento – via porto alternativo a ser criado no litoral norte-capixaba – de produtos da região que abrange o Sul da Bahia, o Nordeste de Minas Gerais e o Norte do Espírito Santo. Atualmente, a produção, que já atinge patamares expressivos, enfrenta sérios problemas de escoamento. Os problemas devem-se à vocação essencialmente graneleira dos portos disponíveis na região, os quais constituem o destino preferencial dos fluxos de grande distância com origem nos centros produtores situados no Centro-Oeste do País. O transporte de grãos detém, assim, a prioridade na utilização dos portos existentes, em detrimento dos produtos típicos da região mencionada, entre os quais se incluem frutas e produtos industrializados.

Ademais, as duas ferrovias são estrategicamente relevantes para romper o isolamento do Norte do Espírito Santo. A região não conta com uma oferta rodoviária satisfatória, capaz, por exemplo, de atender ao transporte de eucalipto para a produção de celulose e a própria movimentação da celulose em rota de exportação. A cabotagem, que poderia ser apontada como uma

solução para suprir as carências da região, tampouco se mostra viável. o transporte por cabotagem só se justificam para demandas muito elevadas e específicas, exigindo terminais e embarcações apropriados. Com o agravante de que, para curtas distâncias, a participação do tempo gasto em operações portuárias (atracação, desatracação, carregamento e descarregamento) em relação ao tempo total do transporte tende a se tornar excessivamente alta, desaconselhando o emprego da modalidade.

A terceira ferrovia (Presidente Kennedy - Congonhas) visa conectar a zona produtora do Oeste e Noroeste de Minas Gerais a um porto com instalação prevista para a região correspondente ao norte-fluminense e sul-capixaba, carente de infra-estrutura de transportes. Mesmo a malha rodoviária, composta apenas de pequenas rodovias em estado precário, não atende satisfatoriamente à região. A única opção disponível é a ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e, ainda assim, sob restrições de capacidade. Nesse contexto, a implantação da ferrovia ora proposta duplicará as possibilidades de escoamento em direção ao porto.

A propósito da conveniência e da oportunidade dessa nova ferrovia, devidamente articulada ao futuro porto, registre-se, a título de ilustração, que o Grupo Ferrous pretende movimentar anualmente 50 milhões de toneladas de minério de ferro na rota compreendida entre o quadrilátero ferrífero (região de Congonhas) e a localidade de Presidente Kennedy (ES), onde prevê a implantação de três usinas de pelotização do minério. Outro conglomerado – o Grupo EBX – planeja instalar uma siderúrgica no norte-fluminense ou no Sul do Espírito Santo, já dispondo, inclusive, de uma área, localizada em Presidente Kennedy, em condições de abrigar investimento desse tipo.

Nesse sentido, note-se que a localidade de Presidente Kennedy apresenta características bastante favoráveis à instalação de um porto com calado de cerca de 20 metros, capaz de atender aos dois projetos de investimento anteriormente mencionados.

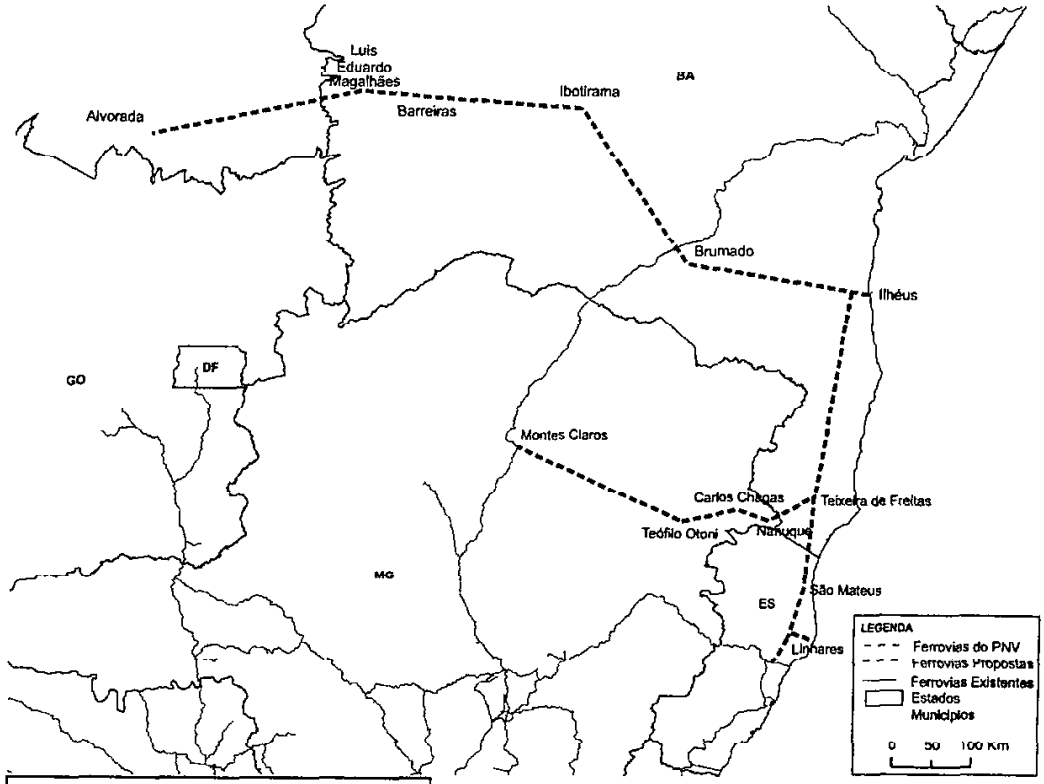
Essas são as razões que justificam a presente iniciativa. Para sua aprovação, esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares.

Sala das Sessões, 7 de outubro de 2008.

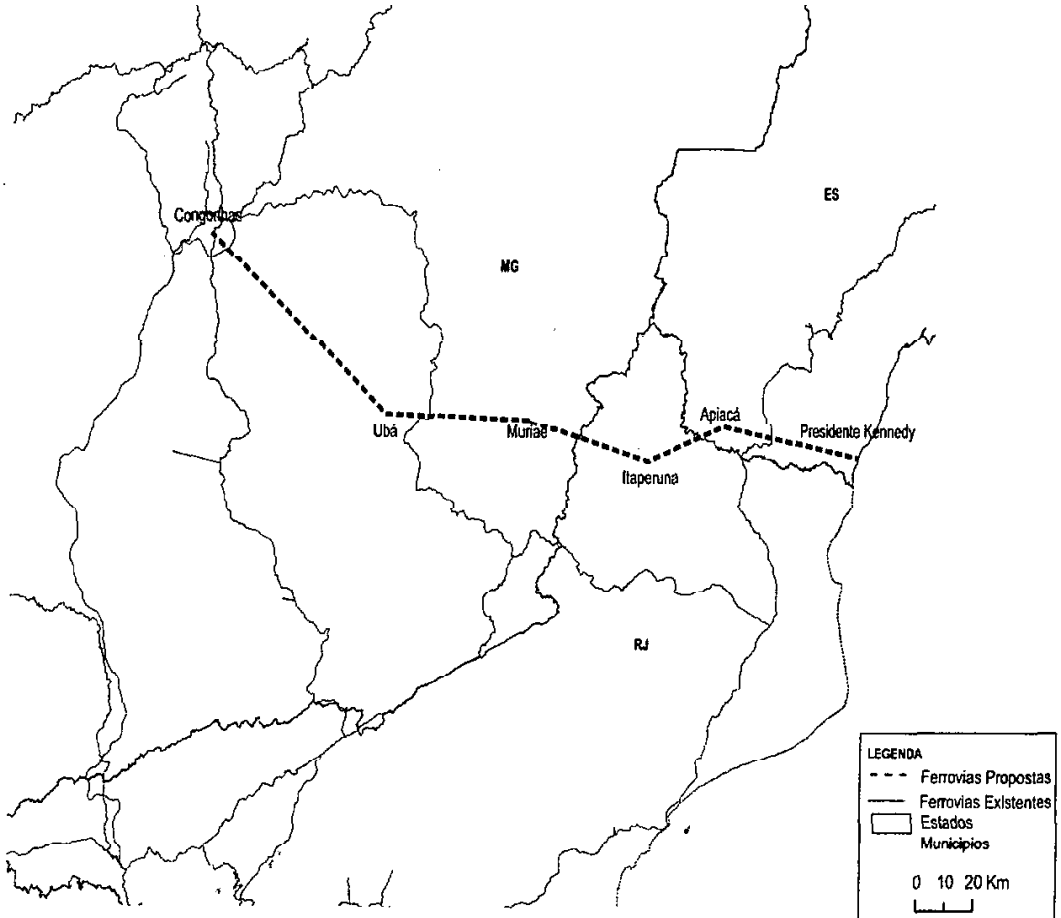
Senador RENATO CASAGRANDE

ANEXOS

(MAPAS)



Alvorada – Ilhéus: 1.500km (referência PNV)
Montes Claros – Teixeira de Freitas: 760km *
Ilhéus – Vitória: 916km *
* Distância estimada a partir da distância rodoviária (base 4 rodas) mais 15%



Congonhas – Presidente Kennedy : 600km *
* Distância estimada a partir da distância rodoviária (base 4 rodas) mais 15%

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o 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 Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de

outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma ordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

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.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 20 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras

devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 12.9.1973

Download para anexo

Alterações	
ITENS	**ATO DE ALTERAÇÃO**
Ítem 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Ítem 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004

	Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 29.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.970, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.6.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.483, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985 Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 (Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.962, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007 Lei nº 11.550, de 2007, (Vide Medida Provisória nº 427, de 2008) Lei nº 11.701, de 2008
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

1. CONCEITUAÇÃO GERAL. Sistema Nacional de Viação.

1.1 Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no art. 8.º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no art. 3.º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 2.º), 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 e Aeroviário 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.

2. SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL

2.1 Conceituação

2.1.0 O Sistema Rodoviário Nacional é constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviários Federal, Estaduais e Municipais, e compreende:

a) infra-estrutura rodoviária, que abrange as Redes de Rodovias e suas instalações acessórias e complementares:

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo rodoviário de transporte e que possibilitem o uso adequado das rodovias.

2.1.1 As rodovias consideradas no Plano Nacional de Viação são aquelas integrantes do Sistema Rodoviário Federal, descrito neste anexo.

2.1.2 As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estados ou Territórios ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;

b) ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos, inclusive da mesma natureza:

— capital estadual;

— ponto importante da orla oceânica;

— ponto da fronteira terrestre;

c) ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais;

d) permitir o acesso:

— a instalações federais de importância, tais como parques nacionais, estabelecimentos industriais e organizações militares;

— a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados;

— aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação;

e) permitir conexões de caráter internacional;

2.2 Nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

2.2.1 Nomenclatura.

2.2.1.0 De acordo com a sua orientação geográfica geral, as rodovias federais são classificadas nas seguintes categorias:

a) Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

b) Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul;

c) Rodovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste;

d) Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

e) Ligações: as rodovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias federais, ou que permitam o acesso a instalações federais de importância, a pontos de fronteira, a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a pontos de atração turística, ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários, constantes do Plano Nacional de Viação.

2.2.1.1 No caso de rodovias conduzindo a pontos de fronteira, estas terão sempre a ordem de citação dos seus pontos de passagem de modo a coincidir seu ponto final com o ponto da fronteira.

2.2.1.2 As designações das rodovias federais no Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

2.2.1.2.0 O símbolo "BR", inicial, indica qualquer rodovia federal.

2.2.1.2.1 Ao símbolo, separado por um traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituído:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da rodovia, isto é:

0 (zero) — para as radiais;
1 (um) — para as longitudinais;
2 (dois) — para as transversais;
3 (três) — para as diagonais e
4 (quatro) — para as ligações;

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da rodovia relativamente a BRASÍLIA e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

2.2.2 Relação descritiva.
Conforme quadro a seguir.

	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO* BR	SUPERPOSIÇÃO* km
	RODOVIAS RADIAIS				
010	Brasília-Paranã-Carolina-Porto Franco-Guamá-Belém ...	DF-GO-MA-PA	1.901	-	-
020	Brasília-Posse-Barreiras-Picos-Fortaleza	DF-GO-BA-PI-CE	1.882	-	-
030	Brasília-Montalvânia-Carinhanha (porto fluvial do S. Francisco)-Brumado-Ubaitaba-Campinho	DF-GO-MG-BA	915	-	-
040	Brasília-Três Marias-Belo Horizonte-Barbacena-Juiz de Fora-Três Rios-Rio de Janeiro (praça Mauá)	DF-GO-MG-RJ-GB	1.172	-	-
050	Brasília-Cristalina-Uberlândia-Uberaba-Ribeirão Preto Campinas-São Paulo-Santos	DF-GO-MG-SP	1.051	040	106
060	Brasília-Anápolis-Goiânia-Rio Verde-Jataí-Campo Grande-Fronteira com o Paraguai	DF-GO-MT	1.281	-	-
070	Brasília-Jaraguá-Aragarças-Cuiabá-Cáceres — Fronteira com a Bolívia	DF-GO-MT	1.286	-	-
080	Brasília-Uruaçu-Cachimbo-Jacareacanga-Canumã-Manaus..	DF-GO-MT-PA-AM	2.227	-	-
	RODOVIAS LONGITUDINAIS				
101	Touros-Natal-João Pessoa-Recife-Maceió-Aracaju-Feira de Santana-Itabuna-São Mateus-Vitória-Campos-Niterói-Rio-Mangaratiba-Angra dos Reis-Caraguatatuba—Santos-Iguape-Antonina-Joinville-Itajaí-Florianópolis—Tubarão-Osório-São José do Norte-Rio Grande	RN-PB-PE-AL-SE-BA-ES-RJ-GB-SP-PR-SC-RS	4.517	-	-
104	Macau-Pedro Avelino-Lajes-Cerro Corá-Ligação-Santa Cruz -Campina Grande-Caruaru-Maceió	RN-PB-PE-AL	522	-	-
110	Areia Branca-Mossoró-Augusto Severo-Patos-Monteiro-Cruzeiro do Nordeste-Petrolândia-Paulo Afonso-Ribeira do Pombal-Alagoinhas-Entronc. c/BR-324	RN-PB-RN-PB-PE-PB-PE-AL-BA	1.065	-	-
116	Fortaleza-Russas-Jaguaribe-Salgueiro-Canudos-Feira de Santana-Vitória da Conquista-Teófilo Otoni-Muriaé Leopoldina-Além Paraíba-Teresópolis-Entronc. c/ BR-493-Entronc. c/BR-040-Rio de Janeiro-Barra Mansa-Lorena-São Paulo-Registro-Curitiba-Lages-Porto Alegre-Pelotas-Jaguarão	CE-PB-CE-PE-BA-MG-RJ-GB-RJ-SP-PR-SC-RS ..	4.468	-	-
120	Araçuaí-Capelinha-Guanhães-Itabira-Nova Era-São Domingos do Prata-Ponte Nova-Ubá-Cataguazes-Leopoldina-Providência-Volta Grande-Bom Jardim-Fôrno	MG-RJ	897	-	-
122	Chorózinho (BR-116)-Solonópole-Iguatú-Juazeiro do Norte-Petrolina-Juazeiro-Urandi-Montes Claros	CE-PE-BA-MG	1.554	-	-
135	São Luís-Peritoró-Pastos Bons-Bertolínia-Bom Jesus-Corrente-Cristalândia-Barreiras-Correntina-Montalvânia-Januária-Montes Claros-Curvelo-Cordisburgo-Belo Horizonte	MA-PI-BA-MG	2.446	-	-
146	Patos de Minas-Araxá-Poços de Caldas-Bragança Paulista	MG-SP	611	-	-
153	Marabá-Araguaína-Guxupi-Ceres-Goiânia-Itumbiara-Frata-Frutal-São José do Rio Preto-Ourinhos-Irati-União da Vitória-Porto União-Erechim-Passo Fundo-Soledade-Cachoeira do Sul-Bagé-Aceguá	PA-GO-MG-SP-PR-SC-RS.	3.555	-	-
154	Itumbiara-Ituiutaba-Campina Verde-Rhandcara-Entronc. c/BR-153	GO-MG-SP	433	-	-
156	Macapá-Calçoene-Oiapoque-Fronteira c/Guiana Francesa	AP	684	-	-
158	Altamira-São Felix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças-Aragarças-Jataí-Paranaíba-Três Lagoas-Panorama-Dracena-Presidente Venceslau-Porto Marcondes-Paranavaí-Campo Mourão-Laranjeiras do Sul-Campo Erê-Iraí-Cruz Alta-Santa Maria-Rosário do Sul-Santana do Livramento	PA-MT-GO-MT-SP-PR-SC-RS	3.670	080	115
163	São Miguel D'Oeste-Barracão-Guaíra-Porto Morumbi-Dourados-Rio Brilhante-Campo Grande-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Artur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Óbidos-Tiriós-Fronteira c/Suriname	SC-PR-MT-PA	3,966	060	67
174	Cáceres-Mato Grosso-Vilhena-Canumã-Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira c/Venezuela	MT-RO-AM-RR	2.860	080	188

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

	DENOMINAÇÃO E PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO BR	SUPERPOSIÇÃO km
	RODOVIAS TRANSVERSAIS				
210	Macapá-Caracaraí-Içana-Fronteira c/Colômbia	AP-AM	2.323	-	-
222	Fortaleza-Piripiri-Itapecuru Mirim- Santa Inês - Açailândia-Marabá-Entronc. c/BR-158	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40
226	Natal-Santa Cruz-Currais Novos-Augusto Severo-Pau dos Ferros-Jaguaribe-Crateús-Teresina- Presidente Dutra-Crajaú-Porto Franco-Entronc. c/BR-153	RN-CE-PI-MA-GO	1.467	-	-
230	Cabedelo-João Pessoa-Campina Grande-Patos-Cajazeiras-Lavras da Mangabeira-Picos-Floriano - Pastos - Bons- Balsas-Carolina-Estreito-Marabá-Jatobal-Altamira-Itaituba-Jacareacanga-Humaitá-Lábrea-Benjamim Constant	PB-CE-PI-MA-PA-AM ...	4.918	101 110 135	8 17 52
232	Recife (Praça Rio Branco)-Arcoverde-Salgueiro-Parnamirim	PE	565	101	2
235	Aracaju-Jeremoabo-Canudos-Juazeiro-Petrolina-Remanso-Caracol-Bom Jesus-Alto Parnaíba-Araguacema-Cachimbo.	SE-BA-PE-BA-PI-MA-GO-PA	2.220	101	10
242	São Roque-Seabra-Ibotirama-Barreiras-Paranã-São Felix do Araguaia-Vale do Xingu-Porto Artur (BR-163).....	BA-GO-MT	2.049	020 101	90 5
251	Ilhéus-Pontal-Buerarema-Camacan-Salinas-Montes Claros-Unaí-Brasília-Ceres-Xavantina-Cuiabá	BA-MG-GO-DF-GO-MT	2.098	116 122	30 34
259	João Neiva (BR-101)-Governador Valadares-Guanhães-Serro-Gouveia-Curvelo-Felixlândia (BR-040)	ES-MG	605	116	5
262	Vitória-Realeza-Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-Frutal - Icém-Três Lagoas-Campo Grande-Aquidauana-Pôrto Esperança-Corumbá	ES-MG-SP-MT	2.253	101 153 158	15 49 28
265	Muriaé-Barbacena-São João Del Rei-Lavras-Boa Esperança-Carmo do Rio Claro-São Sebastião do Paraíso-Bebedouro-São José do Rio Prêto	MG-SP	849	040	16
267	Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambu-Poços de Caldas-Araraquara-Lins-Presidente Venceslau-Rio Brilhante- Pôrto Murtinho	MG-SP-MT	1.835	040 060 116 163	23 14 7 44
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goio Erê-Guaíra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lourenço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lages-Joaçaba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Chapecó-São Carlos-Palmito-Mondaí-Itapiranga (fronteira com a Argentina)	SC	251		
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbé-Bom Jesus-Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	SC-RS	738		
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete- Uruguaiana	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguaiana	RS	536	116 158	6 35
	RODOVIAS DIAGONAIS				
304	Boqueirão do Cesário-Aracati-Mossoró-Lajes-Natal .	CE-RN	416	101 226	20 16
307	Taumaturgo-Porto Valter-Cruzeiro do Sul- Benjamin Constant-Içana-Fronteira c/Venezuela	AC-AM	1.500	-	-
316	Belém-Capanema-Peritoró-Teresina-Picos-Parnamirim-Cabrobó-Floresta-Petrolândia-Palmeira dos Índios-Maceió	PA-MA-PI-PE-AL	2.032	101 104 135 153 230	22 46 26 125 95
317	Lábrea-Boca do Acre-Rio Branco-Xapuri-Brasiléia-Assis Brasil	AM-AC	979	-	-
319	Manaus-Careiro-Humaitá-Porto Velho	AM-RO	866	-	-

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO BR	SUPERPOSIÇÃO km
324	Balsas (BR-230) - Ribeiro Gonçalves-São Raimundo Nonato (BR-020)-Remanso (BR-235)-Jacobina-Feira de Santana-Salvador	MA-PI-BA	1.045	-	-
330	Balsas-Bom Jesus-Xique Xique-Seabra-Jequié-Ubaitaba	MA-PI-BA	994	-	-
342	Carinhanha-Espinosa-Salinas-Araçuaí-Teófilo Otoni-Linhares	BA-MG-ES	837	101	29
343	Luis Correia-Piripiri-Teresina-Floriano-Bertolinia	PI	747	226	39
				230	12
				316	76
349	Aracaju-Entronc. c/Br-101-Itapicuru-Olindina-Mundo Novo-Seabra-Bom Jesus da Lapa-Santa Maria da Vitória-Correntina-Posse (BR-020)	SE-BA-GO	1.035	-	-
352	Goiânia-Ipameri-Patos de Minas-Abaetê-Pitangui-Pará de Minas	GO-MG	610	-	-
354	Cristalina-Patos de Minas-Formiga-Lavras-Cruzilha-Caxambu-Vidinha-Engenheiro Passos	GO-MG-RJ	895	-	-
356	Belo Horizonte-Muriaé-Campos-São João da Barra	MG-RJ	456	040	30
359	Mineiros-Coxim-Corumbá	GO-MT	628	-	-
361	Patos-Piancó-São José do Belmonte-Entronc. c/BR-232	PB-PE	230	-	-
363	Baía de Santo Antônio (Porto)-Alto da Bandeira	FN	9	-	-
364	Limeira-Matão-Frutal-Campina Verde-São Simão-Jataí-Rondonópolis-Cuiabá-Vilhena-Porto Velho-Abunã-Rio Branco-Sena Madureira-Feijó-Tarauacá-Cruzeiro do Sul-Japim-Fronteira c/Peru	SP-MG-GO-MT-RO-AC	4.196	070	92
				153	26
				163	338
				174	140
				262	8
				267	44
365	Montes Claros-Paracatu-Patos de Minas-Patrocínio-Uberlândia-Ituiutaba-São Simão	MG	874	-	-
367	Santa Cruz Cabrália-Coroa Vermelha-Porto Seguro - Araçuaí-Diamantina-Couvoia	BA-MG	695	-	-
369	Oliveira-Campo Belo-Boa Esperança-Campos Gerais-Alfenas-Serrania-Caconde-Pirassununga-Ourinhos-Londrina-Jandaia do Sul-Campo Mourão-Cascavel	MG-SP-PR	1.161	153	10
				267	32
				272	45
373	Limeira-Itapetininga-Apiaí-Ponta Grossa - Três Pinheiros-Francisco Beltrão-Barracão	SP-PR	898	163	5
				372	10
				277	99
374	Presidente Venceslau-Ourinhos-Avaré-Boituva-São Paulo	SP	600	050	10
				153	15
				267	10
				369	28
376	Dourados-Paranavaí-Maringá-Apucarana - Ponta Grossa-São Luis do Purunã-Curitiba-Garuva (BR-101)	MT-PR	849	163	12
				277	56
				369	18
377	Carazinho-Santa Bárbara-Cruz Alta-Santiago - Alegrete-Quaraí	RS	469	363	48
				290	33
381	São Mateus-Nova Venécia-Barra de São Francisco - Mantena-Central de Minas-Divino das Laranjeiras-Governador Valadares-Ipatinga-Belo Horizonte-Betim-Pouso Alegre-Bragança Paulista-São Paulo	MG-SP	980	-	-
383	Conselheiro Lafaiete-São João Del Rei - Caxambu - Vidinha-Itajubá-Campos do Jordão-Pindamonhangaba - Ubatuba	MG-SP	543	267	9
				354	23
				356	10
386	São Miguel d'Oeste-Iraí-Carazinho-Soledade-Porto Alegre	SC-RS	464	116	16
392	Rio Grande (Porto)-Pelotas-Santa Maria-Tupanciretã - Santo Ângelo-Fronteira c/Argentina	RS	617	-	-
393	Cachoeiro de Itapemirim-Itaperuna-Além Paraíba - Três Rios-Volta Redonda-Entronc. c/BR-116	ES-RJ-MG-RJ	430	040	12
	LIGAÇÕES				
401	Boa Vista-Fronteira c/Guiana	RR	140	-	-
402	Entronc. c/BR-135-Parnaíba (BR-343)-Granja-Itapipoca-Umirim (BR-222)	MA-PI-CE	467	-	-
403	Acaraú-Sobral (BR-222)-Crateús (BR-226)	CE	267	-	-
404	Piripiri-Crateús-Novo Oriente-Catarina-Iguatu-Icó	PI-CE	481	343	18

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÕES BR	SUPERPOSIÇÕES km
404	Sobradinho-Jucuri-Mulungu-Apodi-Itaú-São Francisco do Oeste-Pau dos Ferros-Rafael Fernandes-José da Penha-Umarana Antenor Navarro-Mariz6polis (BR-230)	RN-PB	245	-	-
405	Macau-Jandaíra-João Câmara-Natal	RN	187	-	-
407	Piripiri-São Miguel do Tapuio-Pimenteiras-Bocaina-Picos-Petrolina-Juazeiro-Rui Barbosa-Iramaia-Contendas Suçuarana (BR-030)-Anagé (BR-116)	PI-PE-BA	1.251	-	-
408	Campina Grande-Recife	PB-PE	137	-	-
409	Feijó-Santa Rosa	AC	152	-	-
410	Ribeira do Pombal-Tucano	BA	32	-	-
411	Entronc. c/BR-307-Elvira	AM	256	-	-
412	Farinha-Sumé-Monteiro	PB	144	-	-
413	Entronc. c/BR-307-Caxias (Estirão do Equador)	AM	140	-	-
414	Porangatú-Niquelândia-Anápolis	GO	339	-	-
415	Ilhéus-Itabuna-Vitória da Conquista	BA	238	-	-
417	Afuá-Anajás-Ponta de Pedras	PA (Ilha de Marajó)	240	-	-
418	Caravelas-Nanuque-Carlos Chagas-Teófilo Otoni	BA-MG	289	342	29
419	Rio Verde de Mato Grosso-Aquidauana-Jardim	MT	304	267	14
420	Pojuca(BR-110)Santo Amaro-São Roque-Nazaré-Lage-Mutuípe-Jequiriça-Ubaira-Santa Inês-Itaquara-Jaguaquara-Entronc. c/BR-116	BA	236	-	-
421	Ariquemes-Alto Candeias-Guajará Mirim	RO	282	-	-
422	Jatobal-Tucuruí	PA	125	230	15
423	Caruaru-Garanhuns-Paulo Afonso-Juazeiro	PE-AL-BA	535	-	-
424	Arco Verde-Garanhuns-Maceió	PE-AL	148	101	11
				316	13
425	Abunã-Guajará Mirim	RO	128	-	-
426	Entronc. c/BR-230-Santana dos Garrotes-Princesa Izabel-Entronc.c/BR-232	PB-PE	142	-	-
427	Currais Novos-Pombal	RN-PB	189	-	-
428	Cabrobó (BR-116)-Petrolina	PE	180	-	-
429	Vila Rondônia (BR-364)-Costa Marques (Rio Guaporé)	RO	299	-	-
430	Barreiras-Santana-Bom Jesus da Lapa-Caetité	BA	499	-	-
451	Bocaiúva (BR-135)-Governador Valadares	MG	315	259	15
452	Rio Verde-Itumbiara-Tupaciguara-Uberlândia-Araxá	GO-MG	500	153	6
				365	32
453	Itaqui-Santiago-Santa Maria	RS	304	-	-
454	Pôrto Esperança-Forte Coimbra (Fronteira c/Bolívia)	MT	50	-	-
456	Ribeirão-São José do Rio Prêto-Matão	SP	213	-	-
457	Cristalina-Goiânia	GO	175	-	-
458	Conselheiro Pena-Tarumirim-Itapú-Entronc.c/BR-381	MG	137	381	6
459	Poços de Caldas-Lorena (BR-116)-Mambucaba (BR-101)	MG-SP-RJ	333	-	-
460	Cambuquira-Lambari-São Lourenço	MG	76	267	7
461	Ituiutaba-Gurinhatã-Iturama	MG	114	-	-
462	Patrocínio-Pardizes-Entronc. c/BR-262	MG	84	-	-
463	Dourados-Ponta Porã	MT	123	-	-
464	Ituiutaba-Prata-Uberaba-Entronc. c/BR-146	MG	300	-	-
465	Garganta Viúva Graça (BR-116)-Santa Cruz (BR-101)	GB-RJ	39	-	-
466	Apucarana-Ivaiporã-Pitanga-Guarapuava-União da Vitória-Pôrto União	PR-SC	319	-	-
467	Pôrto Mendes-Toledo-Cascaval	PR	112	-	-
468	Palmeira das Missões (BR-158)-Três Passos (fronteira com a Argentina)	RS	78	-	-
469	Pôrto Meira-Foz do Iguaçu-Parque Nacional	PR	30	-	-
470	Navegantes-Itajaí-Blumenau-Curitibanos-Campos Novos-Lagoa Vermelha-Nova Prata-Montenegro (BR-386)	SC-RS	521	-	-
471	Soledade-Santa Cruz do Sul-Encruzilhada do Sul-Canguçu-Pelotas-Chuí	RS	668	153	40
				392	56
472	São Borja-Itaqui-Uruguaiana-Barra do Quaraí	RS	245	-	-
473	Aceguá-Herval-Entronc.c/BR-471	RS	200	-	-
474	Aimorés-Ipanema-Caratinga	MG	117	-	-
475	Lages-Tubarão	SC	211	-	-
476	Apiaí-Curitiba-Lapa-São Mateus-Pôrto União	SP-PR-SC	410	373	32
477	Canoinhas-Papanduva-Blumenau	SC	178	470	20
478	Limeira-Sorocaba-Registro-Cananéia	SP	324	-	-
479	Januária-Arinos-Brasília	MG-GO-DF	424	-	-
480	Pato Branco-Entronc. c/BR-280-São Lourenço do Oeste-Xanxerê-Chapecó-Erechim	PR-SC-RS	188	-	-
481	Cruz Alta-Arroio do Tigre-Sobradinho-Candelária-Santa Cruz do Sul	RS	173	-	-
482	Safra (BR-101)-Cachoeiro de Itapemirim-Jerônimo Monteiro-Guaçuí-Carangola-Fervedouro (BR-116)-Viçosa-Piranga-Conselheiro Lafaiete (BR-040 e BR-383)	ES-MG	319	-	-

Senador Filho Mulher - Gabinete 14 - Anexo II - Senado Federal - Brasília - DF - CEP 70165-900

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
483	Itumbiara-Paranaíba	GO-MT	304	364	10
484	Colatina-Itaguaçu-Afonso Cláudio-Guaçuí-São José do Calçado-Bom Jesus do Itabapoana-Itaperuna	ES-RJ	273	391	25
485	Entronc. c/BR-116-Parque Nacional das Agulhas Negras-Vale dos Lírios-Garganta do Registro (BR-354)	RJ-MG	35	-	-
486	Itajaí-Brusque-Vidal Ramos-Bom Retiro (BR-282)	SC	150	-	-
487	Pôrto Felicidade (BR-163)-Pontal do Tigre-Campo Mourão-Ponta Grossa	MT-PR	615	158	29
488	Entronc. c/BR-116-Santuário Nacional de Aparecida ...	SP	1	-	-
489	Prado-Entronc. c/BR-101	BA	35	-	-
490	Campo Alegre (BR-050)-Ipameri-Caldas Novas-Morrinhos (BR-153)	GO	142	-	-
491	São Sebastião do Paraíso (BR-265)-Monte Santo de Minas-Arceburgo-Guaxupé-Alfenas-Varginha-Entronc. c/BR-381	MG	240	-	-
492	Morro do Côco (BR-101)-Cardoso Moreira (BR-356)-São Fidelis-Cordeiro-Nova Friburgo-Bonsucesso-Sobradinho (BR-116)-Posse (BR-040)-Pedro do Rio (BR-040)-Avelar-Massambará (BR-393)	RJ	367	-	-
493	Manilha (BR-101)-Magé-Entronc. c/BR-040	RJ	63	-	-
494	Entronc. c/BR-262-Divinópolis-São João Del Rei-Andrelândia-Volta Redonda-Angra dos Reis	MG-RJ	370	-	-
495	Teresópolis-Itaipava (BR-040)	RJ	40	-	-
496	Pirapora-Corinto	MG	130	-	-
497	Uberlândia-Campina Verde-Iturama-Pôrto Alencastro-Entronc. c/BR-158	MG-MT	321	-	-
498	Monte Pascoal-Entronc. c/BR-101	BA	12	-	-
499	Entronc. c/BR-040-Cabangu	MG	15	-	-
		TOTAL	115.005	-	3.061
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	111.944	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na rodovia de maior numeração.

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO * EF	SUPERPOSIÇÃO * km
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	517	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
452	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Ibiá)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubá-Ligação-Furtado Campos-Bicas-Três Rios	MG-RJ	412	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Preto-Pontal-Entronc. c/EF-469	SP	261	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua)	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza.	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiapeba-São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	136	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cêrro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	650		
		TOTAL	35.944	-	2.138
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	33.806	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração.

3. SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL

3.1 Conceituação

3.1.0 O Sistema Ferroviario Nacional é constituido pelo conjunto das ferrovias do Pais e compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

3.1.1 Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, aquelas ferrovias do Sistema Ferroviario Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 adiante.

3.1.2 As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre;

b) ligar entre si polos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

3.2 Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

3.2.1 Nomenclatura

3.2.1.0 De acordo com sua orientação geográfica geral, as ferrovias do Plano Nacional de Viação são classificadas nas seguintes categorias:

a) Ferrovias Radiais: são as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do Pais.

b) Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul.

c) Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste.

d) Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste.

e) Ligações: as ferrovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais.

3.2.1.1 As designações das ferrovias do Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

3.2.1.1.0 O símbolo "EF" (Estrada de Ferro) indica qualquer ferrovia do PNV.

3.2.1.1.1 Ao símbolo, separado por um traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituídos:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da ferrovia, isto é:

0 (zero) — para as radiais;
1 (um) — para as longitudinais;
2 (dois) — para as transversais;
3 (três) — para as diagonais e
4 (quatro) — para as ligações;

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da ferrovia, relativamente à BRASÍLIA e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e semelhantes às adotadas para o Sistema Rodoviário Federal.

3.2.2. Relação descritiva.
Conforme quadro a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	Rua
	FERROVIAS RADIAIS				
025	Brasília-Entronc. c/EF-116-Iaçu-Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	-	-
040	Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí - Aljezur-Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.501	-	-
045	Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	-	-
050	Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Prêto-Campinas-Mayrink-Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
	FERROVIAS LONGITUDINAIS				
101	Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador	RN-PB-PE-AL-SE-BA	1.381	025	22
103	Vitória-Campos-Visconde de Itaboraí-Niterói	ES-RJ	594	-	-
105	Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza-Crato-Salgueiro-Petrolina-Campo Formoso-Iaçu-Entronc. c/EF-025-Monte Azul-Entronc. c/EF-040-Belo Horizonte-Divinópolis-Lavras-Três Corações-Campinas-Itapova-Carganta do Bom Sucesso-Ponta Grossa-Lages-General Luz-Pelotas-Basílio-Jaguarão (Policini c)	CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC - RS	5.381	025 040 050	423 262 113
153	Marques dos Reis-Ponta Grossa-Pôrto União-Passo Fundo-Santa Maria-Santana do Livramento	PR-SC-RS	1.791	-	-
	FERROVIAS TRANSVERSAIS				
225	Cabedelo-João Pessoa-Entronc. c/EF-101-Souza-Entronc. c/EF-116-Crateús-Castelo-Altos-Teresina-Itaqui	PB-CE-PI-MA	1.587	101 116	41 158
232	Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro	PE	606	101	6
262	Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas	ES-MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos-Mayrink-Rubião Junior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia	SP-MT	1.830	050 116	155 71
270	Rubião Junior-OurinRos-Presidente Prudente-Ponta Porã	SP-MT	792	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Eng9 Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	834	-	-
290	Pôrto Alegre-Santa Maria-Entronc. c/EF-153-Uruguaiana-Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande-Pelotas-Basílio-São Sebastião-Santana do Livramento	RS	475	116	72
	FERROVIAS DIAGONAIS				
364	Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-Santos	SP	624	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Pôrto Mendes	SP-PR	583	-	-
	LIGAÇÕES				
401	Serra do Navio-Pôrto Santana	AP	194	-	-
404	Luís Correia-Entronc. c/EF-225	PI	319	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Crateús	CE	442	-	-

E	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	(km)	EF	km
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	517	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
450	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Itaú)-Uberaba	MG	273	-	-
459	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Cbá-Ligação-Furtado Campos-Bicas-Três Rios	MG-RJ	412	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Prêto-Pontal-Entronc. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua).....	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza.	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiaiba-São Sebastião..	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	138	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116 ..	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cêrro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	650		
		TOTAL	35.944	-	2.138
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	33.806	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração.

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

4.1 Conceituação

4.1.0 O Sistema Portuário Nacional é constituido pelo conjunto de portos maritimos, fluviais e lacustres do Pais e compreende:

a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no Pais, incluindo suas instalações e acessórios complementares;

b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

4.1.1 São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 adiante.

4.2 Relação descritiva dos portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

4.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS MARÍTIMOS, FLUVIAIS E LACUSTRES DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

Nº DE ORDEM	D E N O M I N A Ç Ã O	UF	LOCALIZAÇÃO
1	MANAUS	AM	RIO NEGRO
2	ITACOATIARA	AM	RIO AMAZONAS
3	PARINTINS	AM	RIO AMAZONAS
4	TAPURUQUARA	AM	RIO NEGRO
5	LÁBREA	AM	RIO PURUS
6	BÓCA DO ACRE	AM	RIO PURUS
7	BIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ
8	HUMAITÁ	AM	RIO MADEIRA
9	TABATINGA	AM	RIO AMAZONAS
10	COARI	AM	RIO SOLIMÕES
11	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
12	ÓBIDOS	PA	RIO AMAZONAS
13	SANTARÉM	PA	RIO TAPAJÓS
14	BREVES	PA	RIO DE BREVES
15	BELÉM	PA	RIO GUAMÁ
16	ITAITUBA	PA	RIO TAPAJÓS
17	PÔRTO VITÓRIA	PA	RIO XINGU
18	ALTAMIRA	PA	RIO XINGU
19	TUCURUÍ	PA	RIO TOCANTINS
20	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
21	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	RIO ARAGUAIA
22	BAIXIO DO ESPADARTE	PA	OCEANO ATLÂNTICO - LITORAL DO ESTADO DO PARÁ
23	MACAPÁ	AP	RIO AMAZONAS
24	SÃO LUIS-ITAQUI	MA	BAÍA DE SÃO MARCOS
25	CAROLINA	MA	RIO TOCANTINS
26	IMPERATRIZ	MA	RIO TOCANTINS
27	PORTO FRANCO	MA	RIO TOCANTINS

FEDERAL
do Senador RENATO CASAGRANDE

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
28	BARRA DO CORDA	MA	RIO MEARIM
29	CAXIAS	MA	RIO ITAPICURU
30	PINDARÉ-MIRIM	MA	RIO PINDARÉ
31	ALTO PARNAÍBA	MA	RIO PARNAÍBA
32	SANTA FILOMENA	PI	RIO PARNAÍBA
33	LUIS CORREIA	PI	RIO IGARAÇU
34	TERESINA	PI	RIO PARNAÍBA
35	PARNAÍBA	PI	RIO PARNAÍBA
36	FLORIANO	PI	RIO PARNAÍBA
37	FORTALEZA	CE	ENSEADA DE MUCURIPE
38	TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA (TERMISA)	RN	OCEANO ATLÂNTICO, LITORAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
39	MACAU	RN	RIO AÇU
40	NATAL	RN	RIO POTENGI
41	CABEDELO	PB	RIO PARAÍBA
42	RECIFE	PE	ESTUÁRIO DOS RIOS CAPIBARIBE E BEBERIBE
43	PETROLINA	PE	RIO SÃO FRANCISCO
44	TERMINAL DE SUAPE	PE	OCEANO ATLÂNTICO, LITORAL DO ESTADO DE PERNAMBUCO
45	MACEIÓ	AL	ENSEADA DE JARAGUÁ
46	PENEDO	AL	RIO SÃO FRANCISCO
47	ARACAJU	SE	RIO SERGIPE
48	PROPRIÁ	SE	RIO SÃO FRANCISCO
49	SALVADOR - ARATU	BA	BAÍA DE TODOS OS SANTOS
50	CAMPINHO	BA	BAÍA DE MARAÚ
51	ILHÉUS - MALHADO	BA	PONTA DO MALHADO
52	JUAZEIRO	BA	RIO SÃO FRANCISCO
53	BARREIRAS	BA	RIO GRANDE
54	VITÓRIA - TUBARÃO	ES	RIO SANTA MARIA
55	FORNO	RJ	ENSEADA DOS ANJOS
56	NITERÓI	RJ	BAÍA DA GUANABARA
57	SEPETIBA	RJ	BAÍA DE SEPETIBA
58	ANGRA DOS REIS	RJ	BAÍA DA ILHA GRANDE
59	CAMPOS	RJ	RIO PARAÍBA DO SUL
60	RIO DE JANEIRO	GB	BAÍA DA GUANABARA
61	SÃO SEBASTIÃO	SP	CANAL DE SÃO SEBASTIÃO
62	SANTOS	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
63	PRESIDENTE EPITÁCIO	SP	RIO PARANÁ
64	ANTONINA	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
65	PARANAGUÁ	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
66	FOZ DO IGUAÇU	PR	RIO IGUAÇU
67	PÔRTO MENDES	PR	RIO PARANÁ
68	GUAÍRA	PR	RIO PARANÁ
69	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	RIO SÃO FRANCISCO DO SUL
70	ITAJAÍ	SC	RIO ITAJAÍ-AÇU
71	IMBITUBA	SC	OCEANO ATLÂNTICO, LITORAL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
72	IMBITUBA	SC	ENSEADA DE IMBITUBA

FEDERAL
do Senador RENATO CASAGRANDE

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
74	PÔRTO ALEGRE	RS	RIO GUAÍBA
75	PELOTAS	RS	CANAL DE SÃO GONÇALO
76	RIO GRANDE	RS	LAGOA DOS PATOS
77	RIO PARDO	RS	RIO JACUÍ
78	CACHOEIRA	RS	RIO JACUÍ
79	SÃO [illegible]	RS	RIO JACUÍ
80	MARIANA [illegible]	RS	RIO TAQUARI
81	ESTRELA	RS	RIO TAQUARI
82	SÃO BORJA	RS	RIO URUGUAI
83	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	LAGOA MIRIM
84	RIO BRANCO	AC	RIO ACRE
85	CRUZEIRO DO SUL	AC	RIO JURUÁ
86	BOA VISTA	RR	RIO BRANCO
87	CARACARAÍ	RR	RIO BRANCO
88	PÔRTO VELHO	RO	RIO MADEIRA
89	GUAJARÁ-MIRIM	RO	RIO MAMORÉ
90	MATO GROSSO	MT	RIO GUAPORÉ
91	PÔRTO MURTINHO	MT	RIO PARAGUAI
92	MANGA	MT	RIO PARAGUAI
93	CORUMBÁ	MT	RIO PARAGUAI
94	CÁCERES	MT	RIO PARAGUAI
95	CUIABÁ	MT	RIO CUIABÁ
96	MIRACEMA DO NORTE	GO	RIO TOCANTINS
97	PÔRTO NACIONAL	GO	RIO TOCANTINS
98	COUTO MAGALHÃES	GO	RIO ARAGUAIA
99	ARUANÃ	GO	RIO ARAGUAIA
100	ARAGARÇAS	GO	RIO ARAGUAIA
101	PIRAPORA	MG	RIO SÃO FRANCISCO

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL

5.1 Conceituação

5.1.0 O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.

5.1.1 As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante.

5.2 Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

5.2.1 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO (continua)

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
	BACIA AMAZÔNICA	
Amazonas	Foz/Benjamin Constant	3.108
Negro	Manaus/Cucuí	1.210
Branco	Foz/Confluência Uraricoera/Tacutu	577
Juruá	Foz/Cruzeiro do Sul	3.[illegible]

Ilef Gabinete T4 – Anexo II – Senado Federal – Brasília

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
Amazonas	Foz/Tabatinga	3.165
Negro	Foz/Confluência com Guainia	660
Branco	Foz/Feijó	156
Javari	Foz/Boca do Javari-Mirim	510
Jaquirí	Foz/Vila Bittencourt	721
Içá	Foz/Ipiranga	368
Purus	Foz/Seca Madureira (no Rio Iaco)	2.846
Acre	Foz/Brasiléia	796
Madeira	Foz/Confluência Mamoré/Beni	1.546
Guaporé	Foz/Cidade de Mato Grosso	1.180
Tapajós	Santarém/Itaituba	359
Xingu	Porto Moz/Altamira (Belo Monte)	298
Tocantins	Belém/Peixe	1.731
Araguaia	Foz/Balisa	1.800
Maracú	Foz/Confluência com Guaporé	225
	BACIA DO NORDESTE	
Mearim	Foz/Barra do Corda	470
Grajaú	Foz/Grajaú	500
Pindaré	Foz/Pindaré-Mirim	110
Itapicuru	Foz/Colinas	565
Parnaiba	Foz/Santa Filomena	1.175
Balsas	Foz/Balsas	225
	BACIA DO SÃO FRANCISCO	
São Francisco	Foz/Piranhas	208
	Cachoeira Itaparica/Pto. Real (Iguatama)	2.207
Paracatu	Foz/Buriti	260
Velhas	Foz/Sabará	659
Paraopeba	Foz/Florestal	249
Grande	Foz/Barreiras	358
Preto	Foz/Ibipetuba	125
Corrente	Foz/Santa Maria da Vitória	95
	BACIA DO LESTE	
Doce	Foz/Ipatinga	410
Paraiba do Sul	Foz/Jacareí	670
	BACIA DO NOROESTE	
Ribeira do Iguape	Foz/Registro	70
Jacuí	Foz/Dona Francisca	370
Taquarí	Foz/Mariana	205
Caí	Foz/São Sebastião do Caí	93
Sinos	Foz/Taquarinha	47
Gravataí	Foz/Gravataí	12
Jaguarão	Foz/Jaguarão	32
Camaquã	Foz/São José do Patrocínio	120
Canais Tachuetras e Lagoa Mirim	Pelotas/Santa Vitória do Palmar	180
Lagoa dos Patos	Porto Alegre/Rio Grande	230
	BACIA DO PARAGUAI	
Paraguai	Foz do Apa/Cáceres	1.523
Cuiabá-São Lourenço	Foz/Rondério do Oeste	785
Taquari	Foz/Coxim	430
Miranda	Foz/Miranda	255
	BACIA DO PARANÁ	
Paraná	Foz/Iguaçu/Confluência Paranaíba/Grande	808
Paranapanema	Foz/Salto Grande	421
Tietê	Foz/Negi das Cruzes	1.010
Pardo	Foz/Pto. da Barra	170
Ivinheima	Foz/Confluência Brilhante	270
Brilhante	Foz/Pto. Brilhante	67
Iguatemi	Foz/Pto. Tupi	79
Paranaíba	Foz/Escada Grande	787
Iguaçu	Foz/Curitiba	1.020
	BACIA DO URUGUAI	
Uruguai	Barra do Quaraí/Iraí	840
Ibicuí	Foz/Confluência do Santa Maria	360
	TOTAL GERAL	5.904

DO FEDERAL
ete do Senador RENATO CASAGRANDE
inete 14 – Anexo II – Senado Federal – Brasília -

5.2.2 — INTERLIGAÇÃO DE BACIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

INTERLIGAÇÃO	TRECHO A SER TORNADO NAVEGAVEL
Paraguai-Guapore	Foz do Jauru-Cidade de Mato Grosso
Parana-Paraguai	Rio Parana-Coxim
Paranaiba-São Francisco	Escada Grande-Buriti (Rio Paracatu)
Tiete-Paraiba do Sul	Mogi das Cruzes-Jacarei
Taquari-Araguaia	Coxim-Balisa
Ibicui-Jacui	Vacacai-Ibicui
Canal do Varadouro	Baia de Paranagua-Baia de Cananéia
Canal Santa Maria	Rio Sergipe-Rio Vaza Barris
Canal Tartaruga-Jenipapocu e Atari	Na Ilha de Marajó

6. SISTEMA AEROVIARIO NACIONAL

6.1 Conceituação

6.1.0 O Sistema Aeroviário Nacional compreende:

a) infra-estrutura aeronáutica, que abrange a rede de aeródromos existentes no País, assim como as instalações destinadas à segurança, regularidade e proteção à navegação aérea. Estas instalações constituem a rede de proteção ao vôo, definida pelo Ministério da Aeronáutica em consonância com a Rede de Aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo aeroviário de transporte, e que possibilitam o uso adequado da navegação aérea.

6.1.1 A Rede de Aeródromos considerada no Plano Nacional de Viação é aquela constante da relação descritiva da seção 6.2 adiante.

6.2 Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

6.2 — RELAÇÃO DESCRITIVA DOS AERODROMOS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

(continua)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rondônia	Abunã Ariquemes Guajará-Mirim Pedras Negras Pimenta Bueno Porto Velho Principe da Beira Rondônia Vilhena
Acre	Brasiléa Cruzeiro do Sul Feijó Rio Branco Santa Rosa Sena Madureira Tarauacá Taumaturgo Vila Japium Xapuri
Amazonas	Barcelos Boa Esperança Bóca do Acre Borba Canaburis Carauari Coari Codajás Cucuí Cuiari Demeri Eirunepé Estirão do Equador Fonte Boa Guajaratuba Humaitá Iauaretê Ipiranga Itaconatiara Lábrea Manaus (novo aeroporto) Manaus (Ponta Pelada) Manicoré Moura Palmeiras Pari-Cachoeira Parintins Santo Antônio do Içá São Gabriel da Cachoeira (ex-Uaupés) Tabatinga Tapuruquara Tefé Toledo Vila Bittencourt

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Roraima	Boa Vista Bonfim Caracaraí Ilha do Aruanã Marco BV8 Normândia Parima Puxa-Faca Surucucu Surumu Tepequem Waterloo
Pará	Abaetetuba Alenquer Altamira Belém (Val-de-Cães) Belém (Júlio Cesar) Bragança Cachimbo Cametá Carajás Chaves Creputiá Conceição do Araguaia Curuaru Gorotire Gurupá Itaituba Jacuréacanga Mapuréa Marabá Monte Alegre Nilo Peçanha Óbidos Oriximiná Paga-Conta Portel Piracaua Porto de Moz Santarém São Felix Soledade Tiriós Tomé-Açu Tucurui Salinópolis
Amapá	Amapá Jarí Macapá Oiapoque

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Maranhão	Alto Parnaíba Balsas Barra do Corda Barreirinhas Benedito Leite Brejo Carolina Carutapera Caxias Chapadinha Cocoal Codó Coroata Cururupu Estreito Grajaú Imperatriz Loreto Pinheiro São Luís
Piauí	Bom Jesus Corrente Curimatá Floriano Gilbues Oeiras Parnaíba Picos Piripiri São Raimundo Nonato Teresina
Ceará	Aracati Camocim Crateús Fortaleza Iguatu Juazeiro do Norte (Cariri) Quixadá Sobral
Rio Grande do Norte	Caicó Currais Novos Macau Mossoró Natal
Paraíba	Cajazeiras Campina Grande João Pessoa Patos
Pernambuco	Arcoverde Caruaru Curicuri Garanhuns Petrolina Recife Salgueiro Serra Talhada
Alagoas	Maceió Palmeira dos Índios Penedo
Fernando de Noronha	Fernando de Noronha

Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Bahia	Barra Barreiras Bom Jesus da Lapa Caetité Campinho (Camamu) Canavieiras Caravelas Carinhanha Cipó Cócos Esplanada Feira de Santana Ilheus Itaberaba Itabuna Itapetinga Jacobina Jequié Morro do Chapeu Paulo Afonso Poções Porto Seguro Prado Remanso Salvador Senhor do Bonfim Vitória da Conquista Xique-Xique
Minas Gerais	Araçuaí Araxá Barbacena Belo Horizonte (Pampulha) Capelinha Caratinga Diamantina Divinópolis Frutal Furnas Governador Valadares Itambacuri Ituiutaba Januária Juiz de Fora Lagoa Santa Leopoldina Monte Azul Montes Claros Nanuque Paracatu Patos de Minas Pedra Azul Pirapora Pocos de Caldas Pouso Alegre Salinas São Lourenço São Romão Três Marias Uberaba Uberlândia Varginha
Espírito Santo	Baixo Guandu Guarapari Linhares São Mateus Vitória

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rio de Janeiro	Campos Itaperuna Macaé Marambaia Resende Saquarema
Guanabara	Rio de Janeiro (Campo dos Afonsos) Rio de Janeiro (Galeão) Rio de Janeiro (Jacarepaguá) Rio de Janeiro (Santa Cruz) Rio de Janeiro (Santos Dumont)
São Paulo	Araçatuba Araraquara Barretos Bauru Botucatu Campinas (Viracopos) Cananéia Dracena Franca Guaratinguetá Marília Novo São Paulo Ourinhos Pirassununga (Campo Fontenelle) Presidente Prudente Presidente Venceslau Registro Ribeirão Preto Santos São José do Rio Prêto São José dos Campos São Paulo (Congonhas) São Paulo (Cumbica) São Paulo (Marte) Sorocaba Urubupungá
Paraná	Campo Mourão Cascavel Cianorte Cornélio Procópio Curitiba (Bacacheri) Curitiba (Afonso Pena) Foz do Iguaçu Goioerê Guaira Guarapuava Irati Loanda Londrina Maringá Monte Alegre Palmas Paranaguá Paranavaí Pato Branco Ponta Grossa Umuarama União da Vitória (Porto União)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Santa Catarina	Blumenau
	Caçador
	Chapecó
	Concórdia
	Criciúma
	Florianópolis
	Joaçaba
	Joinville
	Lajes
	Navegantes
	Mafra
	Rio do Sul
	São Miguel d'Oeste
	Tubarão
	Videira
Rio Grande do Sul	Alegrete
	Bagé
	Cachoeira do Sul
	Caxias do Sul
	Cruz Alta
	Dom Pedrito
	Encruzilhada do Sul
	Erechim
	Ijuí
	Irai
	Itaqui
	Jaguarão
	Passo Fundo
	Pelotas
	Porto Alegre (Canoas)
	Porto Alegre (Gravataí)
	Porto Alegre (Salgado Filho)
	Quarai
	Rosário do Sul
	Santa Maria
	Santa Rosa
	Santana do Livramento
	Santa Vitória do Palmar
	Santiago
	Santo Ângelo
	São Gabriel
	São Borja
	São Luiz Gonzaga
	Tramandai
	Uruguaiana
	Venâncio Aires

UNIDADES DA FEDERACAO	DENOMINAÇÃO
Mato Grosso	Alto Araguaia
	Amambai
	Aparecida do Taboado
	Aquidauana
	Aripuanã
	Barra do Bugre
	Baús
	Belo Vista
	Cáceres
	Campo Grande
	Corumbá
	Coxim
	Cuiabá
	Culuene
	Descalvados
	Divisão
	Dourados
	Forte Coimbra
	Gleba Arinos
	Gleba Camargo Corrêa
	Guiratinga
	Manissauá Missu
	Mato Grosso
	Poconé
	Ponta Porã
	Porto Murtinho
	Poxoréu
	Quebrado
	Ribas do Rio Pardo
	Rondonópolis
	Santa Terezinha
	São Domingos
	Travessão
	Utiariti
	Xavantina
	Xingu

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Goiás	Anápolis Aragarças Araguacema Araguaina Araguatins Arraias Aruanã Ceiapônia Catalão Cristalândia Dianópolis Goiânia Goiás Gurupi Iassiara Ipameri Iporá Jataí Luziânia Mineiros Miracema do Norte Niquelândia Novo Anápolis Paranã Paraúna Peixe Pium Porangatu Porto Nacional Posse Rio Verde Santa Isabel do Morro São Domingos São Miguel do Araguaia Taguatinga Tocantínia Tocantinópolis Xambioá
Distrito Federal	Brasília

(À Comissão de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 8/10/2008.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, DE 2009

(nº 2660/2007, na Câmara dos Deputados, do Deputado Geraldo Pudim)

Inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da Rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	superposição	
				BR	km
-	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) - Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.660, DE 2007

Inclui trecho da rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) – Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo federalizar o trecho da rodovia RJ-196, entre a BR-356, no Município de São João da Barra e o balneário de Gargaú, no Município de São Francisco de Itabapoana, a partir de onde a RJ-196 já se encontra implantada.

A principal motivação deste projeto é viabilizar a conclusão das obras da ponte que liga os referidos Municípios, por meio do aporte de recursos federais, posto que a Lei que institui o Plano Nacional de Viação (PNV) exige que um trecho rodoviário ou obra de arte conste da Relação do PNV, para que possam ser alocados recursos provenientes do orçamento geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes.

Assim sendo, faz-se necessário primeiro federalizar o citado trecho de rodovia, o qual inclui a ponte sobre o Rio Paraíba do sul, para então poderem ser incluídos recursos nas peças orçamentárias e pleiteada junto ao Ministério dos Transportes a conclusão dessa importante obra para a população da região.

Destacamos, ainda, que o trecho que pretendemos federalizar atende aos requisitos previstos para a inclusão de ligações rodoviárias no PNV, visto que liga uma rodovia federal a um balneário turístico. Adicionalmente, temos o caráter estratégico da obra e a intenção já manifestada pelo Governo Federal em contribuir para a conclusão da ponte, desde que suplantado o entrave técnico que buscamos resolver com esta proposta.

Pelo exposto, por possibilitar claras condições de melhoria para a populaçao e a infra-estrutura daquela importante região do meu Estado, espero contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2007.

Deputado GERALDO PUDIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, de 3/4/2009.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 45, DE 2009

(nº 2.200/2007, na Casa de origem, do Deputado Giovanni Queiroz e de outros Senhores Deputados)

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza - Piripiri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açailândia - Marabá - Brejo do Meio - Vila Santa Fé - Vila Trindade - Vila Novo Progresso - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro - Vila Cruzeiro do Sul - Vila Josenópolis - Vila Plano Dourado - Vila Sudeste - Entronc. com BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

....."

Art. 3° O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.200, DE 2007

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"*2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal*

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Marabá –Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Vila Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Vila Sudeste – Entronc. c/ BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Relação Descritiva do Plano Nacional de Viação, o último trecho da BR-222 está planejado para ligar a cidade de Marabá/PA, com a BR-158, também no Pará. Ocorre que não há definição exata do traçado desse trecho, embora conste no mapa do Plano Nacional de Viação, uma linha pontilhada sugerindo, teoricamente, essa ligação. Por sua vez, a BR-158, ao cortar o sudeste do Pará, tampouco possui traçado definido.

A não implantação da BR-222 constitui um entrave capaz de bloquear qualquer impulso no desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. No entanto, a região é dotada de riquezas naturais e possui grande potencial a ser devidamente explorado. Estima-se que ali a pecuária conta com seiscentas mil cabeças de gado, e se desenvolve uma expressiva atividade extrativa, legalizada, de madeira e minérios. Todas elas carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção. Ademais, nesse território foram implantados cerca de 150 projetos de assentamentos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Todo esse quadro requer, pois, uma urgente intervenção federal por parte do seu setor de viação, para que o traçado da BR-222 possa ser estabelecido e a rodovia implantada, com a maior urgência possível.

Uma condição básica é exigida: somente com o estabelecimento, por lei, dos pontos de passagem dessa rodovia na Relação Descritiva constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, o trecho que segue de Marabá até o entroncamento com a BR-158 poderá receber investimentos federais e ser viabilizado.

Para agilizar esse processo, estamos encaminhando o presente projeto de lei, incluindo nessa referida relação descritiva as localidades que mais demandam serem diretamente servidas pela BR-222. São elas: Brejo do Meio, Vila Santa Fé, Vila Trindade, Vila Novo Progresso, Vila Capistrano de Abreu, Vila São Pedro, Vila Cruzeiro do Sul, Vila Josenópolis, Vila Plano Dourado e Vila Sudoeste. No conjunto delas vivem, aproximadamente, 130 mil habitantes, que contribuem para a colonização do território e lutam pela sua prosperidade região e

necessitam, portanto, de uma infra-estrutura rodoviária capaz de promover os seus intercâmbios comerciais.

Esperamos, com essa iniciativa, adiantar, para o Governo Federal, os fundamentos requeridos com vistas à aplicação de investimentos rodoviários para a implantação do último trecho da BR-222.

Pela importância dessa proposição, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2007

Deputado GIOVANNI QUEIROZ

ASDRUBAL BENTES – PMDB/BA

BEL MESQUITA – PMDB/PA

ZEQUINHA MARINHO – PMDB/PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 21/04/2009.

Inclui no Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a incluir, como uma extensão da BR-110, o trecho rodoviário entre as cidades de Areia Branca e Grossos, no Estado do Rio Grande do Norte.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de maio de 2009.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 149, DE 2009
(nº 3.195/2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Félix do Araguaia e Santa Terezinha, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres - integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

"4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

.....

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
217	Barra do Garças	MT	Rio Araguaia
218	Araguaiana	MT	Rio Araguaia
219	Cocalinho	MT	Rio Araguaia
220	Luciara	MT	Rio Araguaia
221	São Félix do Araguaia	MT	Rio Araguaia
222	Santa Terezinha	MT	Rio Araguaia

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.195, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Félix do Araguaia e Santa Terezinha, no Estado de Mato Grosso.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Inclua-se no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

"....."

4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
220	Barra do Garças	MT	Rio Araguaia
221	Araguaiana	MT	Rio Araguaia
222	Cocalinho	MT	Rio Araguaia
223	Luciara	MT	Rio Araguaia
224	São Félix do Araguaia	MT	Rio Araguaia
225	Santa Terezinha	MT	Rio Araguaia

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

JUSTIFICATIVA

As localidades atendidas pelos portos objetos deste Projeto de Lei sofrem com a dificuldade de deslocamento, pois se trata de uma região desprovida de infra-estrutura viária adequada, que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável e sustentável.

O Governo Federal tem investido na região do Araguaia, Estado de Mato Grosso, para viabilizar o escoamento da grande produção e também para melhorar a movimentação de passageiros por rodovias através da BR-158 sem conseguir resolver plenamente o problema do transporte na região. O uso da via fluvial poderá criar uma nova e econômica alternativa

No mesmo sentido, para a completa integração entre os sistemas de transporte, visando especialmente o barateamento do frete, necessário se faz dotar estes portos da infra-estrutura necessária, implantando as condições apropriadas de embarque, desembarque e armazenamento.

A região coberta por estes portos, além de abrigar a possibilidade do transporte da riqueza agropecuária produzida naquela região do Estado, poderá incentivar um belíssimo pólo turístico com grandes repercussões para a economia regional que envolve ainda, paralelamente, grande parte do território goiano. A via fluvial do Rio Araguaia precisa ser implementada em benefício daquela vasta e rica região.

Por este motivo, estamos empenhados em incluir, no Plano Nacional de Viação, os portos localizados nos municípios de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Felix do Araguaia e Santa Terezinha, para que possam receber recursos da União, estimulando a atividade produtiva, desenvolvendo alternativas para o crescimento do turismo, proporcionando o desenvolvimento econômico social do leste mato-grossense e servindo como alternativa ao transporte de carga rodoviário, de custo muito mais elevado.

Sala das Sessões, 08 de abril de 2008

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 18/7/2009.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 313, DE 2009

(nº 3.354/2008, da Deputada Fátima Pelaes)

Altera o item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2. .....

DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
Amapá	AP	Rio Amapá Grande
Calçoene	AP	Rio Calçoene
Cutias	AP	Rio Araguari
Ferreira Gomes	AP	Rio Araguari
Itaubal	AP	Rio Itaubal
Laranjal do Jari	AP	Rio Jari
Mazagão	AP	Rio Amazonas
Oiapoque	AP	Rio Oiapoque
Pedra B. do Amapari	AP	Rio Amapari
Porto Grande	AP	Rio Araguari
Pracuuba	AP	Rio Lago Pracuuba
Serra do Navio	AP	Rio Cachaça
Tartarugalzinho	AP	Rio Tartarugalzinho
Vitória do Jari	AP	Rio Jari

..... "

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.354, DE 2008

Acresce dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir novos portos no Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1. O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.° 5.917 de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos.

"4.2 - .....

DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
Amapá	AP	LITORÂNEO
Calçoene	AP	LITORÂNEO
Cutias	AP	RIO ARAGUARI
Ferreira Gomes	AP	RIO ARAGUARI
Itaubal	AP	RIO ITAUBAL
Laranjal do Jari	AP	RIO JARI
Mazagão	AP	RIO AMAZONAS
Oiapoque	AP	RIO LITORÂNEO
Pedra B. do Amapari	AP	RIO AMAPARI
Porto Grande	AP	RIO ARAGUARI
Pracuuba	AP	RIO LAGO PRACUUBA
Serra do Navio	AP	RIO CACHAÇO
Tartarugalzinho	AP	RIO LAGO NOVO
Vitória do Jari	AP	RIO JARI

....." (NR)

Art. 2.º Esta Lei passa vigorar na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei N.º 11.518 de 5 de Setembro de 2007, conversão da MP N.º 369 de 2007, entre várias alterações e acréscimos à legislação vigente, somou à Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917 de 10 de Setembro de 1973, nada menos que 41situados no Norte,Sudeste e Centro-Oeste.Recentemente.Por seu lado, o Projeto de Lei n°.2280/2007, de autoria do deputado Ilderlei Cordeiro(PPS/AC), aprovado pela Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados e em tramitação no Congresso Nacional estabeleceu a inclusão de mais 16 portos fluviais localizados no Estado do Acre.Fica claro, portanto,que atualizar o PNV é passo imprescindível para que o programa possa assegurar futuros investimentos para infra-estrutura e equipamentos portuários.

É , portanto, fundamental que o Plano Nacional Viário – PNV seja acrescido sistematicamente de novas localidades onde a movimentação de embarcações de cargas e passageiros demande investimentos para a construção e ampliação da área portuária a fim de aumentar a capacidade e aperfeiçoamento dos serviços prestados.Com isto, contemplam-se as necessidades locais ao mesmo tempo se estimula o desenvolvimento local aliado ao progresso social.

Atualmente, o PNV contempla, no estado do Amapá, somente o complexo portuário de Macapá-Santana. Se trata, sem dúvida alguma, da localidade de maior importância portuária por seu calado e grande movimentação de passageiros e carga.O que não impede,

porém, que os outros municípios aqui elencados fiquem fora do programa, visto que em muitos deles o porto é a única via de comunicação com o resto do Estado, garantindo a mobilidade das comunidades, a troca de mercadorias e ,portanto, o desenrolar progressivo e eficaz das atividades econômicas, molas-mestras de toda vida comunitária.

Vale enfatizar que em termos amazônicos, os rios e seus afluentes, até por questão geográfica e histórica, sempre representaram as vias pioneiras e decisivas de comunicação entre as diversas comunidades, tanto ribeirinhas quanto as embrenhadas no coração da floresta.. Foram, por assim dizer, os grandes responsáveis pela ocupação e consolidação da marca brasileira nos mais distantes rincões amazônicos, quebrando o isolamento e garantindo a o transporte em que pese todas as dificuldades enfrentadas. Falar em Amazônia é, acima de tudo, falar de suas artérias e veias representadas por rios e afluentes que cruzam e alimentam uma região repleta de riquezas e potencialidades ainda não suficientemente mensuradas.

A inclusão desses municípios no PNV representa , sem qualquer sombra de dúvida, uma oportunidade única e decisiva para a programação de construções, ampliações e infra-estrutura de portos que deverão se tornar em grande propulsores do desenvolvimento regional face a suas especificidades e importância estratégica na economia local. Serão, com a decida alocação de recursos proporcionada pelo PNV, consideradas as disposições orçamentárias, a chance definitiva para o passo inaugural de um desenvolvimento sustentado baseado na utilização equilibrada dos recursos naturais para o salto da qualidade de vida do homem amazônico.

Nestes termos peço aos nobres pares o apoio necessário à aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 06 de maio de 2008.

Deputada FÁTIMA PELAES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

ANEXO

.....

4.2 Relação descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 09/12/2009.

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

OS: 19175/2009

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 327, DE 2009

(nº 3.379/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica. (trecho de acesso ao Município de Laguna, via Balneário Praia do Sol).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de 10 km (dez quilômetros), acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.379, DE 2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de **10 quilômetros**, acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O trecho rodoviário em questão, a ser incluído no Plano Nacional de Viação (PNV), possui a extensão de **10 quilômetros** e apresenta características que facilitam o transporte rodoviário no acesso do Município de Laguna, no Estado de Santa Catarina, via Balneário Praia do Sol. Esta ligação rodoviária é muito importante para o acesso da população daquela região sul de Santa Catarina, para o acesso turístico às praias do litoral catarinense e, em particular, para o desenvolvimento do potencial da área de influência do referido balneário. Vale lembrar que o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura e de Transportes) recomendou a inclusão no PNV, por considerar importante para Santa Catarina, em especial a região Sul, tendo em vista a enorme movimentação na BR 101 e por tratar-se também de um dos melhores pontos turísticos do Brasil.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro. Existem especialistas capazes de transformar uma região ainda inóspita, longínqua ou de difícil acesso em locais excelentes onde as possibilidades de lazer e de lucro imobiliário podem ser rendosas, sem destruir as lindas paisagens ou afetar a flora e a fauna local. Para isso, é fundamental a elaboração de projetos prioritários de infra-estrutura, como rodovia pavimentada e segura, energia, água potável, estação de tratamento de esgoto e telefone.

Tal acesso, encurtará distâncias e será uma via alternativa para alcançar algumas das praias do sul do Estado.

É importante salientar que a Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados (item 2.1.2, alínea "d" do Anexo ao PNV).

Pelas razões expostas, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 08 de maio de 2008.

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

.....

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento	Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra Estrutura, em decisão Terminativa.)

Publicada no DSF 22-12-2009

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:19851/2009

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 2, DE 2010
(nº 4.866/2009, na Casa de origem, da Deputada Rose de Freitas)

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclui o Rio Santa Maria da Vitória, no Estado do Espírito Santo, no Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.866, DE 2009

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Inclui do Rio Santa Maria da Vitória, no Espírito Santo, no Plano Nacional de Viação, aprovado pela lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

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

JUSTIFICATIVA

A Bacia do Rio Santa Maria da Vitória situa-se na região central do Estado do Espírito Santo. Sua área é de aproximadamente 1.660 km². Percorrendo cerca de 122 km, desde sua nascente até sua foz, limita-se à leste com a Baia de Vitória, ao norte e a oeste com as bacias dos rios Reis Magos e Doce e ao Sul com as bacias dos rios Jucu, Bubu e Formate, no trecho compreendido entre o porto de Vitória até as Estações Aduaneiras.

Fazem parte da Bacia os municípios capixabas de Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, Cariacica, Serra e Vitória.

A região metropolitana da grande Vitória está com seu sistema viario completamente saturado, inviabilizando a atividade portuaria, provocando aumento do custo Brasil, tendo como consequencia, a perda de carga para os portos vizinhos do rio de janeiro;

O café apresenta uma perda de 30% das exportações capixabas para o Rio de Janeiro. O granito e o mármore, uma perda de 35%. Os conteineres, uma perda de 20% da sua movimentação.

O projeto de dragagem e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução do porto e ampliação dos berços do cais comercial estão conteplados no PAC.

São fatores importantes que justificam a inclusão do Rio Santa Maria da Vitória no Plano Nacional de Viação: a insegurança provocada pela movimentação dos caminhões com cargas pesadas que acessam o porto, a necessidade de melhorar a qualidade de vida da região metropolitana e de manter a economia portuaria, responsavel pela injeção anual de 1 bilhão de reais na economia do Estado.

O Rio Santa Maria se reveste da maior importância para o Estado do Espírito Santo. As razões acima apontadas justificam, plenamente, a sua inclusão no PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2009

ROSE DE FREITAS
Deputada Federal - PMDB/ES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 3/2/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS: 10042/2009)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 55, DE 2010

(nº 3.989/2008, na Casa de origem, do Deputado Carlos Alberto Leréia)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novos trechos e alterar diretrizes de rodovias constantes da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz de rodovias já previstas e inclui novos trechos rodoviários na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º As diretrizes das rodovias BR-060 e BR-457, constantes do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
060	Brasília - Anápolis - Goiânia - Rio Verde - Jataí - Itumirim - Chapadão do Céu - Campo Grande - Fronteira com o Paraguai	DF-GO-MS	1.311	153 364	61 10
457	Entroncamento com BR-040 e BR-050 (Cristalina) - Maniratuba - Ponte Funda - Vianópolis - Leopoldo de Bulhões - Bonfinópolis - Goiânia	GO	194	352	83

Art. 3° O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ligações rodoviárias:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-080 (São Miguel do Araguaia) - Porangatu - Minaçu - Teresina de Goiás - Monte Alegre de Goiás - São Domingos - Entroncamento com BR-020 (São Desidério)	GO-BA	593	-	-
	Divisa GO/TO - Colinas do Sul - Entroncamento com BR-414 (Niquelândia)	GO	224	-	-
	Entroncamento com BR-414 e BR-251 - Padre Bernardo - Água Fria de Goiás - Entroncamento com BR-010 e GO-237 - Entroncamento com BR-020 e GO-114	GO	222	251	18

Art. 4° O traçado definitivo e o número das ligações rodoviárias de que trata o art. 3° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 5° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.989, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novos trechos e alterar diretrizes de rodovias constantes da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz de rodovias já previstas e inclui novos trechos rodoviários na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º As diretrizes das rodovias BR-060 e BR-457, constantes do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
060	Brasília – Anápolis – Goiânia – Rio Verde – Jataí – Itumirim – Chapadão do Céu – Campo Grande – Fronteira com o Paraguai	DF-GO-MS	1.311	153 364	61 10
457	Entroncamento com BR-040 e BR-050 (Cristalina) – Maniratuba – Ponte Funda – Vianópolis – Leopoldo de Bulhões – Bonfinópolis – Goiânia	GO	194	352	83

Art. 3º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ligações rodoviárias:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-080 (São Miguel do Araguaia) – Porangatu – Minaçu – Teresina de Goiás – Monte Alegre de Goiás – São Domingos – Entroncamento com BR-020 (São Desidério)	GO-BA	593	–	–
	Divisa GO/TO – Colinas do Sul – Entroncamento com BR-414 (Niquelândia)	GO	224	–	–
	Entroncamento com BR-414 e BR-251 – Padre Bernardo – Água Fria de Goiás – Entroncamento com BR-010 e GO-237 – Entroncamento com BR-020 e GO-114	GO	222	251	18

Art. 4º O traçado definitivo e o número das ligações rodoviárias de que trata o art. 3º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação – PNV, retrata, com exceção de algumas alterações pontuais, a realidade implantada e a situação planejada para a malha rodoviária brasileira no ano de 1973, ou seja, há trinta e cinco anos atrás.

A atual distribuição da produção e dos pólos geradores de tráfego, bem como as atuais necessidades logísticas são, certamente, bastante diferentes das encontradas à época da aprovação do PNV, sendo necessárias profundas reestruturações.

No caso específico do Estado de Goiás, que se tornou uma das principais Unidades da Federação nos campos da agricultura, pecuária, turismo, mineração, reflorestamento, biocombustíveis e mesmo em atividades industriais, mostra-se urgente uma readequação da malha rodoviária, posto que muitas ligações existentes e planejadas passaram a guardar um caráter estratégico para o País, notadamente para a integração regional, para o escoamento da produção e para o fomento de atividades turísticas geradoras de emprego, renda e desenvolvimento sustentável.

Adicionalmente, é urgente a necessidade de se promover uma nova lógica rodoviária no entorno do Distrito Federal, a qual permitirá reduzir os índices de acidentes e desafogar o tráfego das áreas centrais e tipicamente urbanas da capital federal, por meio da implantação de uma nova plataforma logística na região, representada pela construção de anéis viários e de rodovias transversais e diagonais que ofereçam rapidez, conforto e segurança ao tráfego de passagem.

Para alcançar os objetivos anteriormente relatados, elaboramos o presente projeto de lei, o qual permitirá ajustar o traçado de rodovias já constantes da Relação Descritiva das Rodovias do PNV, bem como inserir novas rodovias na citada Relação, sempre com o intuito de garantir as condições básicas da infra-estrutura, de modo a permitir o desenvolvimento regional e nacional.

Com a federalização do trechos rodoviários selecionados, poderão ser realizadas intervenções de melhoria e mesmo a pavimentação de algumas rodovias que se encontram atualmente em leito natural ou apenas planejadas, devido à possibilidade de aplicação de recursos provenientes do Orçamento Geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes, nos termos do art. 7° da Lei que aprovou o PNV.

Pela relevância estratégica da presente medida, esperamos vê-la aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 03 de setembro de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI N° 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 11/05/2010.

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

OS:12377/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, DE 2010

(nº 2.384/2007, na Casa de origem, do Deputado Afonso Hamm)

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR	Superposição Km
	Entre a BR-293 (Município de Santana do Livramento) com a BR-290 (Município de Alegrete).	RS	130	-	-

....." (NR)

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.384, DE 2007

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, integrante do anexo da Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973, que "aprova o Plano Nacional de Viação", a ligação rodoviária entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) à BR-290 (município de Alegrete) no Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Inclua-se na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR	Km
	Entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) com a BR-290 (município de Alegrete).	RS	130	-	-

....." (NR)

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão na relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal da estrada existente entre os municípios de Santana do Livramento e Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul, atual RS-183, fundamenta-se no fato de que esse trecho viário já interliga duas rodovias federais, a BR-293(no município de Santana do Livramento) e a BR-290(no município de Alegrete) o que, em princípio, já deve definir a sua circunscrição.

Na realidade, o traçado da RS-183 configura-se como uma das poucas rodovias ainda sob domínio estadual na região, que com uma extensão de 130 quilômetros sem pavimentação, interliga duas importantes rodovias, cujo conjunto constitui o eixo principal de tráfego rodoviário do Rio Grande do Sul com países do Rio da Prata – Uruguai e Argentina, e que necessita ter um tratamento uniforme, o que só será possível se todas estiverem sob uma mesma jurisdição. Como a circunscrição predominante dessas vias é a federal, não faz sentido a RS-183 continuar sendo uma estrada estadual.

Esta rodovia tem apoio num solo basáltico e é servido, em toda sua extensão de obras de arte (pontes), atendendo uma região da fronteira oeste do RS voltada para a produção de carnes de qualidade e lãs para exportação, além de plantação de extensas lavouras de arroz, soja e sorgo forrageiro. A transferência para o domínio federal poderá garantir sua conservação perene e posterior pavimentação asfáltica.

Por todas essas condições, acreditamos que a nossa iniciativa reveste-se de total coerência e grande importância, pelo que esperamos seja este projeto de lei aprovado pelos ilustres Deputados.

Deputado Afonso Hamm(PP-RS)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

.....

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO*	
				BR	km
.....					
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goio Erê-Guaíra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lourenço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lages-Joaçaba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Chapecó-São Carlos-Palmito-Mondaí-Itapiranga (fronteira com a Argentina)	SC	251		
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbé-Bom Jèsus-Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	SC-RS	738		
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete-Uruguaiana	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguaiana	RS	536	116 158	6 35

.....

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

Publicado no DSF, de 27/05/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 72, DE 2010

(nº 1.998/2007, na Casa de origem, do Deputado Zonta)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

"BR:

Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-158 (Maravilha) - Bom Jesus do Oeste - entroncamento com a SC-469.

Unidades da Federação: SC
Extensão (km):
*Superposição**
BR:
Km: "

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.998, DE 2007

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar, acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

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

JUSTIFICAÇÃO

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que por si só justificam o pleito e a atenção do Governo Federal, qual seja, BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

Ao que pese, trata-se de uma rota que além de reduzir distancias entre os três estados do sul, une regiões de importante respaldo no Estado de Santa Catarina, onde estão localizadas grandes agroindustrias.

Neste interim, tal rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região pouco explorada, mas com recursos consideráveis que precisam ser potencializados.

Ex positi, para que tal demanda se faça valer, estamos sujeitando tal proposta a apreciação e conseqüente aprovação dos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 11 de setembro de 2007.

Deputado Zonta

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 28/05/2010.

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 73, DE 2010
(nº 3.557/2008, na Casa de origem, do Deputado Cláudio Diaz)

Inclui trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, prevista no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação, com extensão de 18km (dezoito quilômetros), ligando a Ponta dos Pescadores à rodovia BR-101, no Município de São José do Norte, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento BR-101 (São José do Norte) - Ponta dos Pescadores	RS	18	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.557, DE 2008

Inclui trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, prevista no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação, com extensão de dezoito quilômetros, ligando a Ponta dos Pescadores à rodovia BR-101, no Município de São José do Norte, Estado do rio Grande do Sul.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento BR-101 (São José do Norte) – Ponta dos Pescadores	RS	18	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

A atual estrada vicinal conhecida como estrada da Barra, cujo traçado coincide com o da rodovia estadual VRS-301, ligando a sede do Município de São José do Norte à Pontas dos Pescadores, teve seu domínio e a responsabilidade pela conservação e manutenção repassados ao Município pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul – DAER/RS, após a

publicação da Lei Estadual nº 11.036, de 14 de novembro de 1997, que autorizou a transferência.

Ocorre que o Município de São José do Norte não está tendo condições financeiras de arcar com as pesadas despesas para manutenção e para a necessária adequação da estrada, incluindo a elevação da base e a pavimentação asfáltica, ações que se mostram urgentes diante das necessidades do tráfego local, bem como dos projetos de expansão econômica, turística e industrial previstos para a região.

Lembramos, ainda, que a citada estrada atende aos critérios estabelecidos para a inclusão de um trecho rodoviário no Plano nacional de Viação – PNV, notadamente por permitir o acesso à área de expansão do Porto Organizado de Rio Grande, interligando-o, através da BR 101, em fase de conclusão, ao norte do Estado do Rio Grande do Sul, além de facilitar o acesso a um ponto de atração turística notoriamente conhecido e explorado. Dessa forma, passará a ser possível a aplicação na rodovia de recursos provenientes do Orçamento Geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes, nos termos do art. 7º da Lei que aprovou o PNV.

Por fim, consideramos ser a federalização da referida estrada uma medida que possibilitará a implantação de uma ligação rodoviária pavimentada e segura, a qual fomentará atividades geradoras de emprego e renda para a população local, bem como evitará os constantes acidentes de trânsito que têm ocorrido no citado trecho, inclusive com mortes.

Por todo o exposto, esperamos ver a presente matéria apoiada e aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 2008.

Deputado CLÁUDIO DIAZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 28/05/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:12774/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 82, DE 2010

(nº 2.368/2003, na Casa de origem, dos Deputados Cezar Silvestri e Beto Albuquerque)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário longitudinal, a ser identificado por BR-155 e com os seguintes pontos de passagem:

"BR: 155

Pontos de Passagem: Erechim - Aratiba - Itá - Seara - Ipumirim - Lindóia do Sul - Ponte Serrada - Passos Maia - Palmas.

Unidades da Federação: RS-SC-PR

Extensão (km):

*Superposição**

BR:

Km: "

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.368, DE 2003

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário longitudinal, a ser identificada por BR-155 e com os seguintes pontos de passagem:

BR-155: Erechim (RS) – Aratiba (RS) – Itá (SC) – Seara (SC) – Ipumirim (SC) – Lindóia do Sul (SC) – Ponte Serrada (SC) – Passos Maia (SC) – Palmas (PR).

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

J U S T I F I C A T I V A

O traçado rodoviário proposto para ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que, por si só, justificam o pleito e a atenção do Governo Federal. Parte dele liga a BR-282 com a BR-280, ao sair de Ponte Serrada, em Santa Catarina, e chegar a Palmas, no Estado do Paraná. A outra parte, que segue na direção sul, vai de Ponte Serrada até Erechim, no norte do Rio Grande Sul.

Trata-se de uma rota que liga os três estados da Região Sul, nas partes a oeste. Se configura num importante corredor de ligação do norte do Rio Grande do Sul, via Santa Catarina e Paraná, com a Região Centro-Oeste, e principalmente com a região do Alto Uruguai, onde estão localizadas grandes agroindústrias. O percurso proposto encurta, em aproximadamente cinqüenta quilômetros, o caminho atualmente percorrido.

Sem dúvida, essa rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região pouco explorada, situada na divisa dos estados de Santa Catarina e Paraná, mas que possui recursos hidrelétricos, eólicos, agropecuário, madeireiro e turístico, todos esses que necessitam ser potencializados. Acreditamos que só será possível conseguirmos promover o progresso dessa região se um importante passo for dado: entregar esse traçado rodoviário aos cuidados da União.

Além da homenagem ao ex-Deputado Antônio Carlos Konder Reis, autor do PL 6.392/02 e que serviu de referência para a apresentação deste projeto, são esses os motivos que fazem com que nós apresentemos a presente proposta à apreciação dos Ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 06 de agosto de 2003.

Deputado CEZAR SILVESTRI PPS/PR

Deputado BETO ALBUQUERQUE PSB/RS

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviço de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 9/6/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:13099/2010

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 83, DE 2010
(nº 6.200/2005, na Casa de origem, do Deputado Milton Monti)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário nos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com os seguintes pontos de passagem:

"BR:
Pontos de Passagem: Rubinéia - Aparecida do Taboado (Entroncamento com a BR-158).
Unidades da Federação: SP-MS
Extensão (km):
*Superposição**
BR:
Km: "

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e as demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.200, DE 2005

Inclui no anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona:

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2. constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário nos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com os pontos de passagem citados abaixo:

Rubinéia/SP – Aparecida do Taboado/MS (Entrocamento com a BR 158)

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho que trata o art. 1° serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICATIVA

Construídos com recursos dos governos federal e estadual, com investimentos da ordem de R$ 585 milhões, a ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná com 3.770 metros de extensão, ligando os municípios de Rubinéia, no Estado de São Paulo, e Aparecida do Taboado, no Mato Grosso do Sul, foi inaugurada em maio de 1998.

É uma importante junção rodoviária, ferroviária e hidroviária. A ponte é um marco para o Brasil. É a realização de um antigo sonho da marcha para o Oeste. Essa obra é um exemplo de confiança no Brasil.

Mesmo servindo como um dos mais importantes eixos de escoamento da safra agrícola do Centro-Oeste, entre outros pontos para o Porto de Santos, a ponte rodoferroviária não consta do PNV – Plano Nacional Viário entre as rodovias federais.

Urge, então, que se inclua o trecho Rubinéia/SP – Aparecida do Taboado/MS (Entroncamento com a BR 158) no PNV, possibilitando a alocação dos recursos necessários para a manutenção e conservação da ponte.

Entendemos ser essa a melhor solução no sentido de preservar esta obras que custou lutas e sacrifícios de todo o povo brasileiro e cujo significado para a economia nacional e incontestável.

A presente proposta foi sugerida pelo ex-deputado federal e atual prefeito do município de São José do Rio Preto (SP), Edinho Araújo, cujo trabalho incansável na região Noroeste paulista tornou possível a construção da ponte.

Solicitamos, portanto, a costumeira atenção, na apreciação, discussão e votação da matéria, requerendo integral apoio ao referido projeto.

Sala das sessões, em 17 de novembro de 2005

Deputado **MILTON MONTI**

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviço de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 9/6/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13092/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, DE 2010

(nº 3.066/2008, na Casa de origem, do Deputado Asdrubal Bentes)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o porto que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do seguinte porto fluvial com a mesma denominação da cidade de Bujaru, localizado no rio Guamá:

"4.2 .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
.....	.....	....	.....
	BUJARU	PA	RIO GUAMÁ

"

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.066, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir no item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os portos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
	BUJARU	PA	RIO GUAMÁ

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

Art 3º Revogam-se as disposições em contrário

JUSTIFICAÇÃO

Os municípios de Marabá e Bujaru localizam-se no Estado do Pará, às margens do Rio Tocantins e Rio Guamá, respectivamente. Nessas localidades, entretanto, como em boa parte das cidades ribeirinhas, a utilização que se faz do Rio é desprovida de infra-estrutura adequada, o que inviabiliza a utilização de todo o seu potencial.

Com os investimentos do Governo Federal para viabilizar a Hidrovia Araguaia-Tocantins, ou seja, tornar navegável praticamente toda a extensão desses rios, tem-se tentado reduzir os custos de transporte dos produtos agroindustriais e minerais e facilitar a sua saída das regiões Norte e Centro-Oeste para o resto do País, bem como para a exportação, principalmente pelos portos do Pará. Essas ações beneficiarão uma extensa área do Brasil Central, com a geração de novos empregos.

Há, ainda, a previsão de que as duas eclusas de Tucuruí estarão operando plenamente em junho de 2010. Um mês antes, em maio, deve começar a construção, pela Vale, de uma siderúrgica no Pará, provavelmente em Marabá. Também nesse período, estará concluída a hidrovia do Tocantins, ligando Marabá a Tucuruí e Tucuruí a Barcarena, que receberá a demanda de exportação e importação gerada por esses investimentos e têm previsão de conclusão das obras de ampliação do porto de Vila do Conde em meados de 2010.

Entretanto, sem a infra-estrutura apropriada de embarque e desembarque das mercadorias naqueles Municípios ribeirinhos todo esse investimento será desperdiçado. Serão milhares de quilômetros de rios navegáveis sem que os produtores tenham condições de acessá-lo e embarcar as suas mercadorias ou receber os insumos necessários à produção.

Por esses motivos, estou empenhado em incluir no Plano Nacional de Viação os portos localizados nos municípios citados, para que possam receber recursos da União necessários à implantação da infra-estrutura portuária necessária para viabilizar as operações de embarque e desembarque de mercadorias nas localidades ribeirinhas. Espera-se, com isso, estimular a atividade produtiva e proporcionar a elevação dos níveis de desenvolvimento econômico e social daquela região.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, em 18 de março de 2008.

Deputado ASDRUBAL BENTES

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, em 24/06/2010

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 98, DE 2010
(nº 3.196/2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Santo Antônio de Leverger - Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº de ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
...	...	...	...
217	Santo Antônio do Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger - Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

"

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.196, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1° - Inclua-se no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

"....."

4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
217	Santo Antônio de Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger – Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

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

JUSTIFICATIVA

As localidades atendidas pelos portos objetos deste Projeto de Lei sofrem com a dificuldade de deslocamento, pois se trata de uma região desprovida de infra-estrutura viária adequada, que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável e sustentável.

O Governo Federal tem investido na região central de Mato Grosso para viabilizar o escoamento da grande produção e também para melhorar a movimentação de passageiros por rodovias.

Entretanto, para a completa integração entre os sistemas de transporte, visando especialmente o barateamento do frete, necessário se faz dotar estes portos da infra-estrutura necessária, implantando as condições apropriadas de embarque, desembarque e armazenamento.

A região coberta por estes portos, além de abrigar a possibilidade do transporte da riqueza agropecuária produzida no Estado, está inserida no contexto do Pantanal de Mato Grosso com grandes repercussões para a área do turismo regional.

Por este motivo, estamos empenhados em incluir, no Plano Nacional de Viação, os portos localizados nos municípios de Barão do Melgaço e Santo Antonio do Leverger, para que possam receber recursos da União, servindo de opção para o transporte de cargas e passageiros e estimulando a atividade produtiva, proporcionando o desenvolvimento

econômico social do centro mato-grossense e servindo como alternativa ao transporte de carga rodoviário, de custo muito mais elevado.

Sala das Sessões, 08 de abril de 2008

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA

SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o 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 Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1 conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6 citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias

consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis ns. 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-Leis ns. 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

.....

Plano Nacional de Viação

Anexo IV
Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:
4.1 - Conceituação:
4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:
a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.
4.1.1 - São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 diante.
4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

.....

176 ALVARÃES AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

177 AMATURÁ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

178 ANAMÃ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

179 ANORI AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

180 APUÍ AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

181 ATALAIA DO NORTE AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

182 BARREIRINHA AM RIO ENVIRA(AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

183 BERURI AM RIO PURUS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

184 BOA VISTA DO RAMOS AM RIO AMAZONAS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

185 CAAPIRANGA AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

186 CANUTAMA AM RIO PURUS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

187 CARAUARI AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

188 CAREIRO DA VÁRZEA AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

189 CODAJÁS AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

190 EIRUNEPÉ AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

191 ENVIRA AM RIO TARAUACÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

192 GUAJARÁ AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

193 IPIXUNA AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

194 ITAMARATI AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

195 ITAPIRANGA AM RIO AMAZONAS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

196 JAPURÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

197 JURUÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

198 MARAÃ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

199 NOVO AIRÃO AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

200 PAUINÍ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

201 RIO PRETO DA EVA AM RIO PRETO DA EVA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

202 SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

203 SILVES AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

204 TAPAUÁ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

205 UARINI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

206 BELÉM PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

207 ANANINDEUA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

208 ITUPIRANGA PA RIO TOCANTINS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

209 COLARES PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

210 SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

211 RONDONÓPOLIS MT RIO SÃO LOURENÇO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

212 ROSANA SP RIO PARANAPANEMA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

213 PORTO VELHO RO RIO CANDEIAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

214 GUARUJÁ SP ESTUÁRIO DE SANTOS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

215 JURUTI PA RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

216 SANTAREM PA RIO TAPAJÓS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

Anexo V
Sistema Hidroviário Nacional

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL:
5.1 - Conceituação:
5.1.0 - O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios Complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.
5.1.1 - As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer, quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante:
5.2 - Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).
Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.
5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação
.....

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

Publicado no **DSF**, em 24/06/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13505/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 122, DE 2010

(nº 2.762/2008, na Casa de origem, do Deputado Moises Avelino)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação os portos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação os Portos de Araguacema, Araguatins, Caseara, Pau D'arco e Xambioá, no Estado do Tocantins.

Art. 2° O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

.....

N° de Ordem	Denominação	UF	Localização
	ARAGUACEMA	TO	RIO ARAGUAIA
	ARAGUATINS	TO	RIO ARAGUAIA
	CASEARA	TO	RIO ARAGUAIA
	PAU D'ARCO	TO	RIO ARAGUAIA
	XAMBIOÁ	TO	RIO ARAGUAIA

....."

Parágrafo único. O número de ordem e a localização definitiva dos portos de que trata este artigo serão definidos pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.762, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os portos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Araguacema, Araguatins, Caseara, Couto Magalhães, Pau D'arco e Xambioá, no Estado do Tocantins.

Art. 2º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917, de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

.....

N.º DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
...	.....	...	.....
217	ARAGUACEMA	TO	RIO ARAGUAIA
218	ARAGUATINS	TO	RIO ARAGUAIA
219	CASEARA	TO	RIO ARAGUAIA
220	COUTO MAGALHÃES	TO	RIO ARAGUAIA
221	PAU D'ARCO	TO	RIO ARAGUAIA
222	XAMBIOÁ	TO	RIO ARAGUAIA

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

JUSTIFICAÇÃO

Os municípios de Araguacema, Araguatins, Caseara, Couto Magalhães, Pau D'arco e Xambioá localizam-se no Estado do Tocantins às margens do Rio Araguaia. Nessas localidades, entretanto, a utilização que se faz do Rio é desprovida de infra-estrutura adequada que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável.

O Governo Federal tem investido para viabilizar a Hidrovia Araguaia-Tocantins, ou seja, tornar navegável praticamente toda a extensão desses rios. A meta principal é reduzir os custos e facilitar a saída dos produtos das regiões Norte e Centro-Oeste para o resto do País, bem como para a exportação, principalmente pelos portos do Pará e do Maranhão. Outra meta é facilitar a entrada dos insumos necessários para o desenvolvimento. Essas ações beneficiarão uma extensa área do Brasil Central, com a criação de pólos de turismo e agroindustriais e com a geração de novos empregos.

Entretanto, nada disso será possível se as mercadorias produzidas na região não tiverem infra-estrutura apropriada de embarque, desembarque e armazenamento. Teremos milhares de quilômetros de rios navegáveis sem que os produtores tenham condições de acessá-lo e embarcar as suas mercadorias ou receber os insumos necessários à produção.

Por esse motivo, estamos empenhados em incluir no Plano Nacional de Viação os portos localizados nos municípios citados, para que possam receber recursos da União necessários à implantação da infra-estrutura portuária, viabilizando as operações de embarque e desembarque de mercadorias nas localidades ribeirinhas do rio Araguaia. Espera-se, com isso, estimular a atividade produtiva e proporcionar a elevação dos níveis de desenvolvimento econômico e social daquela região.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o 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 Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1 conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6 citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis ns. 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-Leis ns. 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

.....

Plano Nacional de Viação

Anexo IV
Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:
4.1 - Conceituação:
4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:
a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.
4.1.1 - São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 diante.
4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

.....

176 ALVARÃES AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

177 AMATURÁ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

178 ANAMÃ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

179 ANORI AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

180 APUÍ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

181 ATALAIA DO NORTE AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

182 BARREIRINHA AM RIO ENVIRA(AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

183 BERURI AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

184 BOA VISTA DO RAMOS AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

185 CAAPIRANGA AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

186 CANUTAMA AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

187 CARAUARI AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

188 CAREIRO DA VÁRZEA AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

189 CODAJÁS AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

190 EIRUNEPÉ AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

191 ENVIRA AM RIO TARAUACÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
192 GUAJARÁ AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

193 IPIXUNA AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

194 ITAMARATI AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

195 ITAPIRANGA AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

196 JAPURÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

197 JURUÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

198 MARAÃ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

199 NOVO AIRÃO AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

200 PAUINÍ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

201 RIO PRETO DA EVA AM RIO PRETO DA EVA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

202 SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

203 SILVES AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

204 TAPAUÁ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

205 UARINI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

206 BELÉM PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

207 ANANINDEUA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

208 ITUPIRANGA PA RIO TOCANTINS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

209 COLARES PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

210 SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

211 RONDONÓPOLIS MT RIO SÃO LOURENÇO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

212 ROSANA SP RIO PARANAPANEMA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

213 PORTO VELHO RO RIO CANDEIAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

214 GUARUJÁ SP ESTUÁRIO DE SANTOS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

215 JURUTI PA RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

216 SANTAREM PA RIO TAPAJÓS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

Anexo V
Sistema Hidroviário Nacional

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL:
5.1 - Conceituação:
5.1.0 - O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios Complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.
5.1.1 - As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer, quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante:
5.2 - Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).
Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.
5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação
.....
.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 123, DE 2010

(nº 3.317/2008, na Casa de origem, do Deputado Renato Molling)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, no Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-290 (Porto Alegre) - Entroncamento com BR-116 (Novo Hamburgo)	RS	48	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.317, DE 2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos rodoviários que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trechos rodoviários com os seguintes pontos de passagem:

Trecho 1 - com início no entroncamento com a BR/290-RS e término no entroncamento com a BR/386 – extensão de 12,00 km;

Trecho 2 – com início no entroncamento com a BR/386 e término no acesso a São Leopoldo – extensão de 11,60 km;

Trecho 3 – com início no acesso a São Leopoldo e término na BR/116 - extensão de 18,70 km.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no "Plano Nacional de Viação" possui características que, por si só, justificam o pleito e a atenção do Governo Federal, qual seja, da BR 290, altura do município de Porto Alegre –até a BR 116 — no Município de Novo Hamburgo.

Trata-se de rota que, além de reduzir distâncias entre os municípios da grande Porto Alegre, desafogando o tráfego na BR 116, une regiões de importante respaldo no desenvolvimento econômico do Estado do Rio Grande do Sul, onde estão localizados grandes pólos industrias e agroindustriais.

O tema, hoje debatido na sociedade gaúcha como "Implantação da Rodovia do Progresso", diz respeito a uma grande preocupação cotidiana de boa parte da sociedade, com reflexos na economia do Estado, uma vez que fará a ligação da Capital com as regiões do Vale do Sinos, do Paranhana e, por extensão, com a importante região da serra e do Vale do Caí, e de ligação de Porto Alegre com toda a região norte do Estado.

Mais ainda: trata-se de uma rodovia fundamental para o escoamento da produção de vários segmentos da economia dessas regiões, pois, atualmente, é somente pela BR-116 que muitos dos produtos do setor metal-mecânico, da indústria da borracha, da produção de sapatos e até de pequenos produtores rurais são transportados para os mais variados destinos, haja vista tratar-se de uma estrada que corta vários Estados brasileiros.

O dinamismo da economia moderna exige alternativas que somente poderão ser concretizadas com essa nova rodovia, que certamente será ponto de chegada para essas regiões, especialmente na área de serviços e de uma nova tendência que se verifica no campo tecnológico, pelo surgimento dos pólos de desenvolvimento e de incubadoras empresariais. Será também caminho alternativo para os turistas que chegam ao Rio Grande do Sul. Outro fator que terá nessa nova rodovia uma referência quase vital é que ao longo de pouco mais de 38 quilômetros da atual e única opção de deslocamento, a BR- 116, entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, estão situadas três grandes universidades particulares que atraem, pela histórica qualidade acadêmica, milhares e milhares de estudantes diariamente. Salienta-se também a questão do socorro médico-hospitalar, uma vez que é grande o afluxo de pacientes de vários locais em busca dos serviços mais sofisticados que somente os hospitais de Porto Alegre oferecem.

Gostaria de destacar que uma das fontes de inspiração para a apresentação da presente proposição foi à iniciativa quase que visionária do Grupo Editorial Sinos, que há anos vem desenvolvendo incansável trabalho de mobilização de toda a região em torno da construção de um novo caminho para interligar todas as cidades do Vale do Sinos e do Vale do Gravataí a Porto Alegre. O sonho da Rodovia do Progresso começou a surgir a partir de uma seqüência de reuniões preparatórias com prefeitos, líderes políticos, entidades empresariais, autoridades do Poder Judiciário e do mundo acadêmico. Enfim, houve uma ampla mobilização em favor dessa rodovia, que não é importante apenas para a região metropolitana, o Vale dos Sinos e o Vale do Gravataí, mas também para o Vale do Taquari e para a serra gaúcha, que fazem parte da região produtora do Rio Grande do Sul e integram a rota do turismo estadual.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2008.

Deputado Renato Molling

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Ítem 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009

.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

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

OS:13702/2010

SENADO FEDERAL

(*) PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 124, DE 2010

(nº 3.435/2008, na Casa de origem, do Deputado Roberto Rocha)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
	Entroncamento c/ BR-010 - Travessia do Rio Tocantins - Entroncamento c/ as rodovias TO 126/TO-201	MA/TO	22,20	-	-

....."

(*) Republicado para inclusão de texto omitido.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.435, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir, na Relação Descritiva das ~~Rodovias do~~ Sistema Rodoviário Federal, a rodovia que especifica;

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	SUPERPOSICAO BR/KM
435	ENTR BR-010 – INÍCIO TRAVESSIA RIO TOCANTINS	MA	2,7	-
435	INICIO TRAVESSIA RIO TOCANTINS – FIM TRAVESSIA RIO TOCANTINS	MA	1,0	-
435	FIM TRAVESSIA RIO TOCANTINS – ENTR TO-126/TO-201	TO	18,5	-

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

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia de ligação que se pretende incluir no Plano Nacional de Viação (PNV) comunica, em uma das pontas, a estrada federal BR-010 com, na outra, importante entroncamento de rodovias no Estado de Tocantins, unindo duas unidades da Federação. Em sua extensão, a rodovia propiciará maior integração entre a cidade de Imperatriz, segunda maior cidade do Maranhão, com 230 mil habitantes, e a microrregião do Bico do Papagaio, com cerca de 200 mil habitantes, no Tocantins, abrigando os municípios de São Miguel do Tocantins e Sítio Novo do Tocantins ao longo do percurso. A ligação promoverá a transposição do Rio Tocantins, de jurisdição federal.

A área de influência da rodovia afasta qualquer dúvida sobre a sua relevância. A microrregião de Imperatriz representa o "centro nervoso" do assim denominado Vetor Logístico Centro-Norte. Sua população é de mais de 550 mil habitantes, divididos em 16 municípios. Dentre os municípios que a congrega está Açailândia, importante pólo intermodal do País, para onde convergem a BR-010, a BR-222, a Ferrovia Norte-Sul e a Estrada de Ferro Carajás. Pela região trafega uma parte significativa da produção nacional de minério de ferro, bauxita para produção de alumínio no pólo siderúrgico de São Luís e a produção da mais nova e dinâmica fronteira agrícola nacional, compreendendo o sul do Piauí e do Maranhão, o oeste da Bahia e o Nordeste do Tocantins.

Não obstante, a população de Imperatriz (MA) e de São Miguel do Tocantins (TO), mais diretamente afetadas pelo projeto, não possuem uma forma adequada de transpor o rio símbolo da integração Norte-Sul, de sorte a maximizar os benefícios promovidos pela ferrovia homônima e pela navegação no aludido rio. A comunidade, na área de influência de importantes projetos federais em curso ao longo de vários governos, ainda segue alijada de melhorias nas suas condições de vida e de trânsito seguro e confortável, recorrendo ao anacrônico uso de balsas.

E Maranhão e Tocantins não aceitam apenas observar o progresso transitando por seus domínios, sem lhes favorecer a gente. Não foi por outra razão que o Governo do Estado do Maranhão, reconhecendo a oportunidade e a conveniência do projeto de ligação, e em virtude da negativa do Ministério dos Transportes em executar emenda da Bancada do Estado no orçamento do ano findo, investiu exclusivamente recursos do Tesouro Estadual para promover o acesso e erigir a ponte, com previsão de entrega dos equipamentos para a população em agosto próximo. Da mesma forma, o Governo do Estado de Tocantins inicia gestão com vistas à desapropriação e à implantação e pavimentação do último trecho faltante da rodovia, com cerca de 3 km de extensão.

A inclusão, pois, da rodovia no PNV não onerará a União de imediato para prover com recursos federais obra que, conforme já asseverado, correu a expensas dos Tesouros Estaduais. Trata-se, em verdade, de reconhecer a sua importância para a integração das unidades federativas e, por conseguinte, habilitá-la à manutenção da trafegabilidade pela União.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 2008

Deputado ROBERTO ROCHA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Ítem 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009

.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, DE 2010

(nº 3.720/2008, na Casa de origem, do Deputado Luiz Carlos Hauly)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376 passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376, passando pela BR-369 até a divisa Paraná com São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.720, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376 passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo no município de Primeiro de Maio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376, passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo no município de Primeiro de Maio.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicaçao oficial.

Justificativa

A rodovia estadual PR 445, denominada Celso Garcia Cid, interliga três rodovias federais e ainda dá acesso a região centro-sul ao norte do Paraná e ao sul de São Paulo.

Originada entre as rodovias BR 272 e 376 atravessa a BR 369 e é importante ponto de escoamento das cargas do agronegócio e do setor industrial do Paraná, sendo ainda ponto de convergência do sul do país com o sudeste.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal no seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

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

(OS:13704/2010)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, DE 2010

(nº 4.050/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilhinha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	-	-

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.050, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilhinha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	–	–

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei pretende corrigir um lapso no Plano Nacional de Viação - PNV, que atualmente não contempla o trecho Criciúma - Forquilhinha: alterando a identificação da EF 489 que ora registra Pontos de Passagem entre Lauro Müller - Tubarão, para registrar Pontos de Passagem entre Criciúma - Forquilhinha.

A ligação ferroviária entre Criciúma - Forquilhinha, de aproximadamente dez quilômetros, foi concedida e é operada pela Ferrovia Tereza Cristina, nos termos do Contrato de Concessão nº 001/97, firmado com a União, de acordo com o Edital nº PND/A-07/96/RFFSA.

Embora não esteja previsto no PNV vigente, no chamado ramal Forquilhinha (trecho Criciúma - Forquilhinha) são transportados mais de um milhão de toneladas de carvão mineral por ano, produzido na região de Sangão e Santa Líbera, no Município de Forquilhinha. Trata-se de uma ligação ferroviária fundamental para o atendimento da demanda do complexo termelétrico Jorge Lacerda e para o escoamento do carvão mineral produzido no sul do Estado de Santa Catarina.

Somente com a inclusão desse trecho Criciúma - Forquilhinha ao PNV será possível a adequada gestão da malha e a identificação, dentro das normas estabelecidas no Sistema Nacional de Viação, dos diversos pontos da ferrovia, bem como serão corretamente encaminhadas aos órgãos públicos

competentes quaisquer demandas sobre passagens em nível, viadutos, invasões de faixa de domínio ou mesmo sobre possíveis ampliações.

Quanto ao trecho Lauro Muller - Tubarão, originalmente com cinqüenta e sete quilômetros de extensão, atualmente está restrito a quatro quilômetros, apenas para acesso às oficinas de manutenção ferroviária, estando ainda prevista a sua redução para somente dois quilômetros de extensão, com a mudança de localização das oficinas. Dessa forma, como não há operação comercial ou movimentação de mercadorias, nem possibilidade de reativação do mesmo, esse trecho passaria a ser considerado somente como desvio de acesso da EF-488, sem necessidade de numeração específica no PNV.

Por se tratar de matéria de extrema relevância para o aprimoramento do Plano Nacional de Viação, contamos com o apoio de nossos Pares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de outubro de 2008

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:13677/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 129, DE 2010

(nº 4.786/2009, na Casa de origem, do Deputado Giovanni Queiroz)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novo trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Fede-	Extensão (Km)	Superpo-sição

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
	Entroncamento com a BR-163 e PA-254 - Placas(PA) - Jutuarana(PA) - Entroncamento com a PA-473 (Almeirim) - Divisa PA/AP - Entroncamento com a BR-156 (Vitória do Jari)	PA/AP	350	-	-

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.786, DE 2009

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novo trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido das seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-163 e PA-254 – Placas – Jutuarana – Entroncamento com PA-473 (Almeirim) – Divisa PA/AP	PA	338	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os trechos rodoviários para os quais se pretende a federalização no presente projeto de lei são coincidentes com estradas estaduais paraenses, implantadas ou projetadas, especificamente as identificadas como PA-254 e PA-473. Considerando a interligação dessas rodovias com a BR-163, que corta o País em sentido norte-sul, o eixo rodoviário que será formado com a federalização proposta interligará o sistema viário federal, desde o Chuí até o Oiapoque, cruzando longitudinalmente a região Centro-Oeste.

A BR-163 encontra-se pavimentada desde o Sul do País até o município de Guarantã do Norte, no Estado do Mato Grosso, bem próximo ao limite com o Estado do Pará. O trecho de Guarantã do Norte até Santarém, no Pará, com extensão de 1.152 km, embora esteja, em sua quase totalidade, sem capeamento asfáltico e em péssimas condições de tráfego, já está incluído no Plano Nacional de Viação (PNV), podendo receber recursos orçamentários da União.

Da mesma forma, o trecho da BR-163 ao norte de Santarém também está previsto no PNV, e o que pretendemos é a federalização do trecho da PA-254 que se desenvolve em sentido oeste-leste, desde a BR-163 até a PA-473, se estendendo por esta em direção norte até a divisa do Estado do Pará com o Amapá, local em que está sendo construída uma ponte sobre o rio Jari.

A partir da divisa entre os Estados, o eixo rodoviário que será formado terá continuidade por meio da rodovia federal BR-156, num percurso total de 907 km até a fronteira com a Guiana Francesa, na cidade brasileira de Oiapoque, local onde está projetada uma ponte internacional sobre o rio Oiapoque, a qual interligará os dois países.

Com a federalização proposta, e o posterior aporte de recursos federais para a pavimentação dos trechos rodoviários, será concretizada uma ligação efetiva do Estado do Amapá com o restante do Brasil, bem como se possibilitará o acesso brasileiro ao extremo norte do continente sul-americano, criando-se novas possibilidades de negócios e viabilizando a utilização de novos portos, localizados no Atlântico Norte, instalados nas Guianas e no Suriname.

Cabe ainda destacar que a região de influência das rodovias possui imenso potencial turístico, com cachoeiras, campos gerais, complexos montanhosos, cavernas, águas medicinais, sítios arqueológicos, inscrições rupestres, rios e lagos piscosos, e cidades erguidas com arquitetura de épocas passadas, riquezas praticamente intocadas que poderão ser exploradas de forma sustentável.

Também se vislumbra para a região um grande potencial mineral que aguarda condições de infra-estrutura para ser aproveitado, especialmente quanto ao calcário, ferro, manganês, cobre, ouro, fosfato, caulim, níquel, salgema, pedras preciosas e semipreciosas.

Em virtude da grande importância da presente proposta para a integração e o desenvolvimento de nosso País, esperamos vê-la aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 04 de março de 2009.

Deputado GIOVANNI QUEIROZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

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

OS:13703/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 130, DE 2010

(nº 4.963/2009, na Casa de origem, do Deputado Alex Canziani)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR - *Campus* Londrina.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal - integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
449	Entroncamento com a BR-369/PR (km 140,0) - Portal de entrada da UTFPR (*Campus* Londrina)	PR	6,2	-	-

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.963, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFP - Campus Londrina - a partir do km 140,0 da BR-369 / PR.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1° - Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte Anexo:

"....."

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Código	Pontos de Passagem	UF	Extensão
	Km 140 da BR-369/PR – Portal de entrada da UTFP – Campos Londrina	PR	6,2 km

Art. 2° - O Código do Anexo será estabelecido pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, Órgão competente para administrar as Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina , criada no atual Governo, provocará uma verdadeira revolução na educação de nível superior , pois proporcionará a formação de jovens em diversas áreas de tecnologias, oferecendo pessoal especializado para o mercado regional.

Como conseqüência dessa oferta de pessoal especializado certamente haverá incremento econômico na região através da instalação de novas indústrias e do setor de serviços , gerando uma verdadeira revolução no processo de desenvolvimento da região.

A localização estratégica do Campus da UTFPR-Londrina, situado na Região Metropolitana de Londrina,proporcionará o atendimento, além da demanda originária na própria Cidade, de toda a região composta por mais de 10 importantes municípios,com população superior a 700.000 (setecentos mil habitantes.

A partir da Londrina, existe acesso que será pavimentado até o Campus Entretanto, a partir da Ibiporã e entorno, não existe acesso direto ao Campus, fazendo com que a população tenha que aumentar o percurso em 8km pela BR-369 .

Uma solução para esse problema passa pela criação de um acesso ao Campus que atenda à população de Ibiporã e dos Municípios de seu entorno.

A apresentação da proposição tem o objetivo de incluir , na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação, o Acesso ao Campus da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina, a partir do km 140 da BR-369/PR, que permitirá a toda população acesso seguro e fácil ao local.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2009.

Deputado ALEX CANZIANI
PTB/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no DSF, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13679/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 152, DE 2010

(nº 5.479/2009, na Casa de origem, do Deputado Ruy Pauletti)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a alterar as diretrizes das ferrovias que especifica, previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera diretrizes de ferrovias previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º As diretrizes das ferrovias EF-151 e EF-280, constantes do item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				EF	Km
151	Belém - Barcarena - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatu - Uruaçu - Ouro Verde de Goiás - Anápolis - Rio Verde - São Simão - Estrela D'Oeste - Santa Fé do Sul - Aparecida do Taboado - Panorama - Maringá - Chapecó - Pelotas - Rio Grande	PA - MA - TO - GO - MG - MS - SP - PR - SC - RS	4.475	-	-
...	.....	.....	.....	.....	...
280	Itajaí - Santa Cecília - Herval D'Oeste - Entroncamento com EF-151 (Chapecó)	SC	448	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo das ferrovias de que trata o art. 2° desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 5.479, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica, ampliando a Ferrovia Norte Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, Constante da Seção 3.2.2 do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida das seguintes ferrovias destacadas no quadro abaixo:

Art. 1 "3.2.2-

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição EF (Km)
151	Panorama - ***Cascavel – Chapecó – Caxias do sul – Porto Alegre – Pelotas – Rio Grande***	SP – **PR – SC – RS**	1.740	

..... (NR)"

Art. 2º Esta lei poderá ser regulamentada pelo Poder Executivo.

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

JUSTIFICAÇÃO

Com o escopo de incluir os Estados do sul nos novos planos de malha ferroviária do Plano Nacional de Viação (PNV), que apresento esta proposição, interligando de fato o norte e o sul do País com ferrovias longitudinais.

Em análise aos programas do PAC para expansão da malha ferroviária, pode-se verificar que está planejado a construção ou alteração da bitola de mais de 10.739 km no qual 4.190 km já estão em andamento, 3.687 km em estudo e 2.862 km estão para ser estudados, totalizando os 10.739 km referidos anteriormente, e o que mais espanta a este legislador é o simples fato dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Parana não serem incluídos nesta expansão.

De acordo com a Lei 5.917/1973, que cria o Plano Nacional de Viação (PNV), onde diz que poderá integrar o referido Plano "ferrovias que interliguem entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transportes ou promovam a ligação entre as capitais de Estados ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre", no qual este PL preenche sem restrição a todos os requisitos que solicita a referida lei de criação do PNV.

As ligações férreas ora propostas para inclusão no PNV enquadram-se em todos os casos. A iniciativa leva em conta o descuido do Governo Federal com a Região Sul na recente aprovada MP 427/2008, transformada em norma jurídica na forma da Lei 11.772/2008 que inseriu modificações nos trechos da EF 151 chamada de Ferrovia Norte Sul deixando de fora novamente o Porto de Rio Grande como o único porto sem ligação férrea até outros pórtos bem como outros pólos do restante do País.

Para tanto esta proposta procura corrigir as demandas não atendidas e potencialidades não exploradas numa ideologia de integração nacional entre o sul e norte do país através de uma ferrovia longitudinal e continua de Bitola Larga que promova efetivamente a ligação até o sul do País.

A ligação da Ferrovia Norte-Sul dar-se-á a partir de Belém no Pará até Panorama no extremo oeste do Estado de São Paulo onde já existe uma malha pronta de bitola larga e outra sendo construída entre estes dois trechos, partindo deste ultimo ponto "Panorama" - que este projeto de lei se refere, instituindo uma ligação até o Porto de Rio Grande ao sul do Rio Grande do Sul, tendo diversas escalas em importantes cidades industriais durante este percurso incluindo a capital Porto Alegre-RS.

Com esse novo trajeto os produtores de bens e serviços gaúchos, catarinenses e paranaenses poderão exportar seus produtos tanto quanto importar de maneira mais rápida e segura e, ao mesmo tempo, transformar o Porto de Rio Grande numa alternativa aos portos de Paranaguá e Itajaí.

Abaixo o quadro de como ficaria o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, Constante da Seção 3.2.2, e em anexo o mapa do Brasil com o trecho completo da Ferrovia Norte Sul.

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição EF - (Km)
151	Belém – Barcarena – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Alvorada – Porangatu – Uruaçu – Ouro Verde de Goiás – Anápolis – Rio Verde – São Simão – Estrela D'Oeste - Santa Fé do Sul – Aparecida do Povoado - Panorama - ***Cascavel – Chapecó – Caxias do sul – Porto Alegre – Pelotas – Rio Grande***	PA – MA – TO – GO – MG – MS - SP – **PR – SC – RS**	4.500	

Assim, pedimos o apoio dos colegas Parlamentares no sentido de aprovarmos este projeto de lei que, sem sombra de dúvidas, permitirá maior participação desses estados no restante do mercado brasileiro e vice-versa, ao tempo em que facultará novas alternativas de transportes entre o Sul e o Norte do país.

Sala das Sessões, em 24 de junho de 2009.

PROFESSOR RUY PAULETTI
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Vide Lei nº 12.264, de 2010

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
	FERROVIAS RADIAIS				
025	Brasília-Entronc. c/EF-116-Iaçu-Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	-	-
040	Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí - Aljezur-Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.502	-	-
045	Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	-	-
050	Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Prêto-Campinas-Mayrink-Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
	FERROVIAS LONGITUDINAIS				
101	Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador	RN-PB-PE-AL-SE-BA	1.381	025	22
103	Vitória-Campos-Visconde de Itaboraí-Niterói	ES-RJ	594	-	-
105	Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza-Crato-Salgueiro-Petrolina-Campo Formoso-Iaçu-Entronc. c/EF-025-Monte Azul-Entronc. c/EF-040-Belo Horizonte-Divinópolis-Lavras-Três Corações-Campinas-Itapeva-Garganta de Bom Sucesso-Ponta Grossa-Lages-General Luz-Pelotas-Basílio-Jaguarão (Policlínico)	CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC - RS	5.381	025 040 050	423 262 113
152	Marques dos Reis-Ponta Grossa-Pôrto União-Passo Fundo-Santa Maria-Santana do Livramento	PR-SC-RS	1.791	-	-
	FERROVIAS TRANSVERSAIS				
225	Cabedelo-João Pessoa-Entronc. c/EF-101-Souza-Entronc. c/EF-116-Crateús-Castelo-Altos-Teresina-Itaqui	PB-CE-PI-MA	1.587	101 116	41 158
232	Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro	PE	608	101	8
262	Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas	ES-MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos-Mayrink-Rubião Junior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia	SP-MT	1.830	050 116	155 71
270	Rubião Junior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Porã	SP-MT	792	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Engº Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	834	-	-
290	Pôrto Alegre-Santa Maria-Entronc. c/EF-153-Uruguaiana-Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande-Pelotas-Basílio-São Sebastião-Santana do Livramento	RS	475	116	72
	FERROVIAS DIAGONAIS				
364	Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-Santos	SP	824	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Pôrto Mendes	SP-PR	183	-	-
	LIGAÇÕES				
401	Serra do Navio-Pôrto Santana	AP	194	-	-
404	Luís Correia-Entronc. c/EF-225	PI	310	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Crateús	CE	442	-	-

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	317	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
450	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Itiã)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubá-Ligação-Furtado Campos-Bicas-Três Rios	MG-RJ	412	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Prêto-Pontal-Entronc. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua)	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiapeba-São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	138	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cêrro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	850		
		TOTAL	35.944	-	2.130
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	33.806	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração.

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

Publicado no **DSF**, de 17/07/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 161, DE 2010

(nº 1.985/2007, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, adicionando ao traçado da BR-080 o trecho desde o Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) - Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a cidade de Matupá, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2. Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UF	EXTENSÃO	SUPERPOSIÇÃO/UF
	1) Entrocamento da BR-158	MT	650	158BMT0225/MT
	(Vila Ribeirão Bonito) -			158BMT0222/MT
	Ribeirão Cascalheira			158BMT0221/MT
	2) Rio Xingu entrocamento			158BMT0220/MT
	da BR-163 (Matupá)			158BMT0215/MT
				158BMT0210/MT
				158BMT0200/MT

....."

Art. 2º O código da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.985, DE 2007

Altera o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, adicionando ao traçado da BR-080 o trecho, desde Entroncamento BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) - Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a cidade de Matupá

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 –**Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação,** aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

" 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

.....

BR/Pontos de Passagem	UF/Extensão	Superposição/UF
1) Entrocamento da BR-158	MT / 650	158BMT0225/MT
(Vila Ribeirão Bonito) –		158BMT0222/MT
Ribeirão Cascalheira		158BMT0221/MT
2) Rio Xingu entrocamento		158BMT0220/MT
da BR-163 (Matupá)		158BMT0215/MT
		158BMT0210/MT
		158BMT0200/MT

....."

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

Art. 3º O código da ligação rodoviária que trata o Art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art.4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Estado do Mato Grosso ocupa o terceiro lugar em extensão territorial, o que demanda grandes investimentos em infra-estrutura para seu desenvolvimento sustentável.

Dentre as principais demandas do Estado, encontra-se o pleito pela ampliação da BR 080. Essa ausência tem inviabilizado grandes oportunidades de crescimento para a região do Centro-Oeste, pois essa rodovia interligará o Estado de Goiás a Mato Grosso e a partir da BR 163 ao Porto de Santarém, formando uma zona de integração modal.

Com essa Visão estratégica, proponho a ampliação da BR-080 desde o Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) – Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a Cidade de Matupá.

O trecho para a federalização está compreendido na tabela 1 e corresponde a uma distância de 650 quilômetros e pode tornar-se uma das principais via de exportação não só do Estado de Mato Grosso, mas do Centro-Oeste brasileiro.

PROPOSTA DE EXTENSÃO DA RODOVIA BR-080 NO ESTADO DE MATO GROSSO

LOCAIS DE INÍCIO E FIM	INÍCIO	FIM	EXT.	
TRECHOS ESTAD.				
COINCIDENTES				
ENTR BR-158 (VILA RIBERÃO BONITO) - RIBEIRÃO CASCALHEIRA	170,0	173,5	3,5	158BMT0225
RIBEIRÃO CASCALHEIRA - FIM DA PAVIMENTAÇÃO	173,5	183,9	10,4	158BMT0222
FIM DA PAVIMENTAÇÃO - ENTR MT-243	183,9	198,8	14,9	158BMT0221
ENTR MT-243 - ENTR MT-322(B)/433 (ALÔ BRASIL)	198,8	263,8	65,0	158BMT0220
ENTR MT-322(B)/433 (ALÔ BRASIL) - ENTR MT-242/322(A)	263,8	270,3	6,5	158BMT0215

ENTR MT-242/322(A) - ENTR MT-424	270,3	324,4	54,1	158BMT0210
ENTR MT-424 - ENTR MT-412	324,4	405,4	81,0	158BMT0200
ENTR MT-412 - CANABRAVA DO NORTE	405,4	423,5	18,1	MT-412
CANABRAVA DO NORTE - ENTR MT-430	423,5	512,0	88,5	MT-412
ENTR MT-430 - SÃO JOSÉ DO XINGU	512,0	548,0	36,0	MT-412
SÃO JOSÉ DO XINGU - RIO XINGU	548,0	592,0	44,0	MT-322
RIO XINGU - ENTR BR-163 (MATUPÁ)	592,0	820,0	228,0	MT-322
EXTENSÃO A SER INCLUÍDA NO PNV		**650,0**	**km**	

Tabela 1 . Traçado de ampliação da BR-080

A ampliação da BR-080 trará inúmeras vantagens, sobretudo quanto ao escoamento dos pólos de produção até os portos exportadores. Essa federalização assegurará que os investimentos já realizados e os futuros revertam em benefícios legítimos às reais necessidades de logistica de transportes da região centro-oeste. Assim, o traçado integrado desde a divisa dos Estados MT/GO proporcionará maiores oportunidades de negócios e crescimento econômico susténtavel para ambas unidades da federação.

Destaca-se, ainda, as seguintes vantagens da ampliação da BR –080:

- Incremento do transporte multimodal, otimizando o desempenho da relação custo-benefício;
- Estruturação de corredores estratégicos de transportes;
- Utilização de modalidades de menor consumo energético;
- Redução das despesas do país com fretes;
- Competividade dos produtos no mercado internacional;
- Indução ao desenvolvimento em áreas de expansão;
- Ampliação de cobertura geográfica da infra-estrutura de transportes.

Ante o exposto, como Deputado Eleito do Estado do Mato Grosso, proponho a ampliação da BR-080 a partir do Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) – Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a Cidade de Matupá.

Sala das Sessões, em 06 de setembro de 2007.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

(PR/MT)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, de 11/08/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:14241/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 175, DE 2010

(nº 3.719/2008, na Casa de origem)

(Do Deputado Luiz Carlos Hauly)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-090, originado em Curitiba passando pela BR-369 até a divisa do Paraná com São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.719, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 090 saindo de Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 090, originado em Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

Justificativa

A rodovia estadual PR 090, denominada "Estrada do Cerne", atravessa, a partir de Curitiba, os três planaltos e alcança o norte do Estado do Paraná, nas barrancas do rio Paranapanema, liga a região Norte ao Porto de Paranaguá e propicia o fluxo da produção agroindustrial. Originada na capital paranaense e é uma das primeiras das grandes rodovias estaduais para a ligação entre o sul e o norte do Paraná, passando pela BR 369.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso e com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal em seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

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

Publicado no DSF, de 23/11/2010

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

(OS:15341/2010)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, DE 2010

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para excluir da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal os trechos rodoviários urbanos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam excluídos da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os trechos rodoviários urbanos com a seguinte descrição:

BR	Pontos de Início e Fim	Unidade da Federação	Extensão (km)
101	Entr. ES-010 (Carapina/Aeroporto)(km 0,0) ao Acesso Norte Vitória (km 2,9)	ES	2,9

2

101	Entr. Acesso Norte Contorno do Mestre Álvaro (km 249) ao Acesso a Serra Sede(km 254,6)	ES	5,6
101	Acesso a Serra Sede (km 254,6) ao Entr. ES-010 (A) (Laranjeiras) (km 266,5)	ES	11,9
101	Entr. ES-080 (A) (Laranjeiras) (km 266,5) ao Entr. ES-080 (B) (Carapina) (km 268,8)	ES	2,3
101	Entr. ES-010 (B) (Carapina) (km 268,8) ao Entr. Acesso Sul Contorno Mestre Álvaro (km 275)	ES	6,2
259	Entr.. BR-482 (km 00) ao Entr. ES-080 (Travessia de Colatina) (km 7,5)	ES	7,5
262	Vitória (km 00) ao Entr. ES-060 (São Torquato) (km 1,3)	ES	1,3
262	Entr. ES-060 (São Torquato) (km 1,3) ao Entr. ES-080 (Campo Grande) (km 3,7)	ES	2,4
262	Entr. ES-080 (Campo Grande) (km 3,7) ao Entr. BR-101 (A) (km 7,1)	ES	3,4
262	Entr. BR-101 (A) (km 7,1) ao Entr. BR-101 (B) (km 15,5) (trecho comum com a BR-101, do km 294,3 ao km 302,7)	ES	8,4
262	Entr. BR-101 – Km 0,0	ES	

Parágrafo único. As necessárias adaptações na descrição das rodovias objeto desta Lei serão promovidas pelo Poder Executivo em atendimento aos critérios estabelecidos no Plano Nacional de Viação.

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

JUSTIFICAÇÃO

Ao aprovar o Plano Nacional de Viação (PNV), a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, almejava dotar o Brasil da infraestrutura de transportes necessária à livre movimentação de passageiros e cargas, integrando as mais distantes regiões do território nacional.

Um plano de tamanha envergadura, contudo, deveria manter-se permeável às variáveis sociais e econômicas que, ao longo do tempo, tendem a exigir adaptações. Por essa razão, o art. 9º da própria Lei previa sua revisão “de cinco em cinco anos”, o que lamentavelmente não ocorreu, embora proposição legislativa nesse sentido tramite no Congresso Nacional.

Uma das adaptações necessárias refere-se aos trechos urbanos das rodovias federais. Em muitos casos, em virtude da expansão verificada nos municípios que perpassam, esses segmentos rodoviários perderam as características de uma rodovia federal, devendo passar à jurisdição local.

É o caso dos trechos rodoviários de que trata a presente proposição. Como reconhece o próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por meio de sua Superintendência Regional no Estado do Espírito Santo, é possível a municipalização desses trechos, seja pela notória prevalência das funções locais nessas vias, seja pela iminente construção do contorno rodoviário da cidade de Serra, o que permitirá o deslocamento do tráfego regional.

Para tanto, a presente proposição exclui os mencionados trechos rodoviários da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Tal procedimento atende ao disposto no art. 4º da própria Lei nº 5.917, de 1973, quando estabelece que “as rodovias ou trechos de rodovias (...) que não constem do Plano Nacional de Viação (...) passam automaticamente para a jurisdição da unidade da federação em que se localizem”.

São essas as razões pelas quais esperamos contar com o apoio dos membros do Congresso Nacional para o presente projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador MAGNO MALTA

4

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o 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 Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo

de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais

seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar se á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior

eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

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.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:
"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

.....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior''.

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

15

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 12.9.1973

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 04/03/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, DE 2010

Altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR -293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altere-se o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Ligações, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, a descrição da BR-293 com a inclusão do seguinte trecho:

".....

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR- Km
	Entroncamento com a BR-293 – Candiota – Usina Termelétrica Presidente Médici	RG	15	

....."

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão rodoviário competente**.**

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

JUSTIFICATIVA

Candiota, devido ao seu subsolo abundante em minerais (carvão e calcário), está se transformando em um centro de geração de energia termelétrica e produção de cimento pozolânico.

O complexo industrial do município sofre com a dificuldade de escoamento da sua produção pela falta de rodovias com trafegabilidade adequada.

A Rodovia Miguel Arlindo Câmara, que liga a BR-293/RS, à cidade e ao complexo termelétrico, é a única via de acesso para o atendimento, não só da população local como do restante do complexo industrial de Candiota.

Está prevista para o início de 2010 a conclusão das obras de ampliação da capacidade da Usina Termelétrica Presidente Médici, localizada no município, que se realizará com a entrada em operação da Fase C do complexo (Candiota III).

A rodovia, que já não está adequadamente mantida para o tráfego atual, sofrerá uma solicitação maior com essa ampliação, aumentando os riscos para os veículos de passageiros e cargas que utilizam a mesma.

Outro ponto a destacar é que a Fase C da Usina de Candiota está relacionada no Programa de Aceleração de Crescimento do Governo Federal.

A federalização da Rodovia Miguel Arlindo Câmara, com a criação do acesso à BR-293 aqui proposta, propiciará melhores condições de tráfego para população local além de permitir segurança e rapidez no escoamento da produção da região.

Portanto, com a federalização da rodovia ora indicada, o Congresso Nacional estará dando resposta justa à população brasileira em cada recanto deste nosso Brasil, pelo que primamos pela sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **PAULO PAIM**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o 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:

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

Publicado no **DSF**, em 06/05/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 12257/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, DE 2011

(nº 6.289/2009, na Casa de origem, do Deputado Alex Canziani)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso ao Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal - integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

" .....

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Entroncamento com a BR-153/PR (km 17,0) - Portal de entrada do Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho)	PR	3,0	-	-

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.289, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso ao Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho);

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

"....."

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Entroncamento com a BR-153/PR (km 17,0) – Portal de entrada do Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho)	PR	3,0	-	-

....."

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

JUSTIFICAÇÃO

A cidade de Jacarezinho está localizada no nordeste do Estado do Paraná, a poucos quilômetros do rio Paranapanema, na divisa com o Estado de São Paulo. Sua história começa no século XIX, constituindo-se um dos primeiros pólos de desenvolvimento agrícola do Estado e sua colonização foi realizada por fluminenses, paulistas e mineiros. A riqueza provém, ainda hoje, do setor agropecuário.

Jacarezinho tem em sua cidade três dos cinco *campus* da Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP, e um campus do Instituto Federal do Paraná - IFPR, uma autarquia federal criada em dezembro de 2008, que conta com uma reitoria e oito *campi* em várias cidades paranaenses, um deles em Jacarezinho.

O acesso rodoviário até o IFPR apresenta um trecho de aproximadamente três quilômetros de extensão que começa no entroncamento com a BR-153, que corta a cidade de Jacarezinho. É esse o trecho que deve ser incluso no Plano Nacional de Viação até o portal de entrada do IFPR, pois permitirá melhor acesso ao Campus, a partir do km 17 da BR-153.

A lei 5.917/73 permite que seja implantada rodovia federal para dar acesso a instalações federais de reconhecida importância, como é o caso do Instituto Federal do Paraná (IFPR), uma instituição pública e gratuita de educação profissionalizante criada pela lei 11.892/08, o que substitui a Escola Técnica da Universidade Federal do Paraná (ET-UFPR), fundada em 1869.

Por esse motivo, apresentamos este projeto de lei para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustre Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2009.

Deputado ALEX CANZIANI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 1º/07/2011.

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

OS: 13226/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 99, DE 2011

(nº 3.013//2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, para modificar o traçado da Rodovia BR-163 entre as cidades de Rondonópolis e Cuiabá, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A descrição da rodovia BR-163, entre Rondonópolis e Cuiabá, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
163	(...)- Rondonópolis - São Lourenço de Fátima - Mimoso - Santo Antônio do Leverger - Cuiabá - Entroncamento com a BR-364 -(...)	MT	220	-	-

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.013, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (mudança de traçado do trecho da BR-163 entre Rondonópolis e Cuiabá)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

.....

				Novo traçado	
BR	Pontos de passagem	UF	Extensão (Km)	BR	KM
-	BR-163 – Saindo de Rondonópolis Passando pelo Distrito de São Lourenço de Fátima no antigo traçado da BR-163 Mimoso – Santo Antonio do Leverger no traçado da MT-040 Chega a Cuiabá passando a esquerda do Distrito Industrial de Cuiabá. Encontro com a BR-364 no Trevo do Lagarto	MT	220,0	163	-

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

Art. 3º - O Código da ligação rodoviária que trata o art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A BR-163, vindo de Campo Grande-Ms, ao chegar a Rondonópolis-Mt se sobrepõe, desnecessariamente, a BR-364. Nesta sobreposição existe uma estrada tomada de graves acidentes devido ao trafego pesado de veículos, provocado pelo grande potencial agrícola do Estado de Mato Grosso.

A mudança de traçado da BR-163 torna-se de suma importância por diversos motivos:

a – Com o aumento do volume de carga na região os problemas se avolumaram e necessitam de urgente solução. A mudança serve para aliviar o intenso movimento que deságua na BR-364 vindo das rodovias estaduais, MT-270, MT-130, MT-140, MT-337, MT-040 e ainda da BR-070. Mesmo que no futuro aconteça uma duplicação da BR-364, o novo traçado da BR-163 será de suma importância para toda a extensa e rica região.

b – Esse novo traçado vai margear a Ferrovia Ferronorte, podendo servir de apoio a futuros terminais de carga ao longo do trecho.

c – O novo trecho tem a grande vantagem de se desviar da Serra de São Vicente, diminuindo custos na implantação de melhoramentos estruturais.

d – Áreas de grande produção como o Chapadão do Prata será beneficiado, além do que o novo traçado servirá para descongestionar um futuro Terminal de Carga da Ferronorte na capital, Cuiabá.

e – O novo trajeto servirá para o desenvolvimento do turismo em toda a região atingida, especialmente para as localidades de São Lourenço de Fátima, Santo Antônio do Leverger e Barão do Melgaço.

O novo traçado da BR-163 depois de asfaltado no futuro servirá como canal de desafogo do forte tráfego de veículos que tantos problemas têm criado para o governo federal, daí a importância da aprovação do projeto de Lei ora telado.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2008.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇ BR
163	São Miguel D'Oeste-Barracão-Guaíra-Porto Mornbi-Dourados-Rio Brilhante-Campo Grande-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Artur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Óbidos-Tiriós-Fronteira c/Suriname	SC-PR-MT-PA	3,966	060

.....

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

Publicado no **DSF**, em 1º/11/2011.

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

OS:15803/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 115, DE 2011

(nº 5.790/2009, na Casa de origem, do Deputado Jaime Martins)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.

Art. 2º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
	Costa Marques	RO	Rio Guaporé
	Pimenteiras do Oeste	RO	Rio Guaporé
	Tabajara	RO	Rio Machado
	Cabixi	RO	Rio Cabixi

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 5.790, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o anexo da Lei n° 5.917, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.

Art. 2º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do anexo da Lei n.º 5.917, de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

N.º DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
217	COSTA MARQUES	RO	RIO GUAPORÉ
218	PIMENTEIRAS DO OESTE	RO	RIO GUAPORÉ
219	TABAJARA	RO	RIO MACHADO
220	CABIXI	RO	RIO CABIXI

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de infraestrutura de transportes no Estado de Rondônia dificulta o atendimento das necessidades básicas da população que lá reside. Além de impor dificuldades para deslocamentos de pessoas e cargas, impede a exploração de todo o potencial econômico da região de forma viável e sustentável.

Por esse motivo, estamos propondo a implantação de algumas instalações portuárias, para que se possa utilizar de uma forma mais adequada o transporte hidroviário daquela região. O uso da via fluvial com mais intensidade e racionalidade, poderá incentivar o crescimento do turismo e de toda a economia na área de influência dessas localidades, com reflexo direto no seu desenvolvimento.

Com a construção das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, no Rio Madeira, e das eclusas para transposição dos desníveis, será possível, em um futuro próximo, deslocar-se pelo meio aquaviário desde o Rio Amazonas até a proximidade da divisa dos Estados de Rondônia e Mato Grosso, através dos Rios Madeira, Mamoré e Guaporé. Em razão da sua localização, e com a construção dos portos que estamos propondo, as Cidades de Costa Marques e Pimenteiras do Oeste serão grandemente beneficiadas e poderão integrar-se à Bacia Amazônica e manter intercâmbio comercial com os polos econômicos regionais, inclusive Manaus e Belém.

Portanto, atendendo uma demanda daquele Estado, estamos propondo, por meio deste projeto de lei, a inclusão dos portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi no Plano Nacional de Viação, para que possam receber os recursos da União necessários à implantação da infraestrutura portuária nessas localidades.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 13 de agosto de 2009.

Deputado Jaime Martins

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

'4.2. Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

Nº de Ordem	Denominação	UF	Localização
218	Porto do Polo Industrial de Manaus	AM	Rio Negro
219	(VETADO)		
220	(VETADO)		
221	(VETADO)		
222	(VETADO)		
223	(VETADO)		
224	(VETADO)		

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

Publicado no DSF, de 10/11/2011.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 116, DE 2011

(nº 6.022/2009, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente 11 km (onze quilômetros) de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.022, DE 2009

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente onze quilômetros de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação, permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turísticas notoriamente conhecidos e explorados, conforme o item 2.1.2, alínea "d" do Anexo ao PNV. Com aproximadamente 11 quilômetros de extensão, é este o trecho rodoviário em questão que pretendemos incluir no PNV, ligando o entroncamento da BR-101, que corta a cidade de Araranguá/SC, até o Balneário Arroio do Silva, localizado no extremo sul no litoral catarinense.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro, que é o caso em questão. Todo ano, por exemplo, no Balneário Arroio do Silva e em sua orla marítima, com vasta extensão de areia, ocorre a realização de um evento muito conhecido, a Arrancada de Caminhões, reunindo mais de uma centena de caminhões de grande potência vindos de vários estados brasileiros. A cada edição do evento aumenta ainda mais a participação do público, sendo que mais de cento e cinqüenta mil pessoas estiveram assistindo o evento este ano. Outro evento que merece destaque na região é a Festa do Peixe, que também fomenta o turismo da região e a geração de empregos desse extraordinário balneário que recebe não só turistas de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná, mas de toda América Latina.

O transtorno que a falta do mencionado trecho de ligação causa é imensurável. Os congestionamentos são freqüentes, sendo que num trecho de dez quilômetros, quando ocorrem tais festividades aguarda-se, em média, quatro horas. Experiência vivenciada por este deputado.

O trecho em questão depende apenas da conclusão final das obras de pavimentação para facilitar ainda mais a promoção de novas atividades e investimentos adequados para o crescimento dessa região. Os investimentos serão capazes de transformar esta região ainda aparentemente inóspita em local excelente onde as possibilidades de lazer podem ser extremamente lucrativas, sem afetar o ecossistema natural.

Pelas estas razões, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2009.

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, de 10/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15978/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 117, DE 2011

(nº 6.409/2009, na Casa de origem, do Deputado Dr. Paulo César)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para alterar a diretriz da BR-492 e incluir a BR-444 na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho rodoviário e altera a diretriz de rodovia prevista na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º A diretriz da rodovia BR-492, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	km
492	Domingos (BR-356) - São Francisco de Itabapoana - Morro do Coco (BR-101) - Cardoso Moreira (BR-356) - São Fidélis - Cordeiro - Nova Friburgo - Bonsucesso - Sobradinho (BR-116) - Posse (BR-040) - Pedro do Rio (BR-040) - Avelar - Massambará (BR-393)	RJ	430	116 040	3 13

....."

Art. 3° O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
444	Entroncamento com a BR-319 - Travessia do Rio Solimões - Iranduba - Travessia do Rio Negro - Manaus (BR-174)	AM	105	-	-

Art. 4° Os traçados definitivos das rodovias de ligação de que trata esta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 5° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.409, DE 2009

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para alterar diretriz da BR-492, no Estado do Rio de Janeiro;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz de rodovia prevista na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º A diretriz da rodovia BR-492, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
492	Domingos (BR-356) – São Francisco de Itabapoana – Morro do Coco (BR-101) – Cardoso Moreira (BR-356) – São Fidélis – Cordeiro – Nova Friburgo – Bonsucesso – Sobradinho (BR-116) – Posse (BR-040) – Pedro do Rio (BR-040) – Avelar – Massambará (BR-393)	RJ	430	116 040	3 13

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2º desta Lei será definido pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo prolongar a diretriz da rodovia BR-492, desde o entroncamento com a BR-101, em Morro do Coco, no Município de Campos dos Goytacazes, até a BR-356, em Domingos, Município de São João da Barra. Dessa forma, o traçado proposto para a BR-492 seria de 430 quilômetros, representando uma extensão de 63 quilômetros em relação ao traçado atual da rodovia.

A Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), permite que sejam incluídos no sistema rodoviário federal trechos de rodovias que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados, conforme o item 2.1.2, alínea "d" do Anexo do PNV.

Nesse sentido, a região norte do Estado do Rio de Janeiro, além de grande produtora de cana-de-açúcar, possui potencial turístico relevante, especialmente para o ecoturismo, atividade que se multiplicará e será grande promotora de emprego e renda com a implantação do novo trecho rodoviário. Cabe lembrar que, com a ampliação pretendida para a BR-492, o novo trecho estará apto a receber investimentos da União, devido à possibilidade de aplicação de recursos provenientes do Orçamento Geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes, nos termos do art. 7º da Lei que aprovou o PNV.

Dessa forma, este projeto de lei possibilitará a ampliação da oferta de infraestrutura rodoviária na região, complementando a interligação de várias localidades da região norte fluminense, além de viabilizar a construção de ponte sobre o rio Paraíba do Sul.

A rodovia também passará a representar uma ligação direta entre o centro-oeste do Estado do Rio de Janeiro e São João da Barra e São Francisco do Itabapoana, bem como facilitará a integração com os Municípios do sul do Espírito Santo. Assim, haverá uma interligação de toda a região em direção ao litoral fluminense e à região dos lagos, sem interferência da área urbana de Campos dos Goytacazes e do grande número de veículos que trafegam pela rodovia BR-101.

Pela relevância da presente medida, esperamos vê-la aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 12 de novembro de 2009.

Deputado DR. PAULO CÉSAR

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, de 10/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15984/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 43, DE 2012

(nº 7.491/2010, na Casa de origem, do Deputado Sandro Mabel)

Inclui na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui rodovia de ligação no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação - PNV.

Art. 2º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida da seguinte rodovia:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com a BR-040 (Luziânia) - Vianópolis - Caldas Novas - Corumbaíba - Araguari - Entroncamento com a BR-050	GO - MG	405	-	-

"

Art. 3° A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 2° serão determinadas pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.491, DE 2010

Inclui na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui rodovia de ligação no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida da seguinte rodovia:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Entroncamento com a BR-040 (Luziânia) – Vianópolis – Caldas Novas – Corumbaíba – Araguari – Entroncamento com a BR-050	GO - MG	405	-	-

....."

Art. 3º A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 2º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Estado de Goiás possui vários pólos turísticos, alguns em desenvolvimento e muitos já perfeitamente instalados, sendo um deles a região das águas termais de Caldas Novas e Rio Quente.

Quem mora no Distrito Federal e pretende se dirigir a essa agradável região deve passar primeiro pela cidade de Goiânia, usando a BR-060 como a melhor alternativa, e depois pela BR-153, até próximo à cidade de Morrinhos. O restante do trajeto é feito pela rodovia estadual GO-213, até as cidades de Caldas Novas e Rio Quente, numa extensão total de aproximadamente 360 quilômetros.

Outra alternativa é a proposta apresentada neste projeto de lei, que permitirá uma redução de aproximadamente 60 quilômetros de extensão, utilizando-se o trecho rodoviário da GO-139, até Caldas Novas. Esta região sul do Estado de Goiás também guarda proximidade com a divisa com o Estado de Minas Gerais, razão pela qual sugerimos ampliar o trecho rodoviário proposto até o entroncamento com a BR-050, no Município mineiro de Araguari. Dessa forma, seria constituída mais uma importante via de tráfego para a integração dos Estados de Goiás, Minas Gerais e, a partir deste, também São Paulo.

Esta rota, que une o Distrito Federal e três grandes estados brasileiros será, ainda, um fator de maior desenvolvimento para o turismo e a para a rica agropecuária da região.

Pelos motivos expostos, apresentamos este projeto de lei para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de junho de 2010.

Deputado SANDRO MABEL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, em 14/06/2012.

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

OS:12563/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, DE 2012

(nº 7.185/2010, na Casa de origem, do Deputado Luiz Couto e outros)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para interligar a BR-104, no Estado da Paraíba, com a BR-427, no Estado do Rio Grande do Norte, por meio da inclusão de trechos das rodovias PB-137, PB-151 e RN-288.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. com BR-104 e PB-137 - Picuí - Carnaúba dos Dantas - Entronc. com BR-427 e RN-288	PB - RN	80	-	-

"

Art. 3° A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1° serão determinadas pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.185, DE 2010

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para interligar a BR-104, no Estado da Paraíba, com a BR-427, no Estado do Rio Grande do Norte, por meio da inclusão de trechos das rodovias PB-137, PB-151 e RN-288.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. com BR-104 e PB-137 – Picuí – Carnaúba dos Dantas – Entronc. com BR-427 e RN-288	PB – RN	80	–	–

"Art. 3º A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinadas pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

As regiões adjacentes entre os Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte são bastante propícias ao desenvolvimento de várias atividades econômicas geradoras de trabalho e renda, destacando-se a agricultura familiar, a cerâmica vermelha e a mineração. Para se desenvolver melhor essas potencialidades locais, necessita-se reduzir bastante os custos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, aplicando mais recursos na infraestrutura viária dos Estados vizinhos, de forma a induzir a absorção de mão de obra regional e evitar o êxodo rural.

A PB-137 começa no entroncamento com a BR-104, no Estado da Paraíba, e continua, para o leste, até a cidade paraibana de Picuí. A PB-151 começa na mesma cidade e continua em direção à divisa com o Estado do Rio Grande do Norte, onde lá se conecta com a RN-288. Essa rodovia estadual continua até a BR-427 passando, antes, pela cidade de Carnaúba dos Dantas. A extensão total entre as duas rodovias federais, a BR-104 e a BR-427, é de aproximadamente 80 quilômetros.

Existem muitos outros municípios nessa mesma região entre os Estados limítrofes que apresentam, juntos, um contingente populacional acima de 100 mil habitantes. São eles que vão depender urgentemente de melhorias das condições de locomoção, uma vez que os recursos estaduais são insuficientes para a manutenção adequada à rodovia em questão. Esta é a principal razão pela qual pretendemos federalizá-las para pleno aproveitamento de todos para os referidos Estados.

Por esse motivo, estamos apresentando este projeto de lei, que inclui os trechos em questão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2010.

Deputado LUIZ COUTO

Deputada FÁTIMA BEZERRA

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, em 15/06/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS: 12664/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 111, DE 2012

(nº 2.821/2011, na Casa de origem, do Deputado Ronaldo Zulke)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Entroncamento da BR-448 c/ a BR-386 - entroncamento c/ RS-240 - entrocamento da BR-116 c/ a RS-239	RS	25	-	-

"

Art. 3° A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.821, DE 2011

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Entronc. da BR-448 c/ a BR-386 – entronc. c/ RS-240 – Entronc. da BR-116 c/ a RS-239	RS	25	–	–

....." (NR)

Art. 3º A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

Rodovias federais e estaduais tem como principal função integrar espaços geográficos, fazendo ligações importantes entre cidades e Estados

brasileiros. Quanto mais se amplia essa função, mais se fortalece o comércio entre as regiões, gerando novos processos naturais de crescimento econômico.

Porto Alegre e cidades circunvizinhas tornam-se grande foco de desenvolvimento econômico acelerado, mas as rodovias que as servem apresentam tráfego rodoviário bastante saturado. Esse problema somente pode ser melhorado com a construção de novas artérias rodoviárias na região metropolitana e arredores da capital do Estado do Rio Grande do Sul.

Um dos bons exemplos de melhoria do transporte intermunicipal refere-se à nova rodovia BR-448 que, conforme a Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, foi projetada e está sendo construída conforme os pontos de passagem previstos na norma, iniciando-se no entroncamento com a BR-116 e RS-118 e prosseguindo até o entroncamento com a BR-290.

Este projeto de lei pretende dar continuidade ao citado projeto da BR-448, em construção pelo Governo Federal, ligando a capital dos gaúchos, na BR 290, ao Vale do Sinos, Vale do Paranhana, Vale do Caí e Serra Gaúcha, possibilitando desafogar a BR-116 no trecho da região metropolitana de Porto Alegre e melhorando a integração de diferentes regiões acima citadas, passando pela RS 240, até o entroncamento da BR 116 com a RS 239, na divisa dos municípios de Estância Velha e Novo Hamburgo.

Por esses motivos, apresentamos o presente projeto de lei, para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 01 de dezembro de 2011.

Deputado **RONALDO ZULKE**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, em 15/11/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15541/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 115, DE 2012

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação) , com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entr. BR-174 (A)/352 (Pontes e Lacerda) – Entr. MT-265	MT	134,3		

Art. 2º O número da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo Poder Executivo.

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

JUSTIFICAÇÃO

A federalização da rodovia MT-743, no trecho que vai desde o Entroncamento da MT-265 próximo à fronteira com a Bolívia até a sede do Município de Pontes e Lacerda, é providência de grande relevância social e econômica para a região, bem como insere-se nos objetivos do Sistema Nacional de Viação.

Quanto aos benefícios socioeconômicos, temos constatado inúmeras reivindicações dos habitantes da região de Pontes e Lacerda e seus representantes, no sentido de proporcionar, com essa medida, melhores condições de trafegabilidade para as comunidades ao longo de todo o trecho. Além disso, a implantação da rodovia nos padrões federais virá a facilitar o acesso mais rápido e seguro a uma vasta região de fronteira atualmente sofrendo com difíceis condições de acesso, inclusive para vários destacamentos militares que cumprem sua missão nessa inóspita paragem.

Do ponto de vista da lógica do SNV, trata-se de rodovia que facilita o acesso a pontos de fronteira, estando contemplado na previsão do art. 13, inc. V, da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, atendendo dessa maneira ao objetivo geral do Sistema Federal de Viação de assegurar a unidade nacional e a integração regional, conforme o art. 4º, inciso I, do mesmo diploma legal.

Desse modo, submetemos a presente proposição ao descortino do Congresso Nacional com a confiança do reconhecimento de sua adequação aos interesses nacionais.

Sala das Sessões,

Senador **PEDRO TAQUES**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI N° 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Vide Lei nº 12.264, de 2010

Aprova o 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 Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

4

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

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.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas

obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

12

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

13

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.1973 e retificado em 11.12.1973

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985

	Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 ~~(Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.772, de 2008
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007. Lei nº 11.550, de 2007. ~~(Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.701, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 12.058, de 2009 ~~Medida Provisória nº 513, de 2.010~~ Lei nº 12.409, de 2011
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979) Lei nº 12.247, de 2010

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.

Mensagem de veto

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,

15

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

I - Subsistema Rodoviário Federal;

II - Subsistema Ferroviário Federal;

III - Subsistema Aquaviário Federal; e

IV - Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 4º São objetivos do Sistema Federal de Viação - SFV:

I - assegurar a unidade nacional e a integração regional;

II - garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional;

III - promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes;

IV - atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento;

V - prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional.

Art. 5º Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

I – (VETADO);

II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;

III - parceria público-privada.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.

Art. 7º A União poderá aplicar recursos financeiros no SFV, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 6º, é vedada a aplicação de recursos da União em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas.

Art. 8º Os componentes físicos dos subsistemas integrantes do SFV integram as relações descritivas anexas a esta Lei e sujeitam-se às especificações e normas técnicas formuladas pela autoridade competente, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Art. 9º As rodovias, ferrovias e vias navegáveis terão seu traçado indicado por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

Parágrafo único. No caso de rodovias, ferrovias e vias navegáveis planejadas, as localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 10. A alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas constantes dos anexos desta Lei somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de:

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre e aquaviário;

II - ato administrativo da autoridade competente, designada nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, no caso do transporte aéreo.

§ 1º São dispensadas de autorização legislativa as mudanças de traçado decorrentes de ampliação de capacidade ou da construção de acessos, contornos ou variantes, em rodovias, ferrovias e vias navegáveis.

§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.

Art. 11. A implantação de componente do SNV será precedida da elaboração do respectivo projeto de engenharia e da obtenção das devidas licenças ambientais.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

18

CAPÍTULO III
DOS SUBSISTEMAS FEDERAIS DE VIAÇÃO

Seção I
Do Subsistema Rodoviário Federal

Art. 12. O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei.

Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II - Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III - Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV - Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste; e

V - Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV.

Art. 14. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são designadas pelo símbolo “BR”, seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo:

a) 0 (zero), para as rodovias radiais;

b) 1 (um), para as rodovias longitudinais;

c) 2 (dois), para as rodovias transversais;

d) 3 (três), para as rodovias diagonais; e

e) 4 (quatro) para as rodovias de ligação;

II - os outros 2 (dois) algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

Art. 15. O Anexo I apresenta a relação descritiva das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (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. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter.

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.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto no inciso II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios.

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.

20

Seção II
Do Subsistema Ferroviário Federal

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, interregional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

I - atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros;

II - possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação;

III - possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;

IV - promover ligações necessárias à segurança nacional.

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade da União.

Art. 21. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

II - Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

III - Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais; e

V - Acessos Ferroviários: segmentos de pequena extensão responsáveis pela conexão de pontos de origem ou destino de cargas e passageiros a ferrovias discriminadas nos incisos I a IV.

Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo “EF” ou “AF”, indicativo de estrada de ferro ou de acesso ferroviário, respectivamente.

§ 1º O símbolo “EF” é acompanhado por um número de 3 (três) algarismos, com os seguintes significados:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da ferrovia, sendo:

a) 1 (um) para as longitudinais;

b) 2 (dois) para as transversais;

c) 3 (três) para as diagonais; e

d) 4 (quatro) para as ligações;

II - os outros 2 (dois) algarismos indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º O símbolo “AF” é seguido pelo número da ferrovia ao qual está ligado o acesso e complementado por uma letra maiúscula, sequencial, indicativa dos diferentes acessos ligados à mesma ferrovia.

Art. 23. O Anexo III apresenta a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal.

Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Parágrafo único. A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no caput deste artigo.

Seção III
Do Subsistema Aquaviário Federal

Art. 25. O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

I - vias navegáveis;

II - portos marítimos e fluviais;

III - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;

IV - interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;

V - facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

Art. 26. O Anexo IV apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 27. O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 28. O Anexo VI apresenta a relação descritiva das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 29. A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, nos termos da alínea *d* do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

Art. 30. Qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 31. (VETADO).

Art. 32. A exploração dos portos organizados e de instalações portuárias atenderá ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, independentemente do regime de administração adotado.

Art. 33. A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União.

Seção IV
Do Subsistema Aeroviário Federal

Art. 34. O Subsistema Aeroviário Federal é constituído de:

I - os aeródromos públicos que atendam ao tráfego aéreo civil, regular e alternativo, doméstico e internacional, no País ou que sejam estratégicos para a integração e a segurança nacional;

II - o conjunto de aerovias, áreas terminais de tráfego aéreo e demais divisões do espaço aéreo brasileiro necessárias à operação regular e segura do tráfego aéreo;

III - o conjunto de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao vôo e auxílio à navegação aérea.

Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 36. Serão classificados como de interesse federal os aeródromos públicos que se enquadrem em uma das seguintes situações:

I - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo, elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular ou não regular, doméstico ou internacional, situados nas capitais dos Estados da Federação e do Distrito Federal;

II - aqueles que se situem nas áreas terminais de tráfego aéreo ou nas regiões metropolitanas ou outros grandes aglomerados urbanos que exijam para sua gestão e planejamento a ação coordenada de todos os níveis da administração pública federal, estadual e municipal;

III - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular, doméstico ou internacional no País;

IV - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados alternativos aos aeroportos definidos nos incisos I, II e III, em conformidade com as exigências técnicas, operacionais e de segurança do tráfego aéreo;

V - aqueles que sejam de interesse para a integração nacional, em razão de servirem a localidade isolada do território nacional, não atendida regularmente por outro modo de transporte;

VI - aqueles que sejam sede de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao vôo e auxílio à navegação aérea necessários à operação regular e segura do tráfego aéreo;

VII - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para a segurança nacional, tais como os localizados nas faixas de fronteira, em regiões insulares do mar brasileiro e que forem sede ou apoio de instalações ou organizações voltadas à defesa do território;

VIII - os que, em virtude de sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para o desenvolvimento socioeconômico do País, tais como os localizados

em áreas próximas a grandes empreendimentos de exploração mineral de interesse nacional.

Art. 37. Fica a União autorizada a transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, de acordo com esta Lei, com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e com a legislação aeronáutica em vigor.

CAPÍTULO IV
DOS SISTEMAS DE VIAÇÃO DOS ESTADOS, DO DISTRITO FEDERAL E DOS MUNICÍPIOS

Art. 38. Os Sistemas de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios abrangem os diferentes meios de transporte e constituem parcelas do Sistema Nacional de Viação, com os objetivos principais de:

I - promover a integração do Estado e do Distrito Federal com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes;

II - promover a integração do Município com os Sistemas Federal e Estadual de Viação e com os Municípios limítrofes;

III - conectar, respectivamente:

a) a capital do Estado às sedes dos Municípios que o compõem;

b) a sede do Distrito Federal às suas regiões administrativas; e

c) a sede do Município a seus distritos;

IV - possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal e urbano.

Art. 39. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios definirão, em legislação própria, os elementos físicos da infraestrutura viária que comporão os respectivos sistemas de viação, em articulação com o Sistema Federal de Viação.

Art. 40. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adequar suas estruturas administrativas para assumirem segmentos da infraestrutura viária federal e a execução de obras e serviços que lhes forem outorgados pela União.

25

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 41. (VETADO).

Art. 42. O art. 2º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIV:

"Art. 2º .....

.....

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água." (NR)

Art. 43. Ficam aprovadas as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, com as respectivas regras de nomenclatura, que passam a compor o Sistema Federal de Viação, sob jurisdição da União.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 45. (VETADO).

Brasília, 6 de janeiro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF
Nelson Jobim
Guido Mantega
Alfredo Pereira do Nascimento
Edison Lobão
Luís Inácio Lucena Adams
José Leônidas de Menezes Cristino

Este texto não substitui o publicado no DOU de 7.1.2011

ANEXO I

(VETADO)

ANEXO II

(VETADO)

ANEXO III

(VETADO)

ANEXO IV

(VETADO)

ANEXO V

(VETADO)

ANEXO VI

(VETADO)

ANEXO VII

(VETADO)

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

Publicado no **DSF**, em 25/04/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 11533/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 25, DE 2013

(nº 2.841/2011, na Casa de origem, do Deputado Valtenir Pereira)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação - PNV, para incluir a rodovia que descreve.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Ilha Solteira - Chapadão do Sul - Alto Taquari - Alto Araguaia - Itiquira - Guiratinga - Rondonópolis - Poxoréo - Primavera do Leste - Paranatinga - Gaúcha do Norte - Feliz Natal - Vera - Santa Carmem - União do Sul	SP - MS - MT	2.236	364	16
	- Marcelândia - Distrito de União do Norte (Peixoto de Azevedo) Entroncamento c/ BR-163				

Art. 3° A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.841, DE 2011

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação – PNV, para incluir a rodovia que descreve.

Art. 2º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, a seguinte rodovia:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Ilha Solteira – Chapadão do Sul – Alto Taquari – Alto Araguaia – Itiquira – Guiratinga – Rondonópolis – Poxoréo – Primavera do Leste – Paranatinga – Gaúcha do Norte – Feliz Natal – Vera – Santa Carmem – União do Sul – Marcelândia – Distrito de União do Norte (Peixoto de Azevedo) Entroncamento c/ BR-163	SP – MS – MT	2.236	364	16

....."

Art. 3º A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei trata da federalização de um corredor rodoviário que integrará e otimizará a infraestrutura de transportes dos Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, servindo de via indireta ao estado do Pará.

Partindo da cidade paulista de Ilha Solteira, a rodovia segue por atuais rodovias estaduais sul-mato-grossenses, ingressando finalmente em Mato Grosso, por onde percorre diversas cidades de grande importância e regiões ainda carentes de infraestrutura, seguindo, em grande parte, pelo traçado da MT-130, até atingir o entroncamento com a BR-163, em Peixoto de Azevedo.

Esperamos viabilizar, com a federalização proposta, a alocação de recursos do Orçamento Geral da União para a construção ou adequação de trechos da nova rodovia federal, o que tornará a malha rodoviária da região mais coerente com a nova realidade econômica das localidades atendidas.

Além disso, devemos considerar que os investimentos federais na logística de transportes refletem diretamente na redução do chamado custo Brasil, trazendo benefícios duradouros no que se refere à competitividade de nossos produtos nos mercados externo e interno.

Pela importância desta proposta para o desenvolvimento de nosso País, esperamos vê-la, brevemente, aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 02 de dezembro de 2011.

Deputado **VALTENIR PEREIRA**
PSB/MT

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETRAIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no **DSF**, de 01/05/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 73, DE 2013

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, a ligação rodoviária entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Rodovias Longitudinais, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná, conforme a seguinte descrição:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição km BR
	Mineiros (BR-359 e BR-364) – Chapadão do Sul (BR-060) – Água Clara (BR-262) – Nova Andradina (BR-267 e BR-376) – Umuarama (BR-487)	**GO-MS-PR**		

Parágrafo único. O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput*, inclusive eventuais pontos de passagem adicionais, serão determinados pelo órgão federal competente.

Art. 2º Fica a União autorizada a celebrar, com o Estado do Mato Grosso do Sul, convênio de cooperação para transferência da titularidade dos trechos rodoviários estaduais coincidentes com o traçado de que trata o art. 1º.

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

JUSTIFICAÇÃO

A porção centro-leste do estado do Mato Grosso do Sul é uma das mais promissoras regiões do País, com uma potencialidade que aguarda racional exploração. Terras antes consideradas de baixa produtividade, hoje estão sendo usadas para produção de eucaliptos que abastecem as indústrias de papel e de celulose, tidas como as maiores do mundo no município de Três Lagoas. Isso ocorre graças ao avanço tecnológico, ao uso de fertilizantes e de sementes altamente selecionadas.

Acrescente-se, também, um início auspicioso no plantio de seringueiras que há de permitir um aumento significativo na produção de látex para a indústria nacional. Além disso, há extensivas áreas para a criação de gado de corte, de seleção apurada e também um princípio de criação de gado leiteiro, fatores que constituirão em alavanca para a estratificação de uma economia racional da pecuária.

Graças a essas atividades, a região conhecida tradicionalmente com a do "Bolsão" está ganhando significativa escala na economia do Mato Grosso do Sul. Pode-se ressaltar, entre outras localidades de intensa atividade econômica na região, o município de Chapadas do Sul, que tem o maior PIB *per capita* do Estado. Ainda na região do Bolsão, já na divisa e no Estado de Goiás, encontra-se o Parque Nacional das Emas, aberto à visitação e que poderia receber mais turistas se houvesse uma via de comunicação mais adequada, gerando, portanto, valores econômicos para a região.

Caminhando no sentido sudeste, há terras mais férteis e onde se encontra uma significativa produção de commodities agrícolas já tradicionais como a do milho, da soja, do girassol e do algodão. No eixo da Rodovia 262 localizam-se inúmeras empresas que utilizam o eucalipto para a produção destinada à indústria do mobiliário, como matéria prima de laminados; bem como metalúrgicas, fomentadas pelo carvão vegetal oriundo dos eucaliptos, que elaboram metais provenientes do ferro e do manganês vindos das minas inesgotáveis do complexo minífero de urucum em Corumbá.

A despeito do rigor econômico e das vastas potencialidades da região, é notada a carência de rodovias adequadas para o escoamento de sua produção e, naturalmente, o deslocamento da população, o que, evidentemente, prejudica o seu desenvolvimento econômico e social.

O estado de Mato Grosso do Sul, lamentavelmente, é um dos menos servidos por rodovias federais pavimentadas - pouco mais de três mil quilômetros para um estado que possui um território maior do que a República da Alemanha.

Nota-se que na relação das rodovias longitudinais, há um injustificável vazio, superior a 300 quilômetros de extensão, que tem como limite extremo Chapadão do Sul,

Camapuã, a capital Campo Grande, Nova Alvorada, Bataguassu, Três Lagoas, Aparecida do Taboado, Santana do Paranaíba, Cassilândia, voltando a Chapadão do Sul. O cerco é feito pelas BR's 060, 163, 262 e 158.

Essa lacuna precisa ser preenchida por meio da inclusão de uma rodovia com o traçado proposto, que ligaria o sudoeste do Estado de Goiás ao oeste do Estado do Paraná. Além disso, a rodovia proposta serviria de integração continental por meio de sete outras rodovias federais interligando com as estradas das Repúblicas do Paraguai e da Argentina, também membros do MERCOSUL, onde é intensa a relação comercial e de turismo.

São estas as razões que nos levam a submeter a presente proposição aos nobres membros do Congresso Nacional, esperando contar com o apoio necessário para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **RUBEN FIGUEIRÓ**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções: .....

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004

4

	Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009

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

Publicado no **DSF**, em 09/03/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 84, DE 2013

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, o trecho que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com a seguinte descrição:

"2.2.2 –....."

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição Km BR
	BR 070 – BR 163 – BR 364 - Subtrecho Distrito Industrial (Cuiabá) – Trevo do Lagarto (Várzea Grande)	MT	28	

....." (NR)

Parágrafo único. O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput* serão determinados pelo órgão rodoviário federal competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O trecho rodoviário em questão, que contorna Cuiabá e Várzea Grande, conhecido como Contorno Sul, interliga grandes artérias de escoamento da produção mato-grossense, permitindo o fluxo de grãos provenientes da região Médio-Norte, que é a maior produtora, para terminal rodoviário de Rondonópolis.

Em face da especial importância desse trajeto, acreditamos que, a jurisdição federal proposta viabilizará novas oportunidades de melhorias para o desenvolvimento do Estado do Mato Grosso e da economia nacional como um todo.

Espero, assim, contar com o indispensável apoio dos nobres pares, em ambas as Casas do Congresso, no sentido da aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em

Senador **JAYME CAMPOS**
DEM - MT

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Vide Lei nº 12.264, de 2010

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

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

4

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura 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 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos,

dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade

e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

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.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação

para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.1973 e retificado em 11.12.1973

12

Download para anexo

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008

	Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985 Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 ~~(Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.772, de 2008
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007. Lei nº 11.550, de 2007. ~~(Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.701, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 12.058, de 2009 ~~Medida Provisória nº 513, de 2.010~~ Lei nº 12.409, de 2011
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979) Lei nº 12.247, de 2010

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa

Publicado no **DSF**, em 15/03/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 144, DE 2013

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação e dá outras providências, para incluir no Subsistema Ferroviário Federal trecho ferroviário entre as localidades de Curuçá e Barcarena, e no Subsistema Aquaviário Federal o Porto de Espadarte, ambos no Estado do Pará.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida dos anexos seguintes:

ANEXO III

SUBSISTEMA FERROVIÁRIO FEDERAL RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES FEDERAÇÃO
EF-151	Curuçá - Belém - Barcarena - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatu - Uruaçu - Anápolis - Rio Verde - Aparecida do Taboado - Santa Fé do Sul - Panorama	PA / MA / TO / GO / MG / MS / SP

ANEXO V

SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO FEDERAL RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS

A – MARÍTIMOS

DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
Espardate	PA	Curuçá - Oceano Atlântico

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

2

JUSTIFICAÇÃO

A movimentação portuária das exportações brasileiras encontra-se concentrada em um número restrito de portos. Esse já é um grave fator de estrangulamento da economia nacional, que encarece o custo do frete e, consequentemente, a competitividade dos produtos brasileiros.

O equacionamento desse problema passa pelo redirecionamento de grande parte da carga atualmente destinada aos portos do Sul e do Sudeste para os portos do Norte e do Nordeste, que podem ser acessados por via hidroviária ou ferroviária.

Nesse contexto, o Terminal Marítimo de Espadarte, projetado pela Companhia Docas do Pará, revela-se estratégico, pois apresenta grande potencial de movimentação de cargas, calado profundo, menor distância até portos europeus e localização próxima a Belém, que é o ponto final da Ferrovia Norte-Sul.

Essa ferrovia, por sua vez, conectará a capital paraense à cidade de Panorama, no Estado de São Paulo, passando pela Região Centro-Oeste, maior produtora mundial de grãos.

O Terminal de Espadarte facilitará, ainda, o escoamento do minério proveniente de Carajás, que atualmente é feito por meio do porto de Ponta da Madeira, no Maranhão. Além de grãos, o Terminal de Espadarte deverá movimentar também minério de ferro, minério de manganês, ferro gusa e cobre.

O projeto ora apresentado tem também por finalidade a de assegurar a construção do trecho ferroviário situado entre os Municípios de Barcarena, Belém e Curuçá, necessário para conectar a Ferrovia Norte-Sul ao Terminal Marítimo de Espadarte.

Contamos com o apoio de nossos Pares para este projeto, que contribuirá para dinamizar a logística brasileira de transportes e aumentar a competitividade de nossas exportações.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.

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.

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

Publicado no **DSF**, de 25/04/2013.

6

PARECER Nº , DE 2013

72013.85879

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 215, de 2008, do Senador Antonio Carlos Valadares, que *altera o art. 73 da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, que "estabelece normas para as eleições", para viabilizar as sanções aplicadas às condutas vedadas aos agentes públicos, e dá outras providências*.

RELATOR: Senador CLÉSIO ANDRADE

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 215, de 2008, de autoria do Senador Antonio Carlos Valadares, que altera a Lei Eleitoral para estabelecer normas que viabilizam a punição ao agente público que desrespeitar as vedações que lhe são impostas durante o processo eleitoral.

As normas que se pretende modificar se encontram na chamada Lei Eleitoral geral, a Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, que "estabelece normas sobre as eleições". Uma alteração é proposta na redação do § 4º do art. 73, que trata das condutas vedadas aos agentes públicos, para simplesmente determinar que a pena de multa que ali se estabelece será definida em reais, e não em unidades fiscais de referência, as chamadas UFIRs, como consta da Lei vigente.

A outra alteração é promovida na redação do § 5º do mesmo art. 73. Por ela, o descumprimento do disposto nos incisos I, II, III, IV e VI

do *caput* do art. 73 implica a cassação do registro do candidato ou do seu diploma, se eleito.

Na forma como ora a Lei vigora, a violação de qualquer dos incisos do art. 73 tem esse efeito de gerar a cassação do registro ou do diploma do diploma. Conforme a justificação do projeto, a alteração proposta para o § 4º do art. 73 da Lei Eleitoral se destina a promover dupla correção técnica: para especificar que a multa vai de cinco mil a cem mil reais, e não de cinco a cem mil UFIRs.

72013.85879

Por seu turno, a alteração proposta para o § 5º visa a precisar as hipóteses de cassação de registro de candidatura ou do diploma do eleito, para que sejam excluídas as práticas previstas nos incisos V e VIII, que se referem à relação entre a administração pública, e o administrador público, e os servidores públicos, seja quanto à sua nomeação, contratação, demissão sem justa causa, ou ainda exoneração, nos meses anteriores ao pleito (inciso V); seja quanto à revisão geral da remuneração, no ano do pleito.

Exclui, também, a prática prevista no inciso VII, que trata dos limites a gastos com propaganda, que não podem superar a média dos gastos dos últimos três anos que antecedem o pleito ou do último ano imediatamente anterior à eleição.

A proposição foi objeto de requerimento para tramitar em conjunto com outras matérias, em um primeiro momento. Adiante, foi objeto de outro requerimento, de minha autoria, para tramitar de forma autônoma.

Não foram apresentadas emendas ao Projeto.

II – ANÁLISE

O Congresso Nacional dispõe de competência privativa para legislar sobre direito eleitoral, conforme expressa disposição do art. 22, inciso I, da Carta Magna, combinado com o art. 49, *caput*.

A esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania compete, nos termos do art. 101, inciso II, alínea "d" do Regimento Interno do Senado Federal, apreciar tais matérias, tanto com relação à sua constitucionalidade quanto com relação ao seu mérito.

72013.85879

A proposta nos parece constitucional, seja no plano formal, seja no plano material. É igualmente jurídica, por respeitar os mandamentos respectivos e os critérios de elaboração legislativa que constam da Lei de Regência.

Entretanto, com relação ao seu mérito da alteração legislativa alvitradas, há que sopesar alguns aspectos que nos parecem merecedores de reflexão. Não nos parece que a Lei, nos termos como vigente, tenha ensejado a exclusão de prefeitos e outros governantes dos pleitos eleitorais de forma excessiva, irrazoável ou desproporcional.

Estou convencido de que as cautelas do Poder Judiciário ao aplicar a Lei, em seus termos presentes, têm sido bastante para evitar que atos menores, de natureza culposa, sem dolo ou o propósito de afetar o processo eleitoral, como um aumento remuneratório previsto em Lei que obriga o governante.

Por tais razões, concluo que a manutenção da legislação tal como vigente o § 5º do art. 73 da Lei 9.504, de 1997, se afigura mais consentânea com o interesse público, na espécie.

III – VOTO

Em face do exposto, opino favoravelmente à constitucionalidade e juridicidade do Projeto de Lei do Senado nº 215, de 2008, e voto por sua aprovação, adotada a seguinte emenda supressiva:

EMENDA Nº – CCJ

Suprima-se, do Projeto de Lei do Senado nº 215, de 2008, a alteração proposta para o § 5º do art. 73 da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, nos termos de seu art. 1º.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

72013.85879

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 215, DE 2008

Altera o art. 73 da Lei 9.504, de 30 de setembro de 1997, que "estabelece normas para as eleições", para viabilizar as sanções aplicadas às condutas vedadas aos agentes públicos, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os §§ 4º e 5º do art. 73 da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, na redação dada pela Lei nº 9.840, de 28 de setembro de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 73 .....

.....

§4º. O descumprimento do disposto no neste artigo acarretará a suspensão imediata da conduta vedada, quando for o caso, e sujeitará os responsáveis a multa no valor de cinco mil a cem mil reais.

§ 5º Nos casos de descumprimento do disposto nos incisos I, II, III, IV e VI do "caput", sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o candidato beneficiado, agente público ou não, terá o registro ou o diploma cassados.

....." (NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 73 e respectivos incisos estabelecem normas para o comportamento de autoridades e agentes públicos diante das campanhas eleitorais. As condutas ali previstas são vedadas pois afetam a igualdade de oportunidades entre os candidatos, além de mesclarem o interesse privado no seio do interesse público, em clara ofensa aos princípios da moralidade e impessoalidade (art. 37 da Constituição Federal).

O §4º desse artigo determina que o descumprimento de quaisquer das normas ali previstas enseja a suspensão imediata da conduta vedada e sujeita os responsáveis à multa de cinco a cem mil UFIR. O Projeto busca fazer duas significativas modificações nesse §4º, a saber:

(a) converter a sanção em moeda corrente, no caso, em real, na exata medida em que a UFIR, enquanto indexador, foi extinta; e

(b) a redação atual do dispositivo reza que a multa é de "cinco a cem mil ufir". Contudo, como bem adverte o jurista Olivar Coneglian "nesta lei, em todos os casos de multa administrativa calculadas em ufir, o valor mínimo sempre tem aparecido com o numeral 'mil'. Apenas neste caso, a palavra 'mil' não apareceu no texto oficial. (...) o TSE, em suas resoluções sobre o assunto, tem entendido que o mínimo é 'cinco mil' e não 'cinco'."

Não obstante, o TSE está criando sanção de natureza pecuniária sem amparo em lei – entendida no sentido formal e restrita, único meio jurídico válido e legítimo para criar penalidades. Por conseguinte, tendo como vetor o princípio da legalidade e buscando harmonizar a legislação, além de evitar pendengas judiciais, modifica-se o §4º do art. 73 da Lei Eleitoral com o objetivo

de atualizar a legislação, transformando o indexador da multa em moeda corrente (real) e grafá-lo com o valor mínimo de cinco mil reais.

No que toca o §5° do art. 73, cumpre lembrar que a sua redação foi dada pela Lei n° 9.840, de 1999, de iniciativa popular, cujo texto original aplicava a sanção de cassação do registro ou do diploma apenas ao candidato que, sendo agente público, violava o inciso VI do art. 73 – que veda, nos três meses que antecedem o pleito eleitoral, a transferência de recursos entre os entes da Federação e sobre a publicidade oficial. Portanto, com a vigência da Lei de iniciativa popular (Lei n° 9,840, de 1999) alargou-se as hipóteses da sanção para os casos do agente público: ceder ou usar bens móveis ou imóveis em benefício de candidato, partido político ou coligação (inciso I); exceder suas cotas de uso de materiais ou serviços dentro das respectivas entidades públicas (inciso II); usar servidor, como tal, na campanha eleitoral (inciso III); fazer ou permitir o uso promocional em favor de candidato, partido ou coligação, de serviços de caráter social que o Poder Público distribui gratuitamente (inciso IV).

O Projeto substitui a expressão consignada na parte final do texto legal, "ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma" pela expressão "terá o registro ou o diploma cassado". Desta feita, longe de um mero preciosismo de linguagem, a razão fundamental dessa substituição é tornar clara a aplicação da sanção pela Justiça Eleitoral e inibir o uso da máquina administrativa, uma vez que alguns Tribunais Regionais Eleitorais têm entendido que se trata de uma faculdade dos tribunais aplicar ou não tal sanção, pois o termo "ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma" não teria força vinculativa.

Observa-se que a modificação proposta pelo presente projeto ao aludido §5° do art. 73 vai ao encontro da finalidade buscada pela lei de iniciativa popular, que é o de penalizar o agente

público que tira proveito próprio da máquina estatal ou que favorece candidato, partido ou coligação.

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.

Senador ANTONIO CARLOS VALADARES
PSB/SE

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.504, DE 30 DE SETEMBRO DE 1997.

Estabelece normas para as eleições.

Art 1º As eleições para Presidente e Vice-Presidente da República, Governador e Vice-Governador de Estado e do Distrito Federal, Prefeito e Vice-Prefeito, Senador, Deputado Federal, Deputado Estadual, Deputado Distrital e Vereador dar-se-ão, em todo o País, no primeiro domingo de outubro do ano respectivo.
(...)

Das Condutas Vedadas aos Agentes Públicos em Campanhas Eleitorais

Art. 73. São proibidas aos agentes públicos, servidores ou não, as seguintes condutas tendentes a afetar a igualdade de oportunidades entre candidatos nos pleitos eleitorais:

I - ceder ou usar, em benefício de candidato, partido político ou coligação, bens móveis ou imóveis pertencentes à administração direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, ressalvada a realização de convenção partidária;

II - usar materiais ou serviços, custeados pelos Governos ou Casas Legislativas, que excedam as prerrogativas consignadas nos regimentos e normas dos órgãos que integram;

III - ceder servidor público ou empregado da administração direta ou indireta federal, estadual ou municipal do Poder Executivo, ou usar de seus serviços, para comitês de campanha eleitoral de candidato, partido político ou coligação, durante o horário de expediente normal, salvo se o servidor ou empregado estiver licenciado;

IV - fazer ou permitir uso promocional em favor de candidato, partido político ou coligação, de distribuição gratuita de bens e serviços de caráter social custeados ou subvencionados pelo Poder Público;

V - nomear, contratar ou de qualquer forma admitir, demitir sem justa causa, suprimir ou readaptar vantagens ou por outros meios dificultar ou impedir o exercício funcional e, ainda, *ex officio*, remover, transferir ou exonerar servidor público, na circunscrição do pleito, nos três meses que o antecedem e até a posse dos eleitos, sob pena de nulidade de pleno direito, ressalvados:

a) a nomeação ou exoneração de cargos em comissão e designação ou dispensa de funções de confiança;

b) a nomeação para cargos do Poder Judiciário, do Ministério Público, dos Tribunais ou Conselhos de Contas e dos órgãos da Presidência da República;

c) a nomeação dos aprovados em concursos públicos homologados até o início daquele prazo;

d) a nomeação ou contratação necessária à instalação ou ao funcionamento inadiável de serviços públicos essenciais, com prévia e expressa autorização do Chefe do Poder Executivo;

e) a transferência ou remoção *ex officio* de militares, policiais civis e de agentes penitenciários;

VI - nos três meses que antecedem o pleito:

a) realizar transferência voluntária de recursos da União aos Estados e Municípios, e dos Estados aos Municípios, sob pena de nulidade de pleno direito, ressalvados os recursos destinados a cumprir obrigação formal preexistente para execução de obra ou serviço em andamento e com cronograma prefixado, e os destinados a atender situações de emergência e de calamidade pública;

b) com exceção da propaganda de produtos e serviços que tenham concorrência no mercado, autorizar publicidade institucional dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos federais, estaduais ou municipais, ou das respectivas entidades da administração indireta, salvo em caso de grave e urgente necessidade pública, assim reconhecida pela Justiça Eleitoral;

c) fazer pronunciamento em cadeia de rádio e televisão, fora do horário eleitoral gratuito, salvo quando, a critério da Justiça Eleitoral, tratar-se de matéria urgente, relevante e característica das funções de governo;

VII - realizar, em ano de eleição, antes do prazo fixado no inciso anterior, despesas com publicidade dos órgãos públicos federais, estaduais ou municipais, ou das respectivas entidades da administração indireta, que excedam a média dos gastos nos três últimos anos que antecedem o pleito ou do último ano imediatamente anterior à eleição.

VIII - fazer, na circunscrição do pleito, revisão geral da remuneração dos servidores públicos que exceda a recomposição da perda de seu poder aquisitivo ao longo do ano da eleição, a partir do início do prazo estabelecido no art. 7° desta Lei e até a posse dos eleitos.

§ 1° Reputa-se agente público, para os efeitos deste artigo, quem exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nos órgãos ou entidades da administração pública direta, indireta, ou fundacional.

§ 2º A vedação do inciso I do *caput* não se aplica ao uso, em campanha, de transporte oficial pelo Presidente da República, obedecido o disposto no art. 76, nem ao uso, em campanha, pelos candidatos a reeleição de Presidente e Vice-Presidente da República, Governador e Vice-Governador de Estado e do Distrito Federal, Prefeito e Vice-Prefeito, de suas residências oficiais para realização de contatos, encontros e reuniões pertinentes à própria campanha, desde que não tenham caráter de ato público.

§ 3º As vedações do inciso VI do *caput*, alíneas b e c, aplicam-se apenas aos agentes públicos das esferas administrativas cujos cargos estejam em disputa na eleição.

§ 4º O descumprimento do disposto neste artigo acarretará a suspensão imediata da conduta vedada, quando for o caso, e sujeitará os responsáveis a multa no valor de cinco a cem mil UFIR.

~~§ 5º No caso de descumprimento do inciso VI do *caput*, sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o agente público responsável, caso seja candidato, ficará sujeito à cassação do registro.~~

§ 5º Nos casos de descumprimento do disposto nos incisos I, II, III, IV e VI do *caput*, sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o candidato beneficiado, agente público ou não, ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma. (Redação dada pela Lei nº 9.840, de 28.9.1999)

§ 6º As multas de que trata este artigo serão duplicadas a cada reincidência.

§ 7º As condutas enumeradas no *caput* caracterizam, ainda, atos de improbidade administrativa, a que se refere o art. 11, inciso I, da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e sujeitam-se às disposições daquele diploma legal, em especial às cominações do art. 12, inciso III.

§ 8º Aplicam-se as sanções do § 4º aos agentes públicos responsáveis pelas condutas vedadas e aos partidos, coligações e candidatos que delas se beneficiarem.

§ 9º Na distribuição dos recursos do Fundo Partidário (Lei nº 9.096, de 19 de setembro de 1995) oriundos da aplicação do disposto no § 4º, deverão ser excluídos os partidos beneficiados pelos atos que originaram as multas.

§ 10. No ano em que se realizar eleição, fica proibida a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública, exceto nos casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já em execução orçamentária no exercício anterior, casos em que o Ministério Público poderá promover o acompanhamento de sua execução financeira e administrativa. (Incluído pela Lei nº 11.300, de 2006)

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa)

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

7

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, do Senador Pedro Simon, que *altera a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizados pela prestadora*.

SF/13547.55653-98

RELATOR: Senador **CÍCERO LUCENA**

I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 355, de 2004, do Senador Pedro Simon, que *altera a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizados pela prestadora*.

O projeto de lei em comento é composto de dois artigos.

O art. 1º altera o inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 1997, para especificar os meios pelos quais o usuário dos serviços de telecomunicações poderá encaminhar suas reclamações e sugestões às prestadoras dos serviços. Os meios são o atendimento telefônico, a correspondência escrita, o correio eletrônico e o atendimento pessoal nos

postos mantidos pelas empresas, de modo a garantir a obtenção de resposta ao seu pleito.

O art. 2º do PLS nº 355, de 2004, veicula a cláusula de vigência da lei que eventualmente for originada do projeto, que ocorrerá na data de sua publicação.

Na justificação, seu ilustre autor aponta para a necessidade de um atendimento mais eficiente, por parte das prestadoras dos serviços de telecomunicações, às reclamações e sugestões dos usuários. As medidas propostas, segundo o autor, reduzirão os eventuais abusos praticados pelas empresas no atendimento ao consumidor.

No prazo regimental não foram oferecidas emendas.

SF/13547.55653-98

II – ANÁLISE

O projeto cuida de matéria inserida na competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal. Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria, e é legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Não há norma constitucional que, no aspecto material, esteja em conflito com o teor da proposição em exame. Assim, não se vislumbra óbice algum quanto à constitucionalidade da medida. Tampouco se verifica vício de injuridicidade.

Quanto à regimentalidade, cabe destacar que seu trâmite observou o disposto no art. 101 do Regimento Interno desta Casa, de acordo com o qual compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por despacho da Presidência.

Acerca da técnica legislativa, o projeto observa as regras previstas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações promovidas pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de

2001. Não há inclusão de matéria diversa do tema tratado na proposição, e a sua redação, a nosso ver, apresenta-se adequada.

Não resta dúvida de que as razões que motivaram a apresentação do projeto são as melhores possíveis: o detalhamento dos meios de atendimento a serem disponibilizados pelas prestadoras de serviços de telecomunicações a seus usuários, aperfeiçoando os mecanismos de defesa do consumidor.

SF/13547.55653-98

Importante ressaltar que a proposta em análise incorpora ao ambiente legal do setor dispositivos já presentes no arcabouço normativo aprovado pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), órgão regulador criado pela Lei nº 9.472, de 1997, para, entre outras atribuições, estabelecer as condições específicas de prestação de cada serviço sob sua competência.

Nesse contexto, a Agência editou os chamados Regulamentos de Gestão da Qualidade para os serviços de telefonia fixa (aprovado pela Resolução nº 605, de 26 de dezembro de 2012), de telefonia móvel (aprovado pela Resolução nº 575, de 28 de outubro de 2011), e de conexão à internet em banda larga (aprovado pela Resolução nº 574, de 28 de outubro de 2011). Da mesma forma, planeja substituir o atual Plano Geral de Metas de Qualidade dos Serviços de TV por Assinatura, aprovado pela Resolução nº 411, de 14 de julho de 2005, que também prevê os meios de atendimento ao consumidor, por um novo Regulamento de Gestão da Qualidade, mais atual, para os referidos serviços.

Em outros termos, a proposição, ao mesmo tempo em que está sintonizada com o marco regulatório vigente, pretende consolidar, em lei, regras que beneficiam seus consumidores, o que recomenda sua aprovação.

Note-se, entretanto, a necessidade de pequenos ajustes ao projeto.

O primeiro deles diz respeito ao atendimento pessoal aos usuários dos serviços. Isso porque a proposta em tela estabelece, expressamente, a obrigação desse tipo de atendimento por "postos públicos disponibilizados pelas prestadoras". Inspirados na regulamentação setorial, sugerimos que o atendimento presencial aos pleitos dos usuários seja garantido não apenas nos postos disponibilizados pelas empresas, mas também nos postos por elas credenciados, o que ampliaria as opções do consumidor e não eximiria as prestadoras de sua responsabilidade.

Da mesma forma, estamos propondo que seja acrescentada a possibilidade de atendimento em quaisquer outros canais de atendimento que, por conta dos avanços tecnológicos, possam ser colocados à disposição do consumidor para que apresente suas reclamações e sugestões.

SF/13547.55653-98

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, a seguinte redação:

> "Dá nova redação ao inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico, atendimento pessoal em postos mantidos ou credenciados pela prestadora ou quaisquer outros meios por ela disponibilizados".

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se ao inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, nos termos do art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, a seguinte redação:

"**Art. 1º**.....

‘**Art. 3º**.....

.....

X – de resposta às suas reclamações e solicitações pela prestadora do serviço, as quais poderão ser ofertadas, à livre escolha do usuário, por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico, atendimento pessoal em postos mantidos ou credenciados pela prestadora ou quaisquer outros meios por ela disponibilizados.’ (NR)”

SF/13547.55653-98

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 355, DE 2004

Dá nova redação ao inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472 de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizado pela prestadora.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. .....

.....

X – de resposta ás suas reclamações e solicitações pela prestadora do serviço, as quais poderão ser ofertadas, á livre escolha do usuário, por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizados pela prestadora. (NR)"

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

Justificação

Em sua redação atual, o inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 1997, ao não facultar ao usuário o atendimento em diversas modalidades, acaba por sujeitá-lo aos abusos praticados pelas prestadoras de telecomunicações.

Como exemplo de abuso cite-se a adoção compulsória de sistema eletrônico de auto-atendimento, o conhecido "0800", preferido pelas prestadoras porque de manutenção mais barata se comparado ao atendimento pessoal em postos públicos.

Tais sistemas eletrônicos, entretanto, dificultam o atendimento satisfatório aos usuários que, por razões decorrentes de perfil econômico ou cultural, possuem resistência para lidar com secretárias eletrônicas, avanços tecnológicos ou outras formas de interação direta entre máquinas e homens.

Por outro lado, o atendimento eletrônico padronizado dificulta a solução de dúvidas e questionamentos específicos, o que demanda novos telefonemas, tempo e recursos desperdiçados em razão de deficiente e injusto atendimento, fomentador de considerável barreira de comunicação entre usuário e prestadora.

Nesse contexto, busca este projeto ampliar as garantias ofertadas aos usuários de serviço de telecomunicações que necessitem fazer reclamações ou solicitações às prestadoras. Pelo projeto, terá o usuário, à sua livre escolha, o direito de ofertar reclamações ou solicitações por meio de:

I – atendimento telefônico;

II – correspondência escrita;

III – correspondência eletrônica; e

IV – atendimento pessoal em postos públicos mantidos pela prestadora.

O projeto visa a assegurar, em especial, o atendimento pessoal aos usuários de serviço de telecomunicações, com a conseqüente ampliação dos níveis de satisfação existentes, porquanto a comunicação direta e espontânea entre ambas as partes contribuirá para

a interação em clima de maior confiança, respeito e conhecimento recíprocos.

A solução eleita assegura, assim, o equilíbrio entre a dignidade da pessoa humana, a essencialidade e a utilidade social do serviço prestado, de um lado, e a comutatividade das prestações contratuais, de outro, compatibilizando-as com o princípio da proporcionalidade em matéria econômica, segundo o qual os riscos derivados da execução de serviço público e essencial devem ser distribuídos, de modo equânime, entre prestadores e usuários.

São essas as razões que nos levam a apresentar esta proposta de alto cunho social, para cujo acolhimento contamos com o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões, 8 de dezembro de 2004 – Senador **Pedro Simon.**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.472, DE 16 DE JULHO DE 1997

Dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações, a criação e funcionamento de um órgão regulador e outros aspectos institucionais, nos termos da Emenda Constitucional nº 8, de 1995.

O Presidente da República Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

LIVRO I

Dos Princípios Fundamentais

.....

Art. 3º O usuário de serviços de telecomunicações tem direito:

I – de acesso aos serviços de telecomunicações, com padrões de qualidade e regularidade adequados à sua natureza, em qualquer ponta do território racional;

II – à liberdade de escolha de sua prestadora de serviço;

III – de não ser discriminado quanto às condições de acesso e fruição do serviço;

IV– à informação adequada sobre as condições de prestação dos serviços, suas tarifas e preços;

V – à inviolabilidade e ao segredo de sua comunicação, salvo nas hipóteses e condições constitucional e legalmente previstas;

VI – à não divulgação, caso o requeira, de seu código de acesso;

VII – à não suspensão de serviço prestado em regime público, salvo por débito diretamente decorrente de sua utilização ou por descumprimento de condições contratuais;

VIII – ao prévio conhecimento das condições de suspensão do serviço;

IX – ao respeito de sua privacidade nos documentos de cobrança e na utilização de seus dados pessoais pela prestadora do serviço;

X – de resposta às suas reclamações pela prestadora do serviço;

XI – de peticionar contra a prestadora do serviço perante o órgão regulador e os organismos de defesa do consumidor;

XII – á reparação dos danos causados pela violação de seus direitos.

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – decisão terminativa.)

Publicado no **Diário do Senado Federal** de 09 - 12 - 2004

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:19416 / 2004

8

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

SF/13614.87830-46

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 243, de 2006, do Senador José Sarney, que *altera os arts. 1º e 7º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, para dispor que o Tribunal de Contas da União é competente para julgar ordinariamente as contas de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária.*

RELATOR: Senador **ACIR GURGACZ**

I – RELATÓRIO

É submetido à análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 243, de 2006, do Senador José Sarney,

SF/13614.87830-46

que modifica dois dispositivos da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992 (Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União – LOTCU). As alterações têm por escopo:

a) adequar o disposto no seu art. 1º, I, às alterações promovidas na competência do TCU pela Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998, estabelecendo ser o Tribunal competente para julgar as contas de *qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária, bem como daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário*;

b) inserir parágrafo no art. 7º da Lei, com o propósito de submeter ao regime ordinário de tomada ou prestação de contas todos aqueles que, por intermédio de convênio ou instrumentos congêneres, receberem recursos ou bens públicos em valor superior ao fixado pelo TCU em cada ano civil.

Na justificação, é assinalado que as mudanças propugnadas visam a possibilitar que se faça o julgamento ordinário de contas de quem recebe recursos federais no âmbito de convênios ou instrumentos similares de repasse de verbas. Atualmente, a prestação ou tomada de contas não ocorre ordinariamente nesses casos. O Tribunal somente julga as contas de convenentes quando, detectada alguma irregularidade pelo controle interno ou por fiscalizações eventuais do próprio órgão de controle externo, é instaurado um processo de tomada de contas especial. E, para evitar que o volume de processos a serem apreciados pelo Tribunal cresça de forma a inviabilizar sua atividade, o projeto *confere competência ao TCU para definir a partir de qual valor transferido seria obrigatória a remessa do processo de prestação de contas à Corte, para julgamento.*

Em 2009, o então Senador Almeida Lima apresentou relatório ao projeto neste colegiado, no sentido de sua aprovação, o qual, porém, não veio a ser objeto de votação. Arquivado ao fim da legislatura, o PLS voltou a tramitar, em virtude da aprovação, pelo Plenário do Senado Federal, do Requerimento nº 61, de 2011.

SF/13614.87830-46

Não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

De início, registramos que, por concordamos com o teor da análise empreendida pelo relator que nos antecedeu, incorporamo-la ao presente trabalho.

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 101, I e II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), pronunciar-se sobre a constitucionalidade, a juridicidade, a regimentalidade e o mérito do projeto.

No tocante à constitucionalidade, insta notar que a matéria deve ser tratada em lei federal, por dispor sobre competências de órgão da União. Ademais, não se sujeita a reserva de iniciativa, podendo a proposição ser apresentada por membro do Parlamento.

O projeto atende também o requisito de juridicidade, porquanto: (i) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos (normatização via edição de lei) é o adequado; (ii) a matéria nele vertida inova o ordenamento jurídico; (iii) possui o atributo da generalidade; e (iv) se revela compatível com os princípios diretores do sistema de direito pátrio.

Demais disso, não existem óbices regimentais à tramitação do projeto.

No que concerne ao mérito, concordamos com o autor da proposição, quando assevera ser necessário dedicar maior atenção aos recursos transferidos a outros entes federados e a entidades privadas em sede de convênios. Como demonstrado nas investigações levadas a efeito pela comissão parlamentar de inquérito criada em 2007, nesta Casa, para investigar o repasse de recursos públicos a organizações não-governamentais, a ocorrência de desvios e desfalques na execução dos convênios não é incomum e, em muitos casos, o dano ao erário assume grandes proporções.

SF/13614.87830-46

Na sistemática atual, o órgão repassador dos recursos é incumbido de fiscalizar a sua correta aplicação. Somente quando detectadas irregularidades ou não apresentada a prestação de contas ao órgão repassador é que se instaura um processo de tomada de contas especial (TCE), a ser apreciado pelo TCU. Há também a possibilidade de, no curso de uma fiscalização ou auditoria, o Tribunal identificar indícios de irregularidades e determinar a instauração da TCE. Tais auditorias são, contudo, feitas por amostragem. A mudança proposta no projeto tem por escopo submeter ao regime de prestação ou tomada de contas ordinária os convênios que envolverem recursos de maior vulto. Assim, o processo será necessariamente encaminhado ao Tribunal, que deverá julgar as contas do responsável, seja para dar-lhe quitação, seja para condená-lo, caso verifique a existência de irregularidades.

A nova sistemática apresenta as seguintes vantagens:

(i) a remessa necessária da tomada ou prestação de contas ao TCU evita que, por desídia do controle interno no exame da execução do convênio, a União fique sem ressarcimento pelos danos ou desfalques eventualmente ocorridos, e os responsáveis fiquem sem punição;

(ii) quem utilizou corretamente os recursos receberá quitação do Tribunal, não se sujeitando a um quadro de indefinição quanto à regularidade de suas contas, que, no regime atual, podem vir a ser examinadas em uma TCE instaurada anos após a celebração do convênio;

(iii) como a remessa necessária somente se dará quando os recursos repassados por meio do convênio excederem determinado valor, a ser definido pelo próprio TCU, é afastado o risco de a Corte ter o seu regular funcionamento comprometido por um aumento insuportável do número de processos a serem examinados.

Demonstrados os méritos da proposta, outro encaminhamento não nos resta senão o de recomendar sua aprovação. Fazemos apenas uma observação com respeito à técnica legislativa do projeto. A proposição acrescenta o § 2º ao art. 7º da Lei nº 8.443, de 1992, que, em sua redação atual, contém apenas o parágrafo único. Encerrando-se a nova redação do

art. 7º com o § 2º, a linha pontilhada que lhe segue não tem razão de ser, devendo o símbolo de nova redação (NR) seguir-se imediatamente após o § 2º. Esse é um ajuste que, a nosso ver, sequer demanda a apresentação de emenda, podendo ser efetuado pela Comissão Diretora, quando, nos termos do art. 98, V, do RISF, elaborar a redação final do projeto.

SF/13614.87830-46

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 243, de 2006, nos termos do art. 133, I, do RISF.

Sala da Comissão, 12 de novembro de 2013

, Presidente

Senador **Acir Gurgacz**
PDT/RO
Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 243, DE 2006

Altera os arts. 1º e 7º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, para dispor que o Tribunal de Contas da União é competente para julgar ordinariamente as contas de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 7º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 1º**. .....

I – julgar as contas de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária, bem como daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário;

..... (NR)"

"**Art. 7º**. .....

§ 1º.....

§ 2° Também se sujeitam ao regime ordinário de tomada ou prestação de contas aqueles que, por intermédio de convênio ou instrumentos congêneres, receberem recursos ou bens públicos em valor superior ao fixado pelo Tribunal em cada ano civil, na forma estabelecida no seu regimento interno.

..... (NR)"

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei visa a alterar o art. 1° da Lei n° 8.443, de 16 de julho de 1992, a Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União (LOTCU), para adaptá-la à redação dada pela Emenda Constitucional n° 19, de 1998, ao parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal. Com efeito, em sua redação original, o referido parágrafo previa que deveriam prestar contas quaisquer pessoas físicas ou entidades públicas que utilizassem, arrecadassem, guardassem, gerenciassem ou administrassem dinheiros, bens e valores públicos. Por força da Emenda Constitucional, esse universo de responsáveis foi ampliado, para abranger quaisquer pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, que desenvolvessem as citadas atividades. Foi evidenciado, pois, que é da natureza pública dos recursos que surge o dever de prestar contas e não de características da pessoa a quem eles são confiados, como sempre propugnou o mestre Hely Lopes Meirelles.

A LOTCU, contudo, não foi alterada, para se adequar aos novos ditames constitucionais. Em seu art. 1°, I, continua a figurar a competência do TCU para "julgar as contas dos administradores e demais responsáveis por dinheiros, bens e valores públicos das unidades dos poderes da União e das entidades da administração indireta, incluídas as fundações e sociedades instituídas e mantidas pelo poder público federal, e as contas daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao Erário".

Não obstante sempre esteja aberta a possibilidade de julgamento de contas quando se apurarem indícios de irregularidade conducentes à instauração de processo de tomada de contas especial, o texto atual da lei não prevê a prestação de contas ao TCU como regra nos casos de recebimento de bens e recursos públicos por entidades particulares mediante convênios e outros

instrumentos similares. Nesses casos, as contas são apreciadas pelo TCU, como dissemos, somente após a detecção dos indícios de irregularidade pelo órgão de controle interno ou por equipe do TCU em uma eventual auditoria.

O presente projeto de lei tem por escopo modificar a LOTCU para possibilitar o julgamento ordinário de contas daqueles particulares aos quais forem transferidos recursos e bens públicos para a realização de projetos e atividades de interesse público. Sendo certo que o volume de convênios celebrados é gigantesco e para evitar que controle externo efetuado pela Corte de Contas fique inviabilizado pela grande massa de processos, convertendo-se numa atividade meramente cartorial, houvemos igualmente por bem inserir dispositivo que, a exemplo do que ocorre com as tomadas de contas especiais (art. 8º da Lei nº 8.443, de 1992), confere competência ao TCU para definir a partir de qual valor transferido seria obrigatória a remessa do processo de prestação de contas à Corte, para julgamento.

O número de irregularidades no uso desses recursos é considerável. Em um país com tantas restrições orçamentárias, é inadmissível que verbas públicas transferidas a entidades sem fins lucrativos sejam desperdiçadas ou desviadas. A razão de ser da transferência de recursos reside exatamente na presunção de que tais entidades desenvolverão atividade de interesse público de forma até mais eficaz do que se fosse realizada pelo próprio Estado. Caso contrário, não haveria sentido em promover a descentralização dos recursos.

Não é preciso ir longe para constatar a necessidade de exame das prestações de contas pelo TCU. Em julgamento ocorrido em maio de 2006, a Corte de Contas condenou associação que recebeu recursos federais com o objetivo de prestar assistência social e educacional a atletas profissionais e em formação, mas os utilizou em finalidades diversas do que foi estabelecido, o que resultou em um prejuízo de mais de 125 mil reais aos cofres públicos. Noutro julgamento realizado no mesmo mês, a Corte condenou o presidente de uma associação de produtores e moradores rurais por não ter comprovado a regular aplicação de recursos da ordem de 122 mil reais, transferidos mediante convênio, com o objetivo promover o desenvolvimento tecnológico de práticas agropecuárias e a realização de cursos, em benefício de comunidades rurais. Os exemplos são inúmeros. Cremos serem estes que descrevemos representativos de um quadro que reclama a intensificação das medidas de fiscalização e controle sobre o bom uso dos recursos públicos.

Animados por esse propósito de fortalecer os mecanismos de controle externo a cargo da Corte Federal de Contas, apresentamos o presente projeto de lei, para cuja aprovação solicitamos o apoio de nossos pares.

Sala das Sessões, 23 de agosto de 2006.

Senador JOSÉ SARNEY

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

.....

Seção IX

DA FISCALIZAÇÃO CONTÁBIL, FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Art. 70. A fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação das subvenções e renúncia de receitas, será exercida pelo Congresso Nacional, mediante controle externo, e pelo sistema de controle interno de cada Poder.

Parágrafo único. Prestará contas qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda, ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

.....

.....

LEI Nº 8.443, DE 16 DE JULHO DE 1992.

Dispõe sobre a Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União e dá outras providências.

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

TÍTULO I

Natureza, Competência e Jurisdição

CAPÍTULO I

Natureza e Competência

Art. 1º Ao Tribunal de Contas da União, órgão de controle externo, compete, nos termos da Constituição Federal e na forma estabelecida nesta lei:

I - julgar as contas dos administradores e demais responsáveis por dinheiros, bens e valores públicos das unidades dos poderes da União e das entidades da administração indireta, incluídas as fundações e sociedades instituídas e mantidas pelo poder público federal, e as contas daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário;

.....

TÍTULO II

Julgamento e Fiscalização

CAPÍTULO I

Julgamento de Contas

SEÇÃO I

Tomada e Prestação de Contas

Art. 6° Estão sujeitas à tomada de contas e, ressalvado o disposto no inciso XXXV do art. 5° da Constituição Federal, só por decisão do Tribunal de Contas da União podem ser liberadas dessa responsabilidade as pessoas indicadas nos incisos I a VI do art. 5° desta lei.

Art. 7° As contas dos administradores e responsáveis a que se refere o artigo anterior serão anualmente submetidas a julgamento do Tribunal, sob forma de tomada ou prestação de contas, organizadas de acordo com normas estabelecidas em instrução normativa.

Parágrafo único. Nas tomadas ou prestações de contas a que alude este artigo devem ser incluídos todos os recursos, orçamentários e extra-orçamentários, geridos ou não pela unidade ou entidade.

Art. 8° Diante da omissão no dever de prestar contas, da não comprovação da aplicação dos recursos repassados pela União, na forma prevista no inciso VII do art. 5° desta lei, da ocorrência de desfalque ou desvio de dinheiros, bens ou valores públicos, ou, ainda, da prática de qualquer ato ilegal, ilegítimo ou antieconômico de que resulte dano ao erário, a autoridade administrativa competente, sob pena de responsabilidade solidária, deverá imediatamente adotar providências com vistas à instauração da tomada de contas especial para apuração dos fatos, identificação dos responsáveis e quantificação do dano.

§ 1° Não atendido o disposto no caput deste artigo, o Tribunal determinará a instauração da tomada de contas especial, fixando prazo para cumprimento dessa decisão.

§ 2° A tomada de contas especial prevista no caput deste artigo e em seu § 1° será, desde logo, encaminhada ao Tribunal de Contas da União para julgamento, se o dano causado ao erário for de valor igual ou superior à quantia para esse efeito fixada pelo Tribunal em cada ano civil, na forma estabelecida no seu regimento interno.

§ 3° Se o dano for de valor inferior à quantia referida no parágrafo anterior, a tomada de contas especial será anexada ao processo da respectiva tomada ou prestação de contas anual do administrador ou ordenador de despesa, para julgamento em conjunto.

.....

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, 24/8/2006.

9

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

PARECER Nº , DE 2013

SF/13831.38625-47

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013, (nº 7607 de 2010, na origem), do Deputado José Chaves, que *acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, caracterizando como essenciais e exclusivas de Estado as atividades exercidas por Engenheiros, Arquitetos e Engenheiros-Agrônomos, ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal.*

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei sob exame, de autoria do Deputado José Chaves, tem por objetivo acrescentar parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194 de 1966, para determinar que *as atividades próprias das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, quando realizadas por profissionais ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal, são consideradas atividades essenciais e exclusivas de Estado.*

A citada Lei *regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências,* e seu art. 1º define suas características.

A justificação da proposta menciona a Emenda Constitucional nº 19, de 1998, que trouxe o conceito de "atividade exclusiva de Estado" para caracterizar algumas carreiras especiais, que não encontram similar em outros setores, para as quais devem ser encerradas algumas garantias distintas dos demais servidores. Na visão do autor do projeto, as carreiras de engenheiro, arquiteto e engenheiro agrônomo devem ser assim consideradas, pois sua presença é insubstituível em todas as atividades da economia nacional.

SF/13831.38625-47

O Projeto foi aprovado na Comissão de Assuntos Sociais, e teve como Relatora a Senadora Ana Amélia, que defendeu a medida pelo seu intento de valorizar profissionais da maior importância para o progresso do país.

II – ANÁLISE

O projeto merece acolhida no âmbito desta Comissão, por se mostrar compatível com os dispositivos constitucionais relativos aos servidores públicos, e em especial com a Emenda Constitucional nº 19, de 1998, que reconheceu a necessidade de proteger de maneira singular os agentes que exercem funções insubstituíveis na administração do Estado.

Não cremos que seus termos ferem a questão da iniciativa reservada ao Chefe da Nação, pois o que se pretende é tão somente enquadrar os referidos servidores entre aqueles que desenvolvem serviços típicos de Estado. Com essa medida, o projeto valoriza profissionais cujo trabalho é imprescindível para o desenvolvimento econômico e para o bem estar da sociedade. Nesse sentido, consideramos a proposição afinada com os postulados magnos que buscam aprimorar a administração pública, cuja eficiência é um dos princípios que devem ser alcançados pelos Poderes de todos os entes federativos, de acordo com o art. 37 da Lei Maior.

Como bem ressalta o parecer da Comissão de Assuntos Sociais, o projeto é altamente meritório, pois é o trabalho dos citados profissionais aquele que mais possibilita a edificação de estruturas condutoras do desenvolvimento nacional, entre as quais se destaca a sustentabilidade e as políticas públicas tendentes a levar o Brasil a figurar como país de primeiro mundo.

Pensamos, ainda, que o projeto não apresenta incongruência com nenhuma norma infraconstitucional vigente, e mostra-se redigido em boa técnica legislativa. Portanto, nada há que desaconselhe sua aprovação.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013.

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/13831.38625-47

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 13, DE 2013

(nº 7.607/2010, na Casa de origem, do Deputado José Chaves)

Acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, caracterizando como essenciais e exclusivas de Estado as atividades exercidas por Engenheiros, Arquitetos e Engenheiros-Agrônomos ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 1º .....

Parágrafo único. As atividades próprias das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, quando realizadas por profissionais ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal, são consideradas atividades essenciais e exclusivas de Estado." (NR)

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.607, DE 2010

Inclui parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, que regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. O art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 1º .....

.....

Parágrafo único. As atividades desempenhadas pelas profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo são consideradas exclusivas de Estado." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As mudanças introduzidas pela Emenda Constitucional n.º 19, de 1998, conhecida como a Emenda da Reforma Administrativa, produziram significativas conseqüências na administração pública brasileira. Foi essa Emenda que trouxe o conceito de "atividade exclusiva de Estado", ou ainda "carreira típica de Estado" que, devido à relevância a ela atribuída, mereceria tratamento constitucional específico.

A presente proposição visa garantir aos profissionais da Engenharia e da Arquitetura nacional a condição de carreira típica de Estado, por ser medida justa e merecida. Em todas as atividades da economia nacional, é insubstituível a presença desses profissionais. A participação deles tem mudado a feição do País, ao planejar e executar as mais importantes obras de transformação das cidades, no campo da hidroeletricidade e na própria interiorização do progresso. As repercussões dessa presença e atuação mudaram o Brasil, dando-nos condições de perseguir uma nação mais justa, com um Estado forte e hegemônico. Engenheiros e arquitetos formam, afinal, as bases sólidas onde se apoiam os estados e sobretudo a União Federal.

Sala das Sessões, em 7 de julho de 2010.

Deputado **JOSÉ CHAVES(PTB/PE)**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 5.194, DE 24 DE DEZEMBRO DE 1966.

Vide Decreto Lei nº 241, de 1967
Vide Decreto 79.137, de 1977
Vide Lei nº 8.195, de 1991
Vide Lei nº 12.378, de 2010

Regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências.

Art. 1º As profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo são caracterizadas pelas realizações de interêsse social e humano que importem na realização dos seguintes empreendimentos:

a) aproveitamento e utilização de recursos naturais;

b) meios de locomoção e comunicações;

c) edificações, serviços e equipamentos urbanos, rurais e regionais, nos seus aspectos técnicos e artísticos;

d) instalações e meios de acesso a costas, cursos e massas de água e extensões terrestres;

e) desenvolvimento industrial e agropecuário.

Art. 2º O exercício, no País, da profissão de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo, observadas as condições de capacidade e demais exigências legais, é assegurado:

.....

(Às Comissões de Assuntos Sociais; e de Constituição, Justiça e Cidadania,cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 18/04/2013.

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013, (nº 7.607 de 2010, na origem), do Deputado José Chaves, que *acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, caracterizando como essenciais e exclusivas de Estado as atividades exercidas por Engenheiros, Arquitetos e Engenheiros-Agrônomos, ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal.*

RELATORA: Senadora **ANA AMÉLIA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013 (nº 7.607 de 2010, na origem), com vistas a acrescentar parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194 de 1966, para determinar que *as atividades próprias das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, quando realizadas por profissionais ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal, são consideradas atividades essenciais e exclusivas de Estado.*

A referida Lei, objeto de alteração pela proposta sob comento, *regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências,* e seu art. 1º define suas características.

A justificação lembra a Emenda Constitucional nº 19, de 1998, que trouxe o conceito de "atividade exclusiva de Estado", e assim o projeto tem por intuito trazer as referidas carreiras para tal condição, como medida justa e merecida, porque, em todas as atividades da economia nacional, sua presença é insubstituível.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão analisar o mérito da iniciativa, sem dúvida digna de elogios por seu intento de valorizar profissionais da maior importância para o progresso de um país. Sem o trabalho valoroso dos engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos, o desenvolvimento econômico seria impensável, e as políticas públicas, todas voltadas em última instância para o bem-estar social, não poderiam ser levadas a efeito.

Se voltarmos o pensamento para a construção de um futuro mais próspero, precisamos cada vez mais contar com esses profissionais, responsáveis pela edificação de uma infraestrutura que permite o desenvolvimento em todos os sentidos, incluída a sustentabilidade e todas as políticas com vistas a levar o Brasil a se tornar um país de primeiro mundo.

Tendo em vista a grandeza do trabalho desses especialistas, torna-se de inteira justiça enquadrar a atividade desses profissionais como carreiras típicas de Estado. Com essa caracterização, poderão eles contar com proteções especiais a serem garantidas em lei, resultando em mais segurança e tranqüilidade no exercício de suas tarefas, sem dúvida, altamente relevantes para o desenvolvimento do País.

Sem o trabalho preeminente dos engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos, o desenvolvimento econômico, a erradicação da pobreza e o estabelecimento de políticas públicas promotoras do bem comum seriam impossíveis. No âmbito desta Comissão, portanto, o projeto merece acolhida.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013.

Sala da Comissão, 07 de agosto de 2013

Senador Waldemir Moka, Presidente

Senadora Ana Amélia, Relatora

SENADO FEDERAL
Comissão de Assuntos Sociais - CAS
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 13, de 2013

ASSINAM O PARECER, NA 34ª REUNIÃO, DE 07/08/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: Senador Waldemir Moka

RELATOR: Senadora Ana Amélia

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	
Paulo Paim (PT)	1. Eduardo Suplicy (PT)
Angela Portela (PT)	2. Marta Suplicy (PT)
Humberto Costa (PT)	3. José Pimentel (PT)
Wellington Dias (PT)	4. Ana Rita (PT)
João Durval (PDT)	5. Lindbergh Farias (PT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	6. Cristovam Buarque (PDT)
Vanessa Grazziotin (PCdoB)	7. Lídice da Mata (PSB)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Waldemir Moka (PMDB)	1. Sérgio Souza (PMDB)
Roberto Requião (PMDB)	2. VAGO
Casildo Maldaner (PMDB)	3. Eduardo Braga (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
João Alberto Souza (PMDB)	5. Romero Jucá (PMDB)
Ana Amélia (PP) Relatora	6. Benedito de Lira (PP)
Paulo Davim (PV)	7. Sérgio Petecão (PSD)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Cícero Lucena (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	2. Cyro Miranda (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. Paulo Bauer (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	4. Maria do Carmo Alves (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)	
Mozarildo Cavalcanti (PTB)	1. Armando Monteiro (PTB)
Eduardo Amorim (PSC)	2. João Vicente Claudino (PTB)
Vicentinho Alves (PR)	3. VAGO

10

PARECER Nº , DE 2013

SF/13248.36933-45

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 1997, do Senador ABDIAS NASCIMENTO, que *dispõe sobre a ação civil destinada ao cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer, para a preservação da honra e dignidade de grupos raciais, étnicos e religiosos.*

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Submete-se, nesta oportunidade, ao crivo desta Comissão, o Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 1997, de autoria do Senador ABDIAS NASCIMENTO, que se empenha em alterar a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 (Lei da Ação Civil Pública), a fim de que sua abrangência se estenda à proteção da honra e da dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

Composto de cinco artigos, o Substitutivo foi aprovado, em 24 de março de 2009, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados, havendo sido remetido ao Senado Federal, pela Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, em 13 de abril de 2013, onde voltou a tramitar como Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 1997.

O Substitutivo em exame inclui na Lei da Ação Civil Pública a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. Para tanto, propõe o cabimento da propositura de ação civil pública, com pedido de medida cautelar, para a apuração de responsabilidades por danos morais e patrimoniais causados à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. O Substitutivo admite, ainda, que, além do Ministério Público, terá legitimidade para propor ação principal e ação cautelar a associação que

inclua entre as suas finalidades institucionais a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. De resto, a cláusula de vigência institui que a Lei decorrente da aprovação do Substitutivo entrará em vigor na data de sua publicação oficial.

Distribuída à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), o projeto foi aprovado por unanimidade. Naquela Comissão, considerou-se que "a proposição trata de interesses coletivos e beneficia grande parcela da população discriminada neste País — segmentos da sociedade que carecem de instrumentos jurídicos para defesa de sua dignidade e honra".

SF/13248.36933-45

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, inciso I, *d*, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por despacho da Presidência, e emitir parecer, quanto ao mérito, sobre as matérias de competência da União, especialmente as relativas ao direito civil e processual. Do cotejo dessa atribuição com o conteúdo normativo sugerido pelo PLS nº 114, de 1997, podemos afirmar que o projeto não apresenta vício de **regimentalidade**.

Os requisitos formais e materiais de **constitucionalidade**, por sua vez, são atendidos pela proposição, tendo em vista que compete privativamente à União legislar sobre direito civil e processual, a teor do disposto no art. 22, inciso I, da Constituição Federal (CF), bem como por não ter sido deslustrada cláusula pétrea alguma (CF, art. 60, § 4º). Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, de conformidade com o *caput* do art. 48 da Carta Magna, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF).

No que concerne à juridicidade, o substitutivo se afigura correto, pois, como se sabe, a **juridicidade** de uma norma pode ser aferida com esteio nos seguintes critérios: *a*) *adequação* do meio eleito ao alcance dos objetivos vislumbrados; *b*) *generalidade* normativa, que exige sejam destinatários do comando legal um conjunto de casos submetidos a um comportamento normativo comum; *c*) *inovação* ou *originalidade* da matéria, em face das

normas jurídicas em vigor; *d*) *coercitividade* potencial; e *e*) *compatibilidade* com os princípios diretores do sistema de direito pátrio ou com os princípios especiais de cada ramo particular da ciência jurídica.

SF/13248.36933-45

Quanto à **técnica legislativa**, entendemos que o substitutivo está de acordo com os termos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que tem por objetivo proporcionar a utilização de linguagem e técnicas próprias, que garantam às proposições legislativas as características esperadas pela lei, a saber: clareza, concisão, interpretação unívoca, generalidade, abstração e capacidade de produção de efeitos.

Identificamos, ainda, o **mérito** da proposição, pois a proteção de grupos raciais, étnicos ou religiosos mediante ação civil pública homenageia os fundamentos constitucionais da cidadania, da dignidade da pessoa humana e do pluralismo, que são sustentáculos do Estado Democrático de Direito. Além disso, ela atende ao objetivo de promover o bem de todos, sem preconceitos, inclusive de origem, raça, cor e quaisquer outras formas de discriminação.

A tutela judicial da honra e da dignidade de grupos raciais, étnicos e religiosos pode oferecer solução pacífica e justa para situações de conflito entre grupos rivais, contribuindo para evitar que o prolongamento de atitudes hostis e discriminatórias deságue em violência. A proteção pela via da ação civil pública será especialmente útil para evitar a perseguição dos grupos minoritários, frequentemente acuados socialmente e sub-representados politicamente.

Cumpre ressaltar que a medida proposta não prejudica, de forma nenhuma, a coletividade ou outros segmentos sociais, pois não cria qualquer espécie de privilégio: trata, simplesmente, de oferecer um mecanismo eficaz para proteger a dignidade humana fundamental dos membros desses grupos e o pluralismo na sociedade.

III – VOTO

Diante de todo o exposto, opinamos pela **aprovação** do Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 1997.

SF/13248.36933-45

Sala da Comissão, de de 2013.

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

SUBSTITUTIVO DA CÂMARA AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, DE 1997

(nº 4.800/98, naquela Casa)

(Do Senador Abdias Nascimento)

Altera a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 - Lei da Ação Civil Pública para incluir a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

Art. 2º O *caput* do art. 1º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art. 1º.....

.....

VII - à honra ou à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

....." (NR)

Art. 3º O art. 4º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio ambiente, ao consumidor, à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos, à ordem urbanística ou aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico."(NR)

Art. 4º A alínea *b* do inciso V do *caput* do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º .....

.....

V - .....

.....

b) inclua entre as suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, aos direitos de grupos raciais, étnicos ou religiosos, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

....."(NR)

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

PROJETO DE LEI APROVADO PELO SENADO FEDERAL E ENCAMINHADO À CÂMARA DOS DEPUTADOS PARA REVISÃO.

Dispõe sobre a ação civil destinada ao cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer, para a preservação da honra e dignidade de grupos raciais, étnicos e religiosos.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1° É cabível ação civil tendo por objeto impor obrigação de fazer ou de não fazer, com a finalidade de:

I - evitar ou interromper atos danosos à honra ou à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos; e

II - obter a reparação dos mesmos atos, quando não evitados.

Art. 2° A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público ou sociedade civil, cabendo a esta quando:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil; ou

II - inclua entre as suas finalidades institucionais a proteção ou defesa dos interesses de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

§ 1° O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2° É facultado a outras sociedades civis ou associações, da mesma natureza das legitimadas, habilitarem-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3° Em caso de desistência ou abandono da ação por sociedade ou associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

Art. 3° Convencendo-se o juiz da procedência da ação, concederá a antecipação total ou parcial da tutela, antes de ouvir a outra parte.

Art. 4° Qualquer pessoa poderá, e o servidor público deverá, provocar a iniciativa do Ministério Público, ministrando-lhe informações sobre os fatos objeto da ação civil prevista nesta Lei e indicando-lhe os respectivos elementos de convicção.

Art. 5° Para instruir a petição inicial da ação civil, o autor poderá requerer às autoridades competentes as certidões e informações que julgar necessárias, que lhe serão fornecidas no prazo máximo de quinze dias.

Art. 6° Na ação civil que tenha por objeto a obrigação de fazer ou de não fazer, o juiz determinará o cumprimento da prestação de atividade, ou da cessação da atividade nociva, sob cominação de multa diária, independentemente de requerimento do autor.

§ 1° A multa será devida a partir do dia em que se configurar descumprimento da determinação judicial.

§ 2° O valor da multa poderá ser elevado até ao triplo se, fixado pelo máximo, não se alterar o comportamento do réu.

Art. 7º O juiz, ao examinar o mérito, fixará o valor da reparação, considerada a extensão dos danos, desde que requerido na inicial da ação civil.

Art. 8º Havendo condenação em dinheiro, a indenização pelo dano reverterá a um fundo de defesa e combate ao racismo, a ser instituído no prazo de um ano a contar da data da publicação desta Lei.

Parágrafo único. O fundo de defesa e combate ao racismo será instituído em até doze meses a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 9º Aplicam-se, subsidiariamente ao disposto nesta Lei, o Código Civil, o Código de Processo Civil e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985.

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

Senado Federal, em 15 de outubro de 1998

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985.

Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências.

~~Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos causados:~~

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (Redação dada pela Lei nº 8.884, de 11.6.1994)

I - ao meio-ambiente;

II - ao consumidor;

~~III – a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;~~

III – à ordem urbanística; (Incluído pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001) (Vide Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

~~IV - (VETADO).~~
~~IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. (Incluído pela Lei nº 8.078 de 1990)~~

IV – a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico; (Renumerado do Inciso III, pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)

~~V - por infração da ordem econômica. (Incluído pela Lei nº 8.884 de 1994)~~

~~V - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. (Renumerado do Inciso IV, pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)~~ (Vide Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)
~~VI - por infração da ordem econômica. (Renumerado do Inciso V, pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)~~
~~Parágrafo único. Não será cabível ação civil pública para veicular pretensões que envolvam tributos, contribuições previdenciárias, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS ou outros fundos de natureza institucional cujos beneficiários podem ser individualmente determinados.~~ (Vide Medida Provisória nº 2.180-35, de 24.8.2001)

V - por infração da ordem econômica e da economia popular; (Redação dada pela Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

VI - à ordem urbanística. (Redação dada pela Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

Parágrafo único. Não será cabível ação civil pública para veicular pretensões que envolvam *tributos, contribuições previdenciárias, o Fundo de Garantia* do Tempo de Serviço - FGTS ou outros fundos de natureza institucional cujos beneficiários podem ser individualmente determinados. (Incluído pela Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

.....

~~Art. 4º Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio-ambiente, ao consumidor, aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO).~~

Art. 4º Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem urbanística ou aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO). (Redação dada pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)

.....

~~Art. 5º A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:~~
~~I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;~~
~~II - inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio-ambiente, ao consumidor, ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO).~~
~~II - inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio-ambiente, ao consumidor, ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, ou a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. (Redação dada pela Lei nº 8.078, de 11.9.1990)~~
~~II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico; (Redação dada pela Lei nº 8.884, de 11.6.1994)~~

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar: (Redação dada pela Lei nº 11.448, de 2007).

.....

V - a associação que, concomitantemente: (Incluído pela Lei nº 11.448, de 2007).

.....

b) inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico. (Incluído pela Lei nº 11.448, de 2007).

(Às Comissões de Direitos Humanos e Legislação Participativa; e de Constituição, Justiça e Cidadania.)

Publicado no **DSF**, de 18/10/2008.

11

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 5, de 2012, do Senador Gim Argello, que *acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário*.

RELATOR: Senador BENEDITO DE LIRA

I – RELATÓRIO

Em análise o Projeto de Lei nº 5, de 2012, do Senador Gim Argello, que acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário.

Ao justificar a iniciativa o autor explica que a Lei nº 12.468, de 2011, sofreu uma série de vetos que retiraram do projeto original um conjunto de medidas que conferia a esses profissionais condições de exercício de sua profissão com a amplitude de direitos que devem ser a eles reconhecidos.

Assim, sua proposição busca restabelecer aspectos do projeto de lei original, aprovados por esta Casa, que foram vetados pela Presidência da República.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 101, do Regimento Interno do Senado Federal opinar sobre constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e mérito da iniciativa que ora se analisa.

Disposições relativas às relações de trabalho estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade, no que concerne ao seu aspecto formal.

A série de vetos apostos ao projeto aprovado por este Congresso Nacional no ano passado, quando, finalmente, foi regulamentada a profissão de taxista realmente desfigurou a proposição que atendia a antigas reivindicações da categoria.

Os taxistas são trabalhadores de enorme importância para toda a sociedade brasileira e devem ter o reconhecimento adequado de sua profissão.

Concordamos com o autor da presente iniciativa que é essencial o restabelecimento dos aspectos do projeto de lei original aprovado por esta Casa e que foram vetados pela Presidenta da República. É necessário que a lei reconheça os direitos e garantias daqueles que transportam e zelam pela vida de seus passageiros, com a responsabilidade e a dedicação que caracterizam os profissionais taxistas das mais diversas cidades brasileiras.

III – VOTO

3
3

Em razão do exposto o voto é pela aprovação do PLS nº 05, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 5, DE 2012

Acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"Art. 4º A Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

I - autônomo: motorista que detém autorização, emitida pelo órgão competente, para prestar, por conta própria, serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

II - empregado: motorista que trabalha, com subordinação, em veículo de propriedade de empresa autorizada pelo órgão competente a prestar serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

III - auxiliar de condutor autônomo: motorista que possui certificação para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974;

IV - locatário: motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação, nos moldes dos arts. 565 e seguintes da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

Parágrafo único. Somente uma única autorização será delegada ao profissional de que trata o inciso I."

"Art. 10-A. O certificado emitido pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço terá validade de 12 (doze) meses que será renovada mediante a comprovação do recolhimento dos encargos previdenciários durante o período, conforme previsto em lei."

"Art. 11-A. Fica assegurada a transferência da autorização do condutor titular para outro condutor titular, desde que sejam preenchidos os requisitos exigidos pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço."

"Art. 12-A. Em caso de morte do titular, desde que atendidas as normas estipuladas pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, a autorização será transmitida para o cônjuge, os herdeiros necessários, a companheira ou o companheiro, que passarão a ter os mesmos direitos e deveres do titular."

"Art. 13-A. A autorização não poderá ser objeto de penhora ou de leilão."

"Art. 14-A. Compete ao órgão municipal competente a apreensão de veículo que transporte passageiros, sem a devida autorização legal."

Art. 2º O art. 9º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

"Art. 9º .....

.....

§ 2º São deveres das entidades de que trata o caput deste artigo, entre outros:

I - manter programas de capacitação e qualificação profissional para seus associados;

II - fornecer assistência jurídica e social aos associados e familiares." (NR)

Art. 3º A Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, passa a vigorar com as seguintes alterações:

3

"Art. 1º .....

§ 1º Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o INSS de forma idêntica aos contribuintes autônomos, ficando o autorizatário do veículo responsável pelo seu recolhimento.

§ 2º O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho.

§ 3º O órgão competente da localidade de prestação do serviço e responsável pela emissão da autorização fornecerá aos motoristas auxiliares identificação específica.

§ 4º A identidade referida no § 3º será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do autorizatário.

§ 5º O autorizatário do serviço de táxi poderá cadastrar, como eventual substituto, outro profissional, além dos 2 (dois) já previstos no caput."

"Art. 1º-A. No contrato entre o condutor autônomo de veículo rodoviário e os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários deverão constar obrigatoriamente:

I - as condições e os requisitos para a prestação do serviço;

II - o prazo de validade;

III - as obrigações e as responsabilidades das partes contratantes;

IV - a data de pagamento; e

V - a remuneração, assegurado o piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria." (NR)

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

4

JUSTIFICAÇÃO

No ano passado, o Congresso Nacional, finalmente, aprovou a regulamentação da profissão de taxista. Remetido à sanção presidencial, o projeto, no entanto, sofreu uma série de vetos que retirou um conjunto de medidas que conferiria a esses profissionais as condições necessárias para exercerem a profissão na sua amplitude de direitos. Desfigurou-se, desse modo, uma proposta que atendia a uma antiga reivindicação dessa laboriosa categoria de trabalhadores e que foi fruto de longas negociações com os interessados.

Os taxistas prestam serviço de inequívoca importância para toda a sociedade brasileira e estão a merecer o reconhecimento adequado de sua profissão.

Assim, é importante o restabelecimento de aspectos do projeto de lei original aprovado por esta Casa e que foram vetados pela Presidenta da República. Aspectos esses que são fundamentais para quem transporta e zela pela vida de seus passageiros, com a responsabilidade e a dedicação que caracterizam os profissionais taxistas das mais diversas cidades brasileiras.

Enfatize-se que a presente iniciativa não irá beneficiar apenas os taxistas, mas contribuirá também para trazer maior segurança e confiabilidade aos próprios usuários do serviço, ou seja, à população brasileira, que deles depende rotineiramente para se locomover e assim realizar suas atividades pessoais, profissionais ou de lazer.

Por essas razões, submetemos o presente projeto de lei à elevada apreciação do Congresso Nacional. Em razão da relevância da matéria, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senador **GIM ARGELO**

5

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

7

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

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

Art . 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.

§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art . 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

L. G. do Nascimento e Silva

8

Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

CAPÍTULO V
Da Locação de Coisas

Art. 565. Na locação de coisas, uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado ou não, o uso e gozo de coisa não fungível, mediante certa retribuição.

Art. 566. O locador é obrigado:

I - a entregar ao locatário a coisa alugada, com suas pertenças, em estado de servir ao uso a que se destina, e a mantê-la nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir-lhe, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da coisa.

Art. 567. Se, durante a locação, se deteriorar a coisa alugada, sem culpa do locatário, a este caberá pedir redução proporcional do aluguel, ou resolver o contrato, caso já não sirva a coisa para o fim a que se destinava.

Art. 568. O locador resguardará o locatário dos embaraços e turbações de terceiros, que tenham ou pretendam ter direitos sobre a coisa alugada, e responderá pelos seus vícios, ou defeitos, anteriores à locação.

Art. 569. O locatário é obrigado:

I - a servir-se da coisa alugada para os usos convencionados ou presumidos, conforme a natureza dela e as circunstâncias, bem como tratá-la com o mesmo cuidado como se sua fosse;

II - a pagar pontualmente o aluguel nos prazos ajustados, e, em falta de ajuste, segundo o costume do lugar;

III - a levar ao conhecimento do locador as turbações de terceiros, que se pretendam fundadas em direito;

IV - a restituir a coisa, finda a locação, no estado em que a recebeu, salvas as deteriorações naturais ao uso regular.

Art. 570. Se o locatário empregar a coisa em uso diverso do ajustado, ou do a que se destina, ou se ela se danificar por abuso do locatário, poderá o locador, além de rescindir o contrato, exigir perdas e danos.

Art. 571. Havendo prazo estipulado à duração do contrato, antes do vencimento não poderá o locador reaver a coisa alugada, senão ressarcindo ao locatário as perdas e danos resultantes, nem o locatário devolvê-la ao locador, senão pagando, proporcionalmente, a multa prevista no contrato.

Parágrafo único. O locatário gozará do direito de retenção, enquanto não for ressarcido.

Art. 572. Se a obrigação de pagar o aluguel pelo tempo que faltar constituir indenização excessiva, será facultado ao juiz fixá-la em bases razoáveis.

Art. 573. A locação por tempo determinado cessa de pleno direito findo o prazo estipulado, independentemente de notificação ou aviso.

Art. 574. Se, findo o prazo, o locatário continuar na posse da coisa alugada, sem oposição do locador, presumir-se-á prorrogada a locação pelo mesmo aluguel, mas sem prazo determinado.

9

Art. 575. Se, notificado o locatário, não restituir a coisa, pagará, enquanto a tiver em seu poder, o aluguel que o locador arbitrar, e responderá pelo dano que ela venha a sofrer, embora proveniente de caso fortuito.

Parágrafo único. Se o aluguel arbitrado for manifestamente excessivo, poderá o juiz reduzi-lo, mas tendo sempre em conta o seu caráter de penalidade.

Art. 576. Se a coisa for alienada durante a locação, o adquirente não ficará obrigado a respeitar o contrato, se nele não for consignada a cláusula da sua vigência no caso de alienação, e não constar de registro.

§ 1º O registro a que se refere este artigo será o de Títulos e Documentos do domicílio do locador, quando a coisa for móvel; e será o Registro de Imóveis da respectiva circunscrição, quando imóvel.

§ 2º Em se tratando de imóvel, e ainda no caso em que o locador não esteja obrigado a respeitar o contrato, não poderá ele despedir o locatário, senão observado o prazo de noventa dias após a notificação.

Art. 577. Morrendo o locador ou o locatário, transfere-se aos seus herdeiros a locação por tempo determinado.

Art. 578. Salvo disposição em contrário, o locatário goza do direito de retenção, no caso de benfeitorias necessárias, ou no de benfeitorias úteis, se estas houverem sido feitas com expresso consentimento do locador.

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 08/02/2012.

12

PARECER Nº , DE 2013

SF/13933.20354-76

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Ofício "S" nº 9, de 2000, encaminhado pela Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista, que contém sugestão de proposição legislativa para a implementação de "loteamentos fechados".

RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Ofício "S" nº 9, de 2000 (Ofício externo nº 153, de 28/2/2000, na origem), encaminhado pela Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista.

Trata-se de solicitação daquela Casa legislativa municipal no sentido de que o Senado Federal adote providências com o propósito de "formalizar legislação apta a regulamentar a existência de loteamentos fechados no âmbito nacional".

A matéria ensejou denso e alongado debate no âmbito municipal. Com o objetivo de regrar a regularização e a constituição dos chamados "loteamentos fechados" – que têm proliferado ao desabrigo da lei –, membro daquela Câmara Municipal formulou projeto de lei complementar para dispor "sobre a constituição de loteamentos especiais" e regular "a permissão de uso de áreas públicas". Caracterizada pela polêmica, a proposição recebeu várias emendas e mereceu debates em audiências públicas. As posições em confronto foram marcadas, de um lado, pelos que consideravam os "loteamentos fechados" um fato social irrecusável a merecer institucionalização e, de outro, por aqueles que viam, nessa prática, graves riscos de apartação social.

SF/13933.20354-76

Os que se associaram ao autor do projeto abraçavam a tese, exposta na respectiva Justificação, de que os ônus da urbanização – insegurança, proliferação de habitações subnormais e precariedade dos sistemas de transporte e saneamento – podem ser amenizados em loteamentos "cercados por muros, com suas entradas (...) vigiadas por agentes privados de segurança, que controlam o acesso mediante prévia identificação, permitindo o ingresso somente aos residentes, ou às pessoas por esses autorizadas, e impedindo, assim, a livre entrada e circulação de pessoas estranhas" (fl. 11). Já os que lhe fizeram oposição, inclusive membros do Ministério Público, alegavam temer os danos sociais e urbanísticos do que consideram "privatização do uso de áreas públicas" e ofensa ao chamado "direito de ir e vir" (fls. 27, 47, 80, 81 e 95).

No plano normativo federal, a matéria encontra-se regulada em dois diplomas. O primeiro, a Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964, que "dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias", trata, no art. 8º, de maneira análoga à que caracteriza o condomínio de unidades autônomas em edificações verticais, da instituição de condomínios constituídos por "mais de uma edificação" em um mesmo terreno. Nesse caso, são discriminadas, no registro imobiliário, a parcela do terreno ocupada pelas edificações, aquela possivelmente reservada como de utilização exclusiva e ainda as frações ideais do terreno e das partes comuns correspondentes a cada unidade. São também discriminadas as áreas que se constituem em passagem comum para as unidades e "para as vias públicas".

O segundo, a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que "dispõe sobre o parcelamento do solo urbano", trata dos loteamentos, nos quais os espaços livres, as vias e praças, assim como outras áreas destinadas a equipamentos urbanos, as chamadas "áreas institucionais", tornam-se inalienáveis e transmitem-se, pelo simples registro do parcelamento, ao domínio público, seja na condição de bens de uso comum do povo, seja na de bens de uso especial.

A proposição municipal encaminhada discrepa das normas vigentes ao postular solução mista, denominada "loteamentos fechados". Nesses empreendimentos, as áreas destinadas a edifícios públicos, equipamentos e serviços urbanos integrariam o domínio do município (como na Lei nº 6.766, de 1979), mas, por meio de instrumentos de permissão de uso, alguns, como parques, praças e vias de circulação, passariam à posse e

manutenção privativa dos condôminos e outros – escolas e postos de saúde, por exemplo – seriam edificados e mantidos pela prefeitura em área provida pelo empreendedor, externamente ao perímetro murado do loteamento. Na prática, os setores mais estritamente residenciais dos empreendimentos seriam cercados. Somente os equipamentos urbanos edificados nas "áreas institucionais", localizados externamente ao loteamento, ofereceriam livre acesso.

SF/13933.20354-76

Após a deliberação de duas comissões da mencionada Câmara Municipal e por solicitação de uma delas, a de Justiça, Redação, Defesa do Meio Ambiente e do Consumidor, solicitou-se o exame de um órgão estadual, a Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM (Centro de Estudos e Pesquisa de Administração Municipal), quanto "à legalidade da matéria". Em resposta, a par de observar várias impropriedades, incongruências e infringências no texto, a mencionada Fundação concluiu pela inconstitucionalidade da lei proposta em face da reserva concedida à União para legislar sobre normas gerais de direito urbanístico (art. 24, I, c/c § 1º do mesmo art., da Constituição Federal); o que ensejou requerimento, pelo autor, de retirada da proposição e seu encaminhamento, a título de sugestão, a esta Casa do Congresso Nacional.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria.

De fato, não é de surpreender o grau de polêmica que o projeto instigou. Se, de um lado, não resta dúvida quanto aos crescentes níveis de insegurança e de desqualificação que a vida urbana vem experimentando nos últimos tempos – que levam os indivíduos a buscarem legítimas alternativas de proteção –, de outro, não se pode imaginar, como solução genérica, a adoção de modelos urbanos murados, quase fortificados, de acesso reservado apenas aos que por eles podem pagar.

A origem de proposições dessa natureza reside em grande medida na expectativa de segmentos populacionais de renda média e alta, que constituem uma demanda específica de mercado, atendida por empreendimentos imobiliários nem sempre abrigados na lei.

SF/13933.20354-76

Nos termos do art. 182 da Constituição Federal, a política de desenvolvimento urbano deve ser executada pelos municípios, com base em diretrizes gerais fixadas em lei federal. Essa norma federal de diretrizes gerais da política urbana veio a ser o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que, em seus próprios termos, "estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental". Ao lado do Estatuto da Cidade, prevalece a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que, também a título de normas gerais, regula o parcelamento do solo para fins urbanos, objeto mais específico da alteração sugerida, que ora se examina.

Mesmo no âmbito da controvérsia de início comentada, parece pacificado o entendimento de que a Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964, admite a ocupação condominial do solo urbano, na forma dos chamados "condomínios fechados", sob determinadas condições, sobretudo as de que a implantação decorra de projeto previamente aprovado e devidamente registrado, o acesso ocorra por apenas uma via pública, haja cercas divisórias em seus limites e suas vias e espaços internos não integrem o domínio municipal.

Assim, na ocupação de glebas urbanas por condomínios, os espaços intersticiais – áreas livres, praças e vias – não são logradouros públicos. Integram o condomínio na condição de partes comuns, insuscetíveis de divisão. Ao amparo da lei, pode ocorrer o bloqueio dos acessos a essas áreas, desde que respeitadas as posturas municipais complementares e específicas. É evidente, por isso mesmo, que a área ocupada por condomínios dessa natureza deve conter-se em limites populacionais e territoriais razoáveis, de molde a não exigir o provimento de serviços e equipamentos urbanos específicos, como escolas públicas, postos de saúde, delegacias de polícia. Caso a densidade populacional e a extensão territorial do condomínio reclamassem a satisfação dessas demandas por parte do poder público, incorreríamos em contradição insanável. Uma gleba urbana, de propriedade particular, ocupada com prerrogativas próprias do direito privado, estaria a pretender o provimento de serviços públicos que, por definição, deveriam ter caráter de fruição universal.

Talvez aí se encontre a motivação maior da sugestão em pauta. Pois se não há impedimento legal para que a expansão urbana ocorra tanto em

lotes, destinados a ocupação individual ou coletiva, quanto em glebas urbanas, ocupadas em regime condominial, o que motivaria a criação de uma terceira categoria de expansão urbana? Ao pretender, a um só tempo, diferençar-se do condomínio instituído pela Lei nº 4.591, de 1964, e do parcelamento regulado pela Lei nº 6.766, de 1979, a constituição de "loteamentos fechados" parece dar curso, na verdade, à legalização da prática, corrente em algumas localidades, da edificação de verdadeiros "bairros privados" e até de "cidades privadas".

SF/13933.20354-76

É verdade que, de maneira a reduzir a extensão dos muros e atenuar os seus efeitos, a norma sugerida, a par de propor que as "áreas institucionais" e metade das "áreas de lazer" se situem "externamente ao loteamento", transmite ao domínio do município "as áreas públicas de lazer e as vias de circulação internas". Essas últimas, contudo, passariam a ser retidas com exclusividade pelos moradores associados, nos termos de contrato de permissão de uso, pendente de consentimento do prefeito do município.

A contradição entre os termos parece evidente. Como harmonizar "loteamento fechado" com o conceito de "áreas públicas internas"? Ou não é fechado porque é público ou, por ser fechado, deixa de ser público. Como bem expressa o Ministério Público do Estado de São Paulo (fl. 38), "todos os bens públicos admitem um uso sem discriminação, em igualdade de condições por todos, sem qualificação ou consentimento pessoal".

É fato que existe a possibilidade de que os bens públicos sejam utilizados, com exclusividade, por pessoas determinadas, nos termos de autorização formal, legal ou regulamentar. Os "bens de uso comum do povo" (art. 99 do Código Civil), como é o caso das áreas de lazer e vias de circulação, podem ser objeto de autorização, permissão ou concessão de uso, em todos os casos por meio de contrato de direito público. Mas, como lembra a mencionada manifestação do Ministério Público do Estado de São Paulo (fl.14):

> Permissão de uso é ato negocial, precário, discricionário e unilateral (...). Qualquer bem público admite a permissão de uso especial, desde que a utilização seja também de interesse da coletividade que irá fruir certas vantagens desse uso, como acontece nas instalações de serviços de bar nas calçadas, de bancas de jornais e de feiras livres, vestiários em praias, na utilização de boxes nos mercados municipais, no estacionamento nas vias públicas etc.

Não é o que ocorre no caso em pauta. Qual o interesse da coletividade em que áreas públicas constituídas por praças, parques, jardins e vias de circulação sejam reservadas ao uso exclusivo de particulares? Mesmo que essa transferência desobrigasse a municipalidade dos encargos de execução e manutenção (o que, na proposta, não ocorreria plenamente), ainda assim esse circunstancial alívio de custos poderia ser de muito ultrapassado pelos ônus decorrentes da subtração dessas áreas da fruição coletiva.

SF/13933.20354-76

Nessa direção, ensina Hely Lopes Meirelles ("Direito Administrativo Brasileiro", Malheiros, 20ª ed., p. 438): "se não houver interesse para a comunidade, mas tão-somente para o particular, o uso especial não deve ser concedido nem permitido, mas simplesmente autorizado, em caráter precaríssimo".

Não bastassem, assim, as inconsistências conceituais e a imprevisibilidade dos efeitos sociais que decorreriam da norma sugerida, algumas inconstitucionalidades obstam-lhe o caminho. Se é verdade que, nos termos do art. 24 da Constituição Federal, incumbe à União fixar as normas gerais de direito urbanístico, igualmente condicionam essas normas os princípios e direitos inscritos na Lei Maior. Como, então, harmonizar a possibilidade de privatização do uso de praças e vias públicas com os termos do *caput* e dos incisos XV e XVI do art. 5º da Carta Magna, que asseguram a igualdade de todos perante a lei, a liberdade de locomoção no território nacional e o amplo direito de reunião em locais públicos?

Também determinante parece ser a contraposição do texto sugerido com dois dos objetivos fundamentais da República, inscritos no art. 3º, que convém transcrever: "construir uma sociedade livre, justa e solidária" (inciso I), e "erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais" (inciso III). No mesmo sentido desses mandamentos opera o próprio *caput* do art. 182, ao estabelecer que "a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (...)". Assim, ao contrário de acentuar os efeitos perversos das desigualdades, as políticas públicas devem buscar reduzi-los e, no caso específico da gestão urbana, almejar que as vantagens da vida nas cidades sejam distribuídas com justiça social.

SF/13933.20354-76

Cabe reiterar que aqueles que pretendem agrupar-se em condomínios, para valer-se dos benefícios dessa modalidade de ocupação do solo urbano, podem legalmente fazê-lo, com base nos regramentos da Lei nº 4.591, de 1964. Não precisam, portanto, resignar-se com os loteamentos comuns, nos quais todas as unidades voltam-se para vias públicas.

Complementarmente, incumbe observar que a lei federal que regula os parcelamentos do solo para fins urbanos encontra-se em pleno processo de revisão e atualização no âmbito da Câmara dos Deputados, na forma do Projeto de Lei nº 3.057, de 2000, que mereceu, para o seu exame, a constituição de Comissão Especial.

Nesse passo, debates da natureza do que ora apreciamos têm orientado as deliberações naquela Casa legislativa e, oportunamente, ensejarão a revisão da matéria pelo Senado Federal. Nesse processo, serão provavelmente adotadas normas legais mais consentâneas com as atuais demandas dos vários segmentos sociais e com a legítima atividade empreendedora do setor imobiliário, harmonizando-se direitos individuais com o interesse público.

A solução híbrida que ora se examina – que pretende tornar possível a promoção de "loteamentos fechados", nos quais as áreas públicas seriam geridas como se privadas fossem –, em vez de reunir as vantagens de um e de outro regime, parece, ao contrário, operar confusão doutrinária, que pouco ou nada contribuirá para o respeito aos princípios e a realização dos objetivos que devem presidir a política de desenvolvimento urbano.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pelo **arquivamento** da proposição com base no disposto no art. 143 do Regimento Interno do Senado Federal, que faculta essa decisão às Comissões quando julgarem que "a petição, memorial, representação ou outro documento não deva ter andamento".

Sala da Comissão,

8

, Presidente

, Relatora

SF/13933.20354-76

13

SF/13943.56609-30

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 138, de 2010, do Deputado Luiz Sérgio, que *regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia*.

RELATOR: Senador **CLÉSIO ANDRADADE**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 138, de 2010, que ora relatamos nesta Comissão, é de autoria do Deputado Luiz Sérgio.

Trata-se de proposição que objetiva regulamentar as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

A proposição estabelece no seu art. 1º que é livre o exercício das profissões de Pesquisador de Mercado, opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia em todo o território nacional, observadas as disposições desta Lei.

Como condição para o exercício da profissão de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia exige-se a conclusão de curso de nível superior ou de pós-graduação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa científica e estatística aplicada à pesquisa, bem como teorias sociais e psicológicas e, para o Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, a conclusão de curso de educação profissional técnico de nível médio

SF/13943.56609-30

reconhecido pelo Ministério da Educação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa; ou a conclusão de curso de nível médio e de treinamento específico proporcionado por instituto ou órgão de pesquisa.

Assegura-se, como não poderia deixar de ser, o direito daqueles que tenham exercido as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia ou de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, por mais de 2 (dois) anos, até a data da publicação desta Lei, independentemente dos requisitos ora exigidos.

Segundo o autor, a pesquisa de mercado, opinião e mídia é cada vez mais utilizada como uma ferramenta na formulação de estratégias de ação em diversas áreas de atuação, tais como empresarial, política, educacional e muitas outras.

Destaca-se também a importância da regulamentação da matéria, que, para o autor, *é preciso proteger a população do dano social que pode advir da pesquisa mal formulada. Uma pesquisa errada, realizada por profissional sem qualificação pode levar ao fracasso de grandes investimentos, colocar em risco a saúde financeira de muitas empresas, eliminar milhares de empregos*.

O projeto de lei define os cargos profissionais, a saber:

a) pesquisador de mercado, opinião e mídia (de nível universitário), como analistas, gestores de processos e da informação de pesquisa;

b) técnicos de pesquisa de mercado, opinião e mídia (nível técnico), como entrevistadores, verificadores, críticos e codificadores, supervisores de campo, tabuladores de dados, recrutadores e moderadores.

Argumenta-se, por fim, que a fixação de parâmetros da profissão de pesquisador é de suma importância social ao bem-estar, à segurança da coletividade e dos indivíduos, sendo, pois, alto o interesse social na preservação e regulação dessa atividade.

SF/13943.56609-30

A proposição foi inicialmente distribuída para deliberação da Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa, conforme despacho de 5 de julho de 2010. Todavia, em face do Requerimento nº 475, de 2012, de autoria do Senador Eduardo Braga, aprovou-se a oitiva também desta Comissão, conforme deliberação da sessão plenária de 5 de junho de 2012.

Até a presente data não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 101, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania discutir e votar o presente projeto de lei.

Proposições regulamentadoras de profissões inserem-se no campo do Direito do Trabalho. Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade.

No mérito, o projeto merece toda a nossa consideração, dada a importância estratégica das profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

Há quase dez anos, um grupo de pesquisadores se dedica a obter o reconhecimento da atividade pelo Ministério do Trabalho e Emprego e a criação de uma legislação trabalhista especifica para o setor para diferenciar os verdadeiros dos falsos pesquisadores, implementando um conselho fiscalizador.

Sempre que se discute a regulamentação de profissões no âmbito do Poder Legislativo, observam-se os interesses dos grupos profissionais

SF/13943.56609-30

envolvidos, da sociedade e dos demais profissionais para que não tenham restringidas as condições para acesso ao mercado de trabalho.

No caso presente, observamos que a profissão de Pesquisador exige nível universitário, mas não reserva o mercado a um determinado curso, fazendo menção apenas ao conteúdo mínimo exigido ou a uma especialização que pode ser feita por qualquer pessoa com nível superior.

No nível técnico também a exigência é elástica, exigindo-se conhecimentos de nível médio. Como são profissões do mundo contemporâneo, logo, escolas técnicas, inclusive públicas, estarão formando contingente habilitado para o exercício destas profissões.

O interesse público é enorme, pois hoje é difícil alguém formular política pública ou de caráter privado sem pesquisa, sem conhecimento, sem dados. Portanto, é claro que esse trabalho deve estar revestido de boa técnica, de ética, de profissionalismo, para que o próprio recurso público seja preservado e investido de forma eficiente, não fosse isso esta Casa não teria, inclusive, o seu próprio centro de pesquisa, o DataSenado.

Prestigia-se, assim, o trabalho profissional de um contingente enorme de profissionais que estão nas ruas, em pesquisas de opinião, mercado, de mídia, como foi o caso do último Censo de 2010, realizado pelo IBGE e dos demais institutos. A partir de agora, poderão qualificar melhor seus profissionais e com isso obter maior confiança e credibilidade, bem como oferecer ao País uma contribuição estratégica, indispensável ao seu desenvolvimento social e econômico.

Registre-se, finalmente, que houve a solicitação, pelo Senador Paulo Paim, de uma audiência pública no âmbito da Comissão de Assuntos Sociais a fim de melhor instruir o presente projeto de lei, nos termos do Requerimento nº 59, de 2010-CAS, que acabou sobrestada em face da oitiva prévia desta Comissão. Também consta dos autos do processado manifestação contrária por parte do Conselho Federal de Estatística, que pugna pela manutenção da prerrogativa de seus profissionais.

SF/13943.56609-30

Entendemos que a proposição não inibe ou restringe a atuação dos estatísticos que poderão até ter maior mercado de trabalho com a regulamentação da nova profissão. O projeto contempla estes profissionais que também poderão se habilitar, sem qualquer restrição, e exercê-la no âmbito de sua competência, com a fiscalização do respectivo Conselho.

Sob o ângulo constitucional inexistem óbices, uma vez que nos termos do art. 22, inciso XVI, compete privativamente a União legislar sobre as condições para o exercício das profissões.

No que diz respeito ao mérito, poderá ainda, a Comissão de Assuntos Sociais, aprofundar o debate sobre a matéria e, se for o caso, promover eventuais ajustes que entender necessários, além de ouvir as partes interessadas na presente regulamentação profissional.

III – VOTO

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 138, de 2010.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 138, DE 2010

(nº 609/2007, na Casa de origem, do Deputado Luiz Sérgio)

Regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° É livre o exercício das profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia em todo o território nacional, observadas as disposições desta Lei.

Art. 2° É condição para o exercício da profissão de:

I - Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia: a conclusão de curso de nível superior ou de pós-graduação cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa científica e estatística aplicada à pesquisa, bem como teorias sociais e psicológicas;

II - Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

a) a conclusão de curso de educação profissional técnico de nível médio reconhecido pelo Ministério da

Educação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa; ou

b) a conclusão de curso de nível médio e de treinamento específico proporcionado por instituto ou órgão de pesquisa.

Parágrafo único. É garantido o direito daqueles que tenham exercido as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia ou de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, por mais de 2 (dois) anos, até a data da publicação desta Lei, independentemente das exigências contidas neste artigo.

Art. 3° Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, por encomenda de cliente, planeja ou realiza pesquisa, de forma autônoma ou a serviço de instituto de pesquisa, desenvolvendo, entre outras, as seguintes atividades, compatíveis com sua formação profissional:

I - atividade processual e coordenada de investigação dos problemas sociais, culturais, mercadológicos, econômicos e políticos, mediante método de coleta de informações, ampliando o conhecimento e subsidiando a busca de soluções;

II - gerenciamento e execução do processo de obtenção dos dados, análise dos resultados, comunicação das conclusões e recomendações de solução;

III - transformação das informações obtidas mediante pesquisas e dados secundários em inteligência mercadológica e pensamento estratégico, com foco na solução do problema de pesquisa, dentro dos padrões éticos e de qualidade científica.

Art. 4° Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, sob a supervisão de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia, participa da coleta, tabulação e pré-análise de dados para realização da pesquisa de mercado, opinião e mídia.

Art. 5° É vedado ao Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e ao Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

I - prejudicar, por dolo ou culpa, os interesses que lhe forem confiados;

II - violar o sigilo profissional.

Art. 6° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 609, DE 2007

Regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre o exercício das profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia em todo o território nacional, observadas as disposições desta lei.

Art. 2º É condição para o exercício da profissão de:

I – Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia: a conclusão de curso de nível superior ou de pós-graduação cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa científica e estatística aplicada à pesquisa, bem como teorias sociais e psicológicas;

II – Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

a) a conclusão de curso de educação profissional técnico de nível médio reconhecido pelo Ministério da Educação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa; ou

b) a conclusão de curso de nível médio e de treinamento específico proporcionado por instituto ou órgão de pesquisa.

Parágrafo único. É garantido o direito daqueles que tenham exercido as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia ou de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, por mais de dois anos, até a data da publicação desta lei, independentemente das exigências contidas neste artigo.

Art. 3º Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, por encomenda de cliente, planeja ou realiza pesquisa, de forma autônoma ou a serviço de instituto de pesquisa, desenvolvendo, entre outras, as seguintes atividades, compatíveis com sua formação profissional:

I – atividade processual e coordenada de investigação dos problemas sociais, culturais, mercadológicos, econômicos e políticos, através de método de coleta de informações, ampliando o conhecimento e subsidiando a busca de soluções;

II – gerenciamento e execução do processo de obtenção dos dados, análise dos resultados, comunicação das conclusões e recomendações de solução;

III – transformação das informações obtidas mediante pesquisas e dados secundários em inteligência mercadológica e pensamento estratégico, com foco na solução do problema de pesquisa, dentro dos padrões éticos e de qualidade científica.

Art. 4º Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, sob a supervisão de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia, participa da coleta, tabulação e pré-análise de dados para realização da pesquisa de mercado, opinião e mídia.

Art. 5º A prestação de serviços pelos profissionais de que trata esta Lei, quando se tratar de serviço caracteristicamente eventual, será feita mediante contrato de trabalho por prazo determinado.

Parágrafo único. O contrato de trabalho de que trata este artigo deve conter:

I – qualificação das partes contratantes;

II – definição de responsabilidades;

III – especificação das atividades a serem desenvolvidas;

IV – remuneração e forma de pagamento;

V – jornada de trabalho;

VI – local de prestação dos serviços;

VII – prazo para a realização do trabalho.

Art. 6º É vedado ao Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e ao Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

I – prejudicar, por dolo ou culpa, os interesses que lhe forem confiados;

II – violar o sigilo profissional.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A pesquisa de mercado, opinião e mídia é cada dia mais utilizada como uma ferramenta na formulação de estratégias de ação em diversas áreas de atuação, tais como empresarial, política, educacional e muitas outras.

Por isso, os institutos de pesquisa são cada vez mais procurados, como prestadores de serviços especializados, para a realização de pesquisas que servirão de base para a tomada de decisões que terão implicações importantes na vida e no patrimônio das pessoas.

É preciso proteger a população do dano social que pode advir da pesquisa mal formulada. Uma pesquisa errada, realizada por profissional sem qualificação, pode levar ao fracasso grandes investimentos, colocar em risco a saúde financeira de muitas empresas, eliminar milhares de empregos.

A pesquisa oferece a informação, detecta, avalia e explica a reação, os porquês, e os comos. Numa relação dinâmica, ajuda a construir e refletir a opinião pública. Ou. se mal feita. a manipulá-la.

Por tudo isso, a fixação dos parâmetros da profissão de pesquisador é de suma importância social, ao bem-estar, à segurança da coletividade e dos indivíduos, sendo, pois, alto o interesse social na preservação e regulação dessa atividade.

Sala das Sessões, em 4 de março de 2007.

Deputado Luiz Sérgio

(À Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, de 06/07/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:13759/2010

14

PARECER Nº , DE 2013

SF/13218.21007-73

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (PL nº 7.663, de 2010, na origem), que *altera as Leis nºs 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nºs 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas*.

RELATOR: Senador **ANTONIO CARLOS VALADARES**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 37, de 2013, promove muitas alterações na Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, conhecida como Lei Antidrogas, cabendo aqui o registro das mais importantes modificações.

A proposição inicia por estabelecer que o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas (SISNAD) compreende o conjunto ordenado de princípios, regras, critérios e recursos materiais e humanos que envolvem as políticas, planos, programas, ações e projetos sobre drogas, incluindo-se nele, por adesão, os Sistemas de Políticas Públicas sobre Drogas dos Estados, Distrito Federal e Municípios (art. 3º, § 1º).

SF/13218.21007-73

Prevê, ainda de início (art. 3º, § 2º), que o SISNAD deverá atuar em articulação com o Sistema Único de Saúde (SUS) e com o Sistema Único de Assistência Social (SUAS).

Mais adiante, acrescenta o art. 7ª-A, para dispor sobre a composição orgânica do SISNAD, que teria a seguinte composição:

I – Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas – CONAD, órgão normativo e de deliberação coletiva do Sistema;

II – Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas – SENAD;

III – órgãos governamentais de políticas sobre drogas;

IV – órgãos públicos responsáveis pela repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas;

V – comunidades terapêuticas acolhedoras; e

VI – organizações, instituições ou entidades da sociedade que atuam nas áreas da atenção à saúde e da assistência social e atendam usuários ou dependentes de drogas e respectivos familiares.

O § 2º do art. 7º-A faculta aos conselhos de políticas sobre drogas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios integrarem-se, mediante adesão, ao SISNAD.

Nos arts. 8º-A, 8º-B e 8º-C, que também insere na Lei Antidrogas, o PLC define as competências da União, dos Estados e do Distrito Federal e dos Municípios, respectivamente, no âmbito da política antidrogas.

Como destaque, compete à União:

a) elaborar o Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, em parceria com Estados, Distrito Federal, Municípios e a sociedade;

b) promover a integração das políticas sobre drogas com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

c) financiar, com Estados, Distrito Federal e Municípios, a execução das políticas sobre drogas, observadas as obrigações dos integrantes do SISNAD;

d) sistematizar e divulgar os dados estatísticos nacionais de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas.

Aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, nos termos dos mencionados dispositivos, são reservadas competências de alcance local, cabendo a cada um:

a) instituir e manter conselho de política sobre drogas;

b) elaborar plano de políticas sobre drogas em conformidade com o Plano Nacional;

c) fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e

d) instituir e manter, obrigatoriamente, programas de tratamento, acolhimento e reinserção social e econômica.

O PLC insere o Capítulo II-A, compreendendo os arts. 8º-D a 8º-F, para tratar da formulação das políticas sobre drogas.

Sobre a formulação das políticas sobre drogas, o art. 8º-D estabelece exemplificativamente os objetivos do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, valendo o registro dos seguintes:

a) promover a interdisciplinaridade e integração dos programas, ações, atividades e projetos dos órgãos e entidades públicas e privadas nas áreas de saúde, educação, trabalho, assistência social, previdência social, habitação, cultura, desporto e lazer, visando à prevenção do uso de drogas, atenção e reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas;

b) viabilizar a ampla participação social na formulação, implementação e avaliação das políticas sobre drogas;

SF/13218.21007-73

c) promover o acesso do usuário ou dependente de drogas a todos os serviços públicos;

d) articular programas, ações e projetos de incentivo ao emprego, renda e capacitação para o trabalho, com objetivo de promover a inserção profissional da pessoa que haja cumprido o plano individual de atendimento nas fases de tratamento ou acolhimento;

Ainda sobre a formulação das políticas sobre drogas, o PLC prevê (art. 8º-E) objetivos para os conselhos de políticas sobre drogas constituídos por Estados, pelo Distrito Federal e Municípios, como de auxiliar na elaboração de políticas sobre drogas, colaborar com os órgãos governamentais e propor ações visando à adequada consecução das políticas públicas.

Em relação aos membros desses conselhos, estabelece que eles serão escolhidos para um mandato de 2 anos, que deverão ser maiores de 18 anos e residir na região geográfica abrangida pelo respectivo conselho. Disciplina, ainda, a data da posse desses conselheiros e obriga os entes federados a preverem, em suas leis orçamentárias, os recursos necessários ao funcionamento de seus conselhos de políticas sobre drogas (§ 2º do art. 8º-F).

A nova redação proposta para o art. 17 da Lei nº 11.343, de 2006, transforma o sistema de informações do Poder Executivo, atualmente previsto para reunir dados estatísticos nacionais de repressão ao tráfico ilícito, em um "sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas", incluindo informações que subsidiem a formulação, o monitoramento e a análise integrada de todas as dimensões das políticas sobre drogas, da prevenção, à reinserção socioeconômica do usuário ou dependente, passando por seu tratamento e acolhimento.

Entre as atividades de prevenção ao uso indevido de drogas, a proposição institui (art. 19-A) a Semana Nacional de Políticas sobre Drogas, a ser comemorada anualmente, na quarta semana de junho, oportunidade em que serão intensificadas diversas ações como, por exemplo:

a) difusão de informações sobre os problemas decorrentes do uso de drogas;

SF/13218.21007-73

SF/13218.21007-73

b) promoção de eventos para o debate público sobre as políticas sobre drogas;

c) mobilização da comunidade para a participação nas ações de prevenção e enfrentamento às drogas.

As atividades de prevenção estão também compreendidas em alterações propostas ao Estatuto da Criança e do Adolescente (art. 16 do PLC) e à Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (art. 17 do PLC), para instituir o dever das instituições de ensino, de clubes e agremiações recreativas de adotarem medidas de conscientização, prevenção e enfrentamento ao uso ou dependência de drogas.

O PLC, atento à necessidade de se preverem ações para a reinserção social e econômica dos usuários e dependentes de drogas, prescreve (art. 22-B da Lei nº 11.343, de 2006) que as licitações de obras públicas que gerem mais de 30 postos de trabalho deverão prever, nos respectivos contratos, que 3% (três por cento) do total de vagas sejam destinadas à reinserção econômica de pessoas atendidas pelas políticas sobre drogas, desde que: elas estejam cumprindo seu plano individual de atendimento; abstenham-se do uso de drogas; atendam aos requisitos profissionais definidos pela empresa; cumpram rigorosamente as normas da empresa contratante. A empresa fica dispensada do cumprimento dessa cota caso, em trinta dias, não haja indicação de pessoa para a vaga disponibilizada pelo órgão responsável.

Ainda no intuito de criar instrumentos para a reinserção social e econômica dos usuários o PLC modifica as legislações relativas aos serviços sociais autônomos (Senai, Senac, Senar e Senat) para prever a possibilidade de cooperação dessas entidades com o sistema de política antidrogas, no âmbito dos sistemas de aprendizagem.

No que tange à atenção à saúde do usuário ou do dependente de drogas, o projeto passa a dispor sobre o tratamento, prevendo como prioridade o tratamento ambulatorial e, excepcionalmente, formas de internação em unidades de saúde e hospitais gerais. O tratamento sempre deve ser ordenado em uma rede de atenção à saúde. O atendimento dependerá de avaliação prévia por equipe técnica multidisciplinar e multissetorial. As normas e os protocolos técnicos para o tratamento, em âmbito nacional, serão dispostos pela União, devendo articular o SISNAD com o SUS e o SUAS (art. 23-A, caput).

SF/13218.21007-73

A internação de dependentes de drogas é regulada de forma que somente poderá ser realizada em unidades de saúde ou hospitais gerais, dotados de equipes multidisciplinares, e só poderá ser indicada quando os recursos extra-hospitalares se mostrarem insuficientes. Ela deverá ser obrigatoriamente autorizada por médico devidamente registrado no Conselho Regional de Medicina do Estado onde se localize o estabelecimento no qual se dará a internação (art. 23-A, § 2º e § 6º).

São previstas duas modalidades de internação: voluntária e involuntária. A internação voluntária é aquela que se dá com o consentimento do dependente de drogas, formalizado em declaração escrita. Seu término dá-se por determinação do médico responsável ou por solicitação escrita da pessoa que deseja interromper o tratamento (art. 23-A, § 3º, I, e § 4º).

A internação involuntária é aquela que se dá sem o consentimento do dependente. O pedido pode ser feito por familiar ou responsável legal ou, "na absoluta falta deste", por servidor público da área de saúde, da assistência social ou dos órgãos públicos integrantes do SISNAD (com exceção de servidores da área de segurança pública), quando o servidor constatar a existência de motivos que justifiquem a medida. (art. 23-A, § 3º, II)

Os seguintes requisitos deverão ser observados para a internação involuntária (art. 23-A, § 5º):

a) será indicada depois da avaliação sobre o tipo de droga utilizada, o padrão de uso e na hipótese comprovada da impossibilidade de utilização de outras alternativas terapêuticas previstas na rede de atenção à saúde;

b) perdurará pelo tempo necessário à desintoxicação, no prazo máximo de noventa dias;

c) o término será determinado pelo médico responsável;

d) a família ou o representante legal poderá, a qualquer tempo, requerer ao médico a interrupção do tratamento.

SF/13218.21007-73

Qualquer que seja a modalidade de internação, também deverão ser observadas as seguintes regras:

a) deverão ser informadas ao Ministério Público, à Defensoria Pública e a outros órgãos de fiscalização, por meio de sistema informatizado único, no prazo máximo de 72 horas. Tais informações são sigilosas e só poderão ser acessadas por pessoas autorizadas;

b) é vedada qualquer internação nas comunidades terapêuticas acolhedoras;

c) o projeto terapêutico individual deverá observar, no que couber, o previsto na Lei 10.216, de 2001, que dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental (Lei da Reforma Psiquiátrica).

Ainda em relação ao tratamento do usuário ou do dependente de drogas, o art. 23-B disciplina que o atendimento na rede de saúde será precedido da elaboração de um Plano Individual de Atendimento (PIA), a cargo da equipe técnica do primeiro projeto terapêutico que atender o usuário ou dependente de drogas. Esse PIA, que deverá ser atualizado ao longo das diversas fases do atendimento, contemplará a participação dos familiares ou responsáveis, que estarão obrigados a contribuir com o processo, sob pena de responsabilidade civil, administrativa e criminal, nos termos do Estatuto da Criança e do Adolescente.

Importante novidade diz respeito ao acolhimento do usuário ou dependente de drogas nas Comunidades Terapêuticas Acolhedoras (CTA), previsto no art. 26-A, em que serão ofertados projetos terapêuticos que visem à abstinência, de adesão e permanência voluntária. Vocacionadas para acolhimento ao usuário ou dependente de drogas em vulnerabilidade social, as comunidades acolhedoras deverão ofertar ambiente residencial, propício à formação de vínculos, com a convivência entre os pares, atividades práticas de valor educativo e promoção do desenvolvimento pessoal (art. 26-A).

As Comunidades Terapêuticas Acolhedoras não se caracterizam como equipamentos de saúde (não podem realizar internações, qualquer que seja a modalidade), mas antes do acolhimento deve ser feita a avaliação médica, para o que as CTA terão “prioridade absoluta na utilização da rede de atendimento do SUS”. Se for impossível

realizar previamente a avaliação médica, ela deverá ser providenciada no prazo máximo de sete dias, desde que não haja risco de morte à pessoa. Os casos de natureza grave que mereçam atenção médico-hospitalar contínua ou de emergência deverão ser encaminhados à rede de saúde. As normas de referência para o funcionamento e para o cadastramento das CTAs serão definidas pela SENAD (art. 26-A, §§ 1º a 5º).

SF/13218.21007-73

Em relação aos aspectos criminais relacionados às drogas, o PLC agrava as penas cominadas aos crimes previstos no art. 33 (crimes de tráfico), caso o agente exerça o comando, individual ou coletivo, de organização criminosa. A pena mínima passa de cinco para oito anos de reclusão, e a pena máxima é mantida em quinze anos, além do pagamento de 800 (oitocentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa. O projeto também define "organização criminosa" como sendo a associação de quatro ou mais pessoas estruturalmente ordenada e caracterizada pela divisão de tarefas, ainda que informalmente, com o objetivo de obter, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer natureza, mediante a prática de infrações penais cujas penas máximas sejam superiores a quatro anos, ou que sejam de caráter transnacional.

Por outro lado, o PLC permite o abrandamento da reprimenda para o agente que não for reincidente e não integre organização criminosa, ou quando as circunstâncias do fato e a quantidade de droga apreendida demonstrarem o menor potencial lesivo da conduta.

Com relação ao procedimento judicial, o projeto confere nova disciplina ao procedimento de apreensão e destruição da droga ilícita apreendida, para que ela seja destruída ainda na fase de inquérito policial. Atualmente, nessa fase, apenas a incineração de plantações ilícitas é regulada pela lei. As drogas apreendidas, em geral, são destruídas apenas após o encerramento do processo judicial. De acordo com o PLC, caso haja prisão em flagrante, o juiz, após receber o auto de prisão em flagrante, terá 10 dias para determinar a destruição, que por sua vez deverá ser executada no prazo de 15 dias pela polícia, na presença do Ministério Público e da autoridade sanitária. Caso não haja prisão em flagrante, a destruição será feita no prazo máximo de 30 dias (art. 50, §§ 2º a 4º e art. 50-A).

Ademais, estabelece novas regras para a apreensão e outras medidas assecuratórias sobre os bens que sejam produto ou proveito do crime de tráfico. Veículos, embarcações, aeronaves, máquinas, ferramentas, instrumentos e objetos de qualquer natureza utilizados para o tráfico de

drogas, poderão ser alienados antes mesmo de promovida a denúncia. As medidas assecuratórias poderão recair sobre bens nos casos em que haja "suspeita" de que sejam produto ou proveito do crime e, não mais, quando presentes "indícios suficientes" para tanto (arts. 60 e 61).

A apreensão de bens que sejam produto ou proveito do tráfico será comunicada imediatamente ao juiz, para que, em 30 dias, sejam avaliados e postos à disposição dos órgãos e entidades que atuam na questão das drogas, ou alienados para que os valores arrecadados sejam depositados em conta judicial remunerada até o final do processo judicial (arts. 61 e 62).

No que pertine ao financiamento das políticas antidrogas, o art. 65-A, § 1º, dispõe que os contribuintes poderão deduzir do imposto de renda devido 30% (trinta por cento) das quantias efetivamente despendidas na construção e manutenção de instituições de atenção a usuários de drogas.

Ainda no que concerne ao financiamento das ações antidrogas, o PLC altera a Lei nº 7.560, de 19 de dezembro de 1986, que trata do Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às Drogas de Abuso (Funcab), para regular as doações pelos contribuintes aos fundos de políticas sobre drogas, estabelecendo incentivos fiscais para a sua consecução. O PLC permite a doação, em espécie ou em bens, do valor equivalente a 1% do imposto de renda devido pelas pessoas jurídicas e 6% do imposto de renda devido pelas pessoas físicas, para os fundos de políticas sobre drogas nacional, distrital, estaduais ou municipais, sendo esses valores integralmente deduzidos do imposto de renda devido. O projeto detalha as regras da operacionalização, apuração de valores, prazos e fiscalização dessas doações (art. 7º do PLC).

O projeto cria os seguintes requisitos (a serem exigidos dois anos após a publicação da Lei) para que os Estados, o Distrito Federal e os Municípios recebam recursos do Fundo Nacional Antidrogas: (i) instalar seus conselhos de políticas sobre drogas e elaborar e aprovar seus respectivos planos; (ii) fornecer e atualizar no SISNAD seus dados e informações; (iii) promover outras ações previstas no termo de adesão.

Também com vistas ao financiamento das políticas antidrogas, promove alterações na legislação tributária, especificamente nas Leis nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, que *altera a legislação do imposto de*

SF/13218.21007-73

renda das pessoas físicas e dá outras providências, nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, que *altera a legislação tributária federal e dá outras providências*, e nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, que também *altera a legislação tributária federal e dá outras providências*.

SF/13218.21007-73

Por fim, o projeto cria o novo § 4º ao art. 306 do Código Nacional de Trânsito, para prever que poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) para determinar se o condutor do veículo automotor está com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

Durante a instrução do projeto, promovemos a realização de uma audiência pública, no âmbito desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em que estiveram presentes: Vitore André Zílio Maximiano, Secretário Nacional de Políticas sobre Drogas, do Ministério da Justiça; Marcus Vinícius de Oliveira, representante do Conselho Federal de Psicologia; Padre Haroldo Rahm, Presidente da Federação Brasileira de Comunidades Terapêuticas; Alice de Marchi Pereira de Souza, representante da Rede Justiça Criminal; Dartiu Xavier da Silveira, Professor da Universidade Federal de São Paulo; Clóvis Benevides, Coordenador do Fórum Brasileiro de Gestores de Políticas sobre Drogas; Miriam Abou-Yd, representante da Rede Nacional Internúcleos de Luta Antimanicomial; Aloísio Andrade, Coordenador Geral do Colegiado de Conselhos Estaduais de Políticas sobre Drogas; Cristiano Maronna, advogado e representante de Rede Pense Livre; e Célio Luis Barbosa, Presidente da Confederação Nacional de Comunidades Terapêuticas (Confenact). Justificaram ausência o Dr. Dráuzio Varella e o Dr. Ronaldo Laranjeiras.

No processo de elaboração deste relatório, também recebemos em audiência diversas entidades da sociedade civil, como: Comissão Brasileira sobre Drogas e Democracia, Rede Pense Livre, Rede Justiça Criminal, Associação Brasileira de Saúde Coletiva (Abrasco), Viva Rio, Movimento Rio de Paz, Rede Evangélica Nacional de Ação Social (Renas), Rede Fale, Confederação Nacional de Comunidades Terapêuticas (Confenact), Federação Brasileira de Comunidades Terapêuticas (Febract), Pastoral da Sobriedade, Cruz Azul no Brasil, Fazenda Esperança, Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada (Sinicon), algumas das quais apresentaram sugestões ao texto do projeto.

Reunimo-nos, ainda, com o Ministro da Saúde e representantes do Ministério da Justiça (Secretaria Nacional Antidrogas e Secretaria de Assuntos Legislativos), Ministério da Fazenda, Casa Civil (Secretaria de Assuntos Jurídicos e Secretaria de Assuntos Governamentais), Secretaria de Relações Institucionais, Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República e do Conselho Federal de Psicologia.

Não foram apresentadas emendas até o momento.

SF/13218.21007-73

II – ANÁLISE

De um modo geral, somos favoráveis às alterações promovidas pelo PLC nº 37, de 2013, que traz inovações oportunas para aprimorar a legislação antidrogas.

O crescimento alarmante do uso de drogas nos últimos anos, em especial do crack, torna urgente a necessidade de o poder público dar uma resposta mais efetiva para o problema. O assunto tem provocado inúmeras discussões, inclusive no âmbito do Parlamento, na busca por soluções de algum impacto mais imediato em relação à situação atual. Alguns municípios, como o Rio de Janeiro e São Paulo, passaram a promover programas de recolhimento e internação involuntária de moradores em situação de rua, usuários ou dependentes de drogas.

Em setembro de 2013, a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) e a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad) do Ministério da Justiça divulgaram os resultados da maior pesquisa[1] já realizada sobre o número e o perfil dos usuários de crack no Brasil, na qual entrevistaram aproximadamente 25 mil pessoas residentes nas capitais do país. Os números apontam que existem cerca de 370 mil usuários de crack ou similares (pasta-base, merla e oxi) nas 26 capitais e no Distrito Federal, dos quais 50 mil são crianças ou adolescentes. O número de usuários de drogas ilícitas em geral (exceto maconha) é quase três vezes maior: 1 milhão de pessoas. O Nordeste foi a região que apresentou, em suas capitais, o maior

[1] Fiocruz/Ministério da Saúde e Senad/Ministério da Justiça, "Estimativa do número de usuários de crack e/ou similares nas capitais do País" e "Perfil dos usuários de crack e/ou similares no Brasil". Disponíveis em http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/index.php, último acesso em 04.11.2013.

quantitativo de usuários de crack e/ou similares: 148 mil pessoas (das quais 28 mil crianças e adolescentes).

Segundo a mesma pesquisa, os usuários de crack são, em sua maioria, adultos jovens (70% com menos de 35 anos), do sexo masculino (79%), "não-brancos" (80%), que sobrevivem de trabalhos eventuais (bicos) ou como autônomos (65%). O tempo médio de uso identificado é de 91 meses (quase 8 anos) nas capitais e 59 meses (5 anos) nas demais cidades, e a quantidade média usada varia de 16 pedras (capitais) e 11 pedras (outras cidades) por dia.

A vontade ou a curiosidade para sentir os efeitos da droga foi apontada, por mais da metade dos usuários, como motivo que os levaram ao consumo. Perdas afetivas e problemas familiares foram apontados como motivo por 29,2% das pessoas. Para 26,7%, a razão foi a pressão dos amigos. Esses resultados comprovam que a prevenção do consumo, a redução de danos à saúde e a ressocialização dos usuários exigem não só uma atenção ao indivíduo, mas também a suas redes sociais e suas famílias.

A análise do perfil dos usuários de crack revelou que 80% dos usuários da droga querem tratamento para deixar o consumo. Os agravos à saúde decorrem não apenas do uso da droga em si (7,8% afirmaram ter passado por episódio de intoxicação aguda – overdose – no mês anterior à pesquisa), como de comportamentos de risco que estão associados (a prevalência de HIV é cerca de 8 vezes maior em usuários de crack do que na população em geral, e a de hepatite C é o dobro). Além disso, mais da metade das mulheres usuárias de crack já havia engravidado ao menos uma vez desde que iniciou o uso da droga.

Esse quadro revela a oportunidade de se aprimorar o enfrentamento à questão das drogas com foco no atendimento ao usuário, sem olvidar das ações preventivas e repressivas, como bem faz o PLC nº 37, de 2013.

A Organização dos Estados Americanos (OEA) tem enfatizado a necessidade de os países tratarem o consumo de drogas, definitivamente, como uma questão de saúde pública. Após ampla investigação sobre o problema das drogas no continente, um relatório da OEA, divulgado em maio de 2013, recomenda que os usuários não sejam tratados como delinquentes ou cúmplices do narcotráfico, nem submetidos a prisões ou a sanções restritivas da liberdade. Ao contrário, sugere que os dependentes

SF/13218.21007-73

de drogas possam ter acesso ao tratamento em todos os níveis de atenção geral e especializada do sistema de saúde, com especial ênfase na identificação precoce e na intervenção breve no nível da atenção primária.[2]

SF/13218.21007-73

A Comissão Global de Políticas sobre Drogas, composta por sete ex-presidentes da República de diferentes países e diversos grandes líderes mundiais, tem clamado por uma "*revisão completa das leis e políticas de controle de drogas no plano nacional e mundial"*. Ao enfatizar o fracasso do modelo da guerra global contra as drogas, que apesar dos investimentos bilionários não tem sido capaz de frear a expansão do consumo de substâncias ilícitas, a Comissão Global faz um alerta:

> "*Para cada ano que continuamos com o enfoque atual, bilhões de dólares são desperdiçados em programas ineficientes, milhões de cidadãos são enviados para a prisão desnecessariamente, mais alguns milhões sofrem pela dependência às drogas de seus entes queridos que não têm acesso aos serviços de saúde e assistência social, e centenas de milhares de pessoas morrem por overdoses evitáveis e doenças contraídas pelo uso inseguro de drogas*"[3].

O Projeto de Lei da Câmara sob análise busca oferecer alternativas para melhorar a estrutura do atendimento aos usuários ou dependentes de drogas e suas famílias. Ele detalha os principais aspectos relativos ao tratamento e ao acolhimento de pessoas que usam drogas e da sua necessária reinserção social e econômica.

O projeto também dispõe sobre a articulação das ações realizadas nas três esferas de poder – federal, estadual e municipal –, que são de fundamental importância para o êxito das políticas de enfrentamento às drogas. Outros aspectos tratados incluem: ações preventivas dos riscos associados ao uso de drogas; ações repressivas ao tráfico pelo endurecimento de penas e por alterações nos procedimentos processuais de apreensão e alienação de bens e destruição de drogas apreendidas; mecanismos de financiamento e auxílio financeiro a projetos relacionados à atenção a usuários de drogas.

O texto da proposição é bem extenso e trata a política sobre drogas em suas diversas dimensões, inclusive promovendo a alteração de diferentes leis, não se limitando à Lei nº 11.343, de 2006, que, aliás, é mais

[2] José Miguel Insulza, "El Problema de las Drogas en las Américas". 2013. Pag. 109.
[3] "~~War~~ On Drugs: Report of the Global Comissiono n Drug Policy", 2011, p. 17.

objeto de acréscimos do que propriamente de modificações no texto vigente.

SF/13218.21007-73

Em razão da grande quantidade de inovações propostas e, considerando que são necessários alguns ajustes quanto à constitucionalidade e juridicidade da matéria, procederemos a sua análise por partes.

1. Da estruturação do SISNAD e da formulação das políticas públicas sobre drogas

O projeto reestrutura o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas, estabelecendo competências específicas a cada ente da Federação. A União, com as atribuições de formular e coordenar o SISNAD, formular a política nacional de drogas, promover integração da política de Estados e Municípios, instituir e manter o sistema nacional de informação sobre drogas, combater os crimes transfronteiriços, entre outras. Os Estados, atuando prioritariamente na atenção à saúde, no acolhimento, reinserção social e econômica de usuários e dependentes, além de formular a política estadual sobre drogas. Os Municípios, agindo com prioridade em programas de prevenção e desenvolvendo a política municipal sobre drogas.

A criação de sistemas e planos nacionais de políticas públicas, por iniciativa parlamentar, não constitui novidade em nosso ordenamento. Como exemplos, temos:

- Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC) e o Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil (SINPDEC), criados a partir de emendas parlamentares à Medida Provisória nº 547/2011, que foi convertida na Lei nº 12.608/2012. Nela, são estabelecidas diretrizes para a política pública, competências específicas para a União, os Estados e os Municípios, conteúdos mínimos para o plano nacional, definidos os órgãos que integram e os que gerem o sistema e até finalidades para o respectivo conselho nacional;

- Sistema Brasileiro do Desporto, estabelecido pela Lei nº 9.615/98 (Lei Pelé, de iniciativa do Deputado Arlindo Chinaglia - PL

SF/13218.21007-73

1.159/1995), compreendendo o Ministério do Esporte, o Conselho de Desenvolvimento do Desporto Brasileiro (criado pela lei, inclusive com a definição de suas competências) e o sistema nacional do desporto e os sistemas de desporto dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

- A Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010, elaborada a partir do PLS 354, de 1989, de autoria do Senador Francisco Rollemberg), determinando que a União, os Estados e os Municípios organizem e mantenham o Sistema Nacional de Informações sobre a Gestão dos Resíduos Sólidos (Sinir), além de detalhar conteúdos mínimos dos planos nacional, estaduais e municipais de resíduos sólidos (arts. 15, 17 e 19);

- A Política Nacional do Livro, instituída pela Lei nº 10.753, de 2003 (origem no PLS 186, de 2001, do Senador José Sarney), contendo dispositivos que obrigam o Executivo a implementar programas anuais para manutenção e atualização do acervo de bibliotecas públicas, desenvolver programas de incentivo à leitura e exigir acervos mínimos de livros para as bibliotecas escolares;

- A Lei do Saneamento (Lei nº 11.445/2007), originada de projeto da Comissão Mista do Saneamento do Senado Federal (PLS 219, de 2006), que estabelece a competência da União elaborar, sob a coordenação do Ministério das Cidades, o Plano Nacional de Saneamento Básico, define os elementos mínimos que o plano deverá conter, institui o Sistema Nacional de Informações em Saneamento Básico - SINISA, formulando os objetivos desse instrumento;

- Sistema Nacional de Armas (Sinarm): Lei nº 10.826/2003 – Estatuto do Desarmamento, de iniciativa parlamentar (PLS 292/1999, do Senador Gerson Camata). O art. 2º estabelece um rol de competências no âmbito do Sinarm.

Outros exemplos poderiam ser analisados, como: a Política Nacional do Idoso, estabelecida pela Lei nº 8.842/1994 (PLS 112/1990, da Comissão de Assuntos Sociais do Senado); o Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária, criado pela Lei nº 9.712/98 (PL 4340/93, do Deputado Odelmo Leão); a Política Nacional de Segurança de

Barragens, instituída pela Lei nº 12.334, de 20 de Setembro de 2010 (PLC 168/2009, do Deputado Leonardo Monteiro), entre outros.

SF/13218.21007-73

Em todos esses casos, há a atribuição de um feixe de competências para os diversos entes da Federação e, até mesmo, em alguns, para órgãos públicos específicos.

A jurisprudência e a doutrina constitucional brasileira consagram o entendimento de que as restrições à iniciativa parlamentar, em nosso sistema constitucional, são excepcionais e, portanto, devem ser interpretadas restritivamente. Significa dizer que as matérias sujeitas à iniciativa reservada estão sujeitas a uma interpretação estrita dos dispositivos que limitam a apresentação de proposições legislativas, inclusive as correlatas restrições ao poder de emenda parlamentar. Na ADI 973-MC e no RE 140.542, ao analisar o poder de emenda pelos membros do parlamento, o Supremo Tribunal Federal (STF) endossou a interpretação da taxatividade das cláusulas de restrição do poder de iniciativa. O STF também já reconheceu que não configura ofensa à reserva de iniciativa a proposição que trata da atribuições de órgãos, quando apenas são reproduzidos dispositivos normativos anteriores que tenham sido de iniciativa do Executivo (ADI 3112/DF). Infere-se, portanto, que a iniciativa parlamentar afigura-se legítima ao não violar a interpretação estrita das vedações constitucionais.

O Ministro do STF Luiz Roberto Barroso, em trabalho doutrinário, ao discorrer sobre as cláusulas pétreas da Constituição da República como limite para o poder constituinte derivado, considerou o seguinte, em relação ao princípio federativo:

> "... para que seja inválida por vulneração do limite material ao poder de reforma, uma emenda precisará afetar o núcleo essencial do princípio federativo, esvaziando o ente estatal de competências substantivas, privando-o de autonomia ou impedindo sua participação na formação da vontade federal."[4]

No mesmo contexto, em relação ao princípio da separação de Poderes:

[4] *Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo*, 2ª Ed., São Paulo: Saraiva, 2010, p. 173 (grifo nosso).

> "... é evidente que a cláusula pétrea de que trata o art. 60, § 4º, III, não imobiliza os quase 100 (cem) artigos da Constituição que, direta ou indiretamente, delineiam determinada forma de relacionamento entre Executivo, Legislativo e Judiciário. Muito diversamente, apenas haverá violação à cláusula pétrea da separação de Poderes se seu conteúdo nuclear de sentido tiver sido afetado. Isto é: em primeiro lugar, se a modificação provocar uma concentração de funções em um poder ou consagrar, na expressão do STF, uma 'instância hegemônica de poder'; e, secundariamente, se a inovação introduzida no sistema esvaziar a independência orgânica dos Poderes ou suas competências típicas."[5]

SF/13218.21007-73

Adotando as referências práticas, jurisprudenciais e doutrinárias acima, consideramos que os diversos dispositivos do PLC 37, de 2013, que estruturam o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e dispõem sobre a formulação das políticas sobre drogas, não incorrem em vício de constitucionalidade, salvo alguns dispositivos que, como veremos, exigem a criação de órgãos ou disciplinam detalhadamente a organização e o funcionamento da Administração Pública.

O art. 7º-A define quais órgãos e entidades integram o SISNAD. Ele não inclui, de forma imperativa, órgãos ou entidades dos Estados, Distrito Federal e Municípios, o que foi um dos motivos que levaram ao veto ao art. 6º da Lei, no ano de 2006.[6] Existem, apenas, referências genéricas a "órgãos governamentais de políticas sobre drogas" (inciso III) e "órgãos públicos responsáveis pela repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas" (inciso IV), o que não impõe, mas apenas viabiliza que Estados, Distrito Federal e Municípios, respeitadas suas autonomias, integrem o SISNAD. Não vislumbramos, com isso, violação ao princípio federativo.

O dispositivo também não afronta o princípio da separação dos Poderes, na medida em que não inova a composição do SISNAD e não cria novas atribuições aos órgãos públicos que já existem. Ele apenas reproduz o conteúdo do que já estabeleceu o Chefe do Poder Executivo no Decreto nº 5.912, de 27 de setembro de 2006, que regulamentou a Lei nº 11.343/2006. Não cria novos órgãos públicos, o que seria da iniciativa de lei reservada à Presidência da República. Tampouco promove alterações no desenho da atuação institucional dos órgãos existentes. Entendemos que o

---

[5] *Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo*, 2ª Ed., São Paulo: Saraiva, 2010, p. 175 (grifo nosso).

[6] "Art. 6º Integram o SISNAD o conjunto de órgãos e entidades do Poder Executivo da União, do Distrito Federal e Municípios que exercem as atividades que tratam os incisos I e II do art. 3º desta Lei."

art. 7º-A apenas dá condições para a integração, no âmbito das políticas sobre drogas, de órgãos afins, quando existentes, de acordo com suas atribuições.

SF/13218.21007-73

Pelas mesmas razões, consideramos constitucionais os dispositivos que estabelecem competências para a União, os Estados e ao Distrito Federal e aos Municípios, no âmbito do SISNAD (8º-A, 8º-B e 8º-C), dos que elencam os objetivos do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas (8º-D) e dos conselhos de políticas sobre drogas dos diferentes entes federados (8º-E) e do que estabelece objetivos para o sistema de informações sobre as políticas de drogas (art. 17).

Os dispositivos referidos apenas delineiam as linhas gerais da política pública, o que constitui atuação legítima dos representantes do povo. Para isso, são traçados objetivos e delineadas as atribuições de cada ente federado, sem a imposição de obrigações e sem qualquer esvaziamento das competências substantivas de qualquer deles. Antes, pelo contrário, viabiliza a participação de todos na formação da política nacional sobre drogas. Em relação à separação de Poderes, os dispositivos não retiram as competências típicas do Executivo, não cria órgãos nem impõem novas atribuições ou um novo desenho institucional a órgãos específicos.

Ressalvamos, apenas, alguns artigos que adentram, demasiadamente, no funcionamento da Administração Pública, disciplinando as ações de órgãos específicos. O art. 8º-F detalha o período do mandato dos membros dos conselhos de políticas sobre drogas e determina a data de sua posse, além de aludir à lei orçamentária estadual ou municipal, obrigando à previsão de recursos para esses órgãos, o que significaria, por dedução lógica, a obrigatoriedade de sua criação. Da mesma forma, os artigos 3º-C, 3º-F a 3º-H que o art. 7º do projeto introduz na Lei nº 7.560/86, regulam em detalhes o funcionamento dos órgãos gestores dos fundos de políticas sobre drogas, incluindo regras sobre a forma de emitir recibos, de administrar as contas e de realizar suas reuniões.

Para esses casos, sempre que possível, buscamos uma redação em termos mais gerais, que assegure a ideia central do texto aprovado pela Câmara dos Deputados. Pois não pode o Poder Legislativo Federal, no uso de sua competência legislativa ordinária, detalhar como deve se organizar e funcionar órgãos das estruturas administrativas de Estados, Distrito Federal

e Municípios, sem violar o princípio federativo e o art. 84, VI, *a*, da Constituição da República.

SF/13218.21007-73

Quanto ao mérito da nova configuração proposta para o Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas, consideramos que ela se revela adequada ao propósito de se construir uma política de drogas articulada em todos os níveis, não apenas federativo, entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios, como também setorial, do SISNAD com o Sistema Único de Saúde (SUS) e o Sistema Único de Assistência Social (SUAS). O § 2º do art. 3º exige que referidos sistemas atuem de forma articulada, o que significa não concorrerem entre si no âmbito de suas competências materiais.

Com relação ao Plano Nacional de Políticas sobre Drogas (art. 8º-D), buscamos aprimorar a redação de alguns objetivos e acrescentamos o objetivo de fortalecer a rede de atenção psicossocial como estratégia prioritária para a atenção integral ao usuário ou dependente de drogas. Também passamos a assegurar a participação da sociedade civil nos processos de formulação, implementação, monitoramento e avaliação do plano nacional.

No que se refere aos conselhos de políticas públicas sobre drogas, consideramos que eles foram devidamente valorizados pelo PLC. Presentes em âmbito federal, estadual e municipal, os conselhos representam uma importante forma de institucionalidade pública e democrática no país, pois eles abrem os processos de formulação, gestão, controle e avaliação das políticas públicas, à participação da sociedade, retirando-os das esferas exclusivas dos Poderes Executivo e Legislativo. Por isso, consideramos que será oportuno o projeto tratar não só dos conselhos dos Estados, Distrito Federal e Municípios, como também da União. De igual forma, que seja prevista a ação articulada dos conselhos de políticas sobre drogas com os conselhos de saúde e de assistência social do respectivo ente federado, e que a participação da sociedade esteja assegurada de forma paritária com órgãos governamentais (novos §§ 2º e 3º do art. 8º-E).

Outra alteração quanto aos conselhos de políticas sobre drogas atende à sugestão do Colégio de Presidentes de Conselhos Estaduais de Políticas sobre Drogas, que, em manifestação a este Relator, pediu a inclusão das expressões "normativo e de deliberação coletiva" no *caput* do art. 8º-E, como características essenciais dos conselhos. Na avaliação dos

presidentes de conselhos estaduais, a redação original do projeto torna-os meros auxiliares ou coadjuvantes na elaboração e implantação da política pública em cada Estado, inclusive ignorando características vigentes em colegiados estaduais e municipais pelo país.

SF/13218.21007-73

Não podemos, de fato, desconsiderar o avanço que, historicamente, alguns os conselhos estaduais conquistaram, que é o de elaborar e, até, coordenar as políticas locais, exercendo um verdadeiro controle social das políticas públicas. Com isso, mas buscando respeitar a autonomia de cada ente federado para definir as competências de seus órgãos, acolhemos a sugestão acrescentando o § 1º ao art. 8º-E, para permitir que cada ente federado, mediante lei própria, possa conferir poder normativo aos conselhos de políticas sobre drogas por eles constituídos, para que deliberem a respeito de suas respectivas políticas sobre drogas.

2. Das atividades de prevenção do uso indevido de drogas

A Lei nº 11.343/21006, em vigor, define como atividades de prevenção aquelas direcionadas para a redução dos fatores de vulnerabilidade e risco e para a promoção e o fortalecimento dos fatores de proteção. A lei também já estabelece um rol de treze princípios e diretrizes para as atividades de prevenção ao uso indevido de drogas, que são devidamente mantidos pelo projeto, aos quais acrescentamos: a divulgação de informações sobre ações de prevenção do uso de drogas e de atenção à saúde do usuário ou dependente; e a promoção de campanhas que visem a informar e estimular o diálogo, a solidariedade e a inserção social de pessoas que fazem uso problemático de drogas, não os estigmatizando ou discriminando.

Ao criar a Semana Nacional de Políticas Sobre Drogas, o projeto estabelece um instrumento importante para a difusão de informações, de debates públicos, de difusão de boas práticas de prevenção, tratamento, acolhimento e reinserção socioeconômica, de campanhas, de mobilização da comunidade e dos sistemas de ensino. Não se trata de uma data comemorativa, como alude o projeto, mas, antes, de um esforço concentrado de ações preventivas e ações de comunicação focadas na prevenção, no âmbito das políticas sobre drogas.

SF/13218.21007-73

Ainda no aspecto da prevenção, não podemos deixar de estar atentos aos riscos do consumo abusivo de bebidas alcoólicas. Assim como o cigarro, o álcool é uma droga culturalmente aceita e, portanto, considerada lícita, apesar dos danos mais do que comprovados que ambos produzem à saúde individual e coletiva.

A Organização Mundial de Saúde reconhece que o consumo de álcool e os problemas a ele relacionados variam nos países do mundo, mas é significativo o peso que as doenças e as mortes representam. São cerca de 2,25 milhões a 2,5 milhões de pessoas que morrem por causa do álcool, por ano, no mundo.[7] De acordo com a OMS:

> "O consumo de álcool é o terceiro maior fator de risco do mundo para doenças e incapacidades; em países de renda média, é o maior fator de risco. O álcool é fator causal de 60 tipos de doenças e lesões e um é compõe a causa de outros 200. Quase 4% de todas as mortes ao redor do mundo são atribuías ao álcool, mais que as mortes causadas por HIV/AIDS, violência ou tuberculose. O álcool também está associado com diversas questões sociais, incluindo violência, negligência e abuso infantil e absentismo do trabalho."[8]

Embora o Brasil tenha avançado muito nas restrições ao cigarro (advertência de riscos em rótulos, limitações no patrocínio de eventos, proibição de propaganda, proibição do consumo em determinados lugares), inclusive levando à redução de seu consumo, o mesmo não se verifica com relação à bebida alcoólica.

A legislação em vigor restringe a publicidade de bebidas alcoólicas apenas para bebidas com teor alcoólico superior a 13 graus Gay-Lussac (art. 4º c/c parágrafo único do art. 1º da Lei nº 9.294/96), o que deixa de fora a cerveja, *ices* e outras bebidas de teor alcoólico menos elevado. Nosso ordenamento, porém, considera alcoólica toda bebida com graduação alcoólica igual ou superior a 0,5 grau Gay-Lussac. É o que se verifica na Política Nacional Sobre o Álcool, que "dispõe sobre as medidas para redução do uso indevido de álcool e sua associação com a violência e criminalidade", instituída pelo Decreto nº 6.117/2007, assim como pelo Decreto nº 6.871/2009, que regulamenta a Lei nº 8.918/94, para dispor sobre a padronização, a classificação, o registro, a inspeção, a produção e a fiscalização de bebidas.

---

[7] Organização Mundial de Saúde (OMS), "Global Status Report on Alcohol and Health". Genebra: OMS, 2011, pág. 20.

[8] Idem, pág. X.

SF/13218.21007-73

O que buscamos ampliar no PLC 37, de 2013, portanto, é apenas a abrangência, para todas as bebidas alcoólicas, da restrição já existente para bebidas com mais de 13 graus de teor alcoólico.

Devemos observar que a restrição legal à publicidade de bebidas alcoólicas não possui a mesma amplitude das restrições aplicáveis aos produtos fumígeros. Não se aplicam, por exemplo, as proibições de patrocínio de atividade cultural ou esportiva, de propaganda por meio eletrônico ou a propaganda indireta contratada, também denominada *merchandising*. A restrição legal significa, apenas, proibir a propaganda no rádio e na televisão das seis às vinte e uma horas e vedar a associação da bebida ao esporte, ao desempenho saudável de qualquer atividade, à condução de veículos e a imagens ou a ideias de maior êxito ou sexualidade das pessoas, além de exigir no rótulo a advertência: "Evite o Consumo Excessivo de Álcool". E isso somente para as bebidas com teor alcoólico superior a 13 graus Gay-Lussac.

De acordo com uma pesquisa de especialistas da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), com 133 estudantes de idade entre 14 e 17 anos, 82,7% relataram já ter experimentado bebidas alcoólicas, dentre os quais 44,4% referiram consumo com alguma frequência: pelo menos uma vez ao mês ou aos finais de semana. O objetivo da pesquisa foi de analisar a apreciação de propagandas de cerveja por adolescentes e qual a relação com a exposição prévia às mesmas e o consumo de álcool. Dos adolescentes entrevistados, 79% assistiram previamente pelo menos uma das 32 propagandas exibidas durante a pesquisa. Segundo os pesquisadores, a exposição à publicidade e a atratividade da publicidade de bebidas alcoólicas estão relacionados com uma maior expectativa de consumo futuro e com um consumo maior e mais precoce, principalmente entre adolescentes e adultos jovens.[9]

Vale mencionar que o Ministério Público de São Paulo iniciou uma campanha para mobilizar a sociedade em torno desse assunto, que atinge os interesses da criança e do adolescente expostos diariamente à propaganda de cerveja. Intitulada "Cerveja Também é Álcool", a campanha quer incluir a cerveja na legislação que restringe a publicidade de bebidas alcoólicas, o que vai ao encontro da proposta que formulamos para o art. 19-C da Lei nº 11.343/2006.

[9] VENDRAME, Alan; PINSKY, Ilana; FARIA, Roberta and SILVA, Rebeca. Apreciação de propagandas de cerveja por adolescentes: relações com a exposição prévia às mesmas e o consumo de álcool. *Cad. Saúde Pública* [online]. 2009, vol.25, n.2, pp. 359-365.

SF/13218.21007-73

3. Da reinserção social e econômica

A lei em vigor define as atividades de reinserção social do usuário ou do dependente de drogas como aquelas direcionadas para sua integração ou reintegração em redes sociais.

O projeto insere quatro novos princípios e diretrizes que guiarão as atividades de atenção e reinserção social, aos quais acrescentamos outros três: a manutenção de usuários e dependentes inseridos na escola e no trabalho, ainda que estejam em tratamento; a promoção de condições indispensáveis à garantia da atenção integral e acesso igualitário de usuários e dependentes aos serviços e ações da área de saúde; e o desenvolvimento de atividades permanentes que busquem a prevenção de agravos à saúde e de doenças relacionadas ao uso de drogas, tais como a infecção pelo vírus da imunodeficiência humana (HIV) e Hepatite C.

No campo da educação, o PLC estabelece que as pessoas atendidas por órgãos integrantes do SISNAD terão atendimento nos programas de educação profissional e tecnológica, educação de jovens e adultos e alfabetização. Prevê, também, que, mediante instrumentos de cooperação, as escolas dos Serviços Nacionais de Aprendizagem (Senai, da indústria; Senac, do comércio; Senar, rural; Senat, do transporte) poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas. No mesmo sentido, os estabelecimentos de qualquer natureza poderão ofertar vagas de aprendizes a adolescentes usuários do SISNAD, conforme o respectivo instrumento de cooperação.

Com relação à reinserção pelo trabalho de pessoas atendidas pelas políticas sobre drogas, o projeto reserva 3% das vagas em empresas vencedoras de licitações de obras públicas que gerem mais de 30 postos de trabalho. O postulante à vaga deve estar cumprindo seu plano individual de atendimento e deve abster-se do uso de drogas

Consideramos que referida cota em obras públicas dificultará os processos de licitações públicas, que já são complexos, burocratizados e apresentam questões das mais diversas ordens. A criação das cotas encarecerá o processo para o poder público, onerando de modo ineficiente os contratos das obras públicas. Ademais, em muitos casos as obras

SF/13218.21007-73

públicas são realizadas em localidades distantes dos serviços da rede de atenção psicossocial, o que pode dificultar ainda mais, quando não comprometer completamente a eficácia do tratamento da dependência de droga. Existem maneiras de promover a reinserção social atribuindo menores custos à sociedade, como por meio de incentivos econômicos e programas específicos de inserção no mercado de trabalho, com os quais poderão colaborar os setores público e privado.

É nesse sentido que acolhemos sugestão do Governo Federal para propor que os órgãos integrantes do SISNAD encaminhem o usuário ou dependente de drogas submetidos a tratamento ou acolhimento ao Sistema Nacional de Emprego - SINE e a programas de inserção no mercado de trabalho. Tais programas deverão contemplar estratégias específicas de atendimento aos usuários ou dependentes de drogas, inclusive priorização na contratação de mão-de-obra para obras e serviços públicos terceirizados, visando sua efetiva reinserção social e econômica. Acrescentamos o dever desses programas assegurarem a proteção de sua intimidade contra qualquer forma de discriminação, por sua condição de usuário ou dependente de drogas, a fim de se evitar o estigma e facilitar o processo de reinserção social e econômica da pessoa

4. Da atenção à saúde do usuário ou dependente de drogas

Tratar o consumo e o abuso de drogas no âmbito da saúde pública – e não no da justiça criminal – exige do Estado uma estrutura de atenção capaz de lidar com o problema em todas as suas dimensões. A dependência de drogas deve ser tratada como uma doença crônica resultante de uma série de fatores biológicos, psicológicos e sociais.

Atualmente, a Lei nº 13.343, de 2006, prevê que as redes dos serviços de saúde da União, dos Estados, do DF e dos Municípios desenvolverão programas de atenção ao usuário e ao dependente de drogas, respeitadas as diretrizes do Ministério da Saúde e os princípios previstos na lei.

Conforme já apresentamos acima, o presente projeto confere uma disciplina mais detalhada ao tratamento do usuário ou dependente, prevendo como prioridade o tratamento ambulatorial e, excepcionalmente, formas de internação em unidades de saúde e hospitais gerais.

SF/13218.21007-73

Consideramos que o os direitos individuais da pessoa que irá realizar o tratamento estão resguardados por meio dos diversos requisitos e condições criados pelo PLC, sobre os quais promoveremos apenas pequenos ajustes, como se verá. Podemos mencionar, por exemplo, os protocolos técnicos de tratamento a serem dispostos, em âmbito nacional, pela União; e as garantias em relação às internações, como: a de que só poderão ser feitas em hospitais gerais, dotados de equipes multidisciplinares; que deverá ser autorizada por médico registrado no CRM do mesmo Estado; o prazo máximo de noventa dias para a internação involuntária; o dever de comunicação ao Ministério Público, à Defensoria Pública e a outros órgãos de fiscalização; o sigilo das informações; entre outras garantias já relatadas.

Do ponto de vista médico, internar um dependente químico contra a sua vontade é medida questionável quanto à efetividade terapêutica e é uma das principais razões apontadas pelos especialistas da área de saúde mental para contraindicarem tal medida. O cuidado extra-hospitalar é que desempenha um papel estratégico para a reinserção familiar e social, e não o isolamento dos indivíduos. De modo que a internação involuntária não é recomendada para todo e qualquer uso de drogas, mas apenas para os casos em que esse uso se torna muito problemático, casos de intoxicação aguda ou de risco acentuado à saúde.

A Lei nº 10.216, de 2001 (Lei da Reforma Psiquiátrica), que dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais (causados ou não pelo uso ou abuso de drogas), já exigia que "a internação, em qualquer de suas modalidades, só será indicada quando os recursos extra-hospitalares se mostrarem insuficientes" (art. 4º) É esse o modelo que devemos seguir nas alterações à Lei nº 11.343, de 2006, destacando que o PLC 37, de 2013, cria mais garantias à pessoa internada do que as constantes da Lei da Reforma Psiquiátrica, como a previsão de um prazo máximo de internação (90 dias) e o dever de o órgão de saúde comunicar a internação não só ao Ministério Público como à Defensoria Pública e a outros órgãos de fiscalização.

Do ponto de vista jurídico, há de se considerar que o dependente de drogas que chega ao ponto de necessitar ser compulsoriamente internado está em estágio de sério comprometimento de suas funções cognitivas, podendo agir em prejuízo de sua própria integridade física. Só aí é que se pode justificar a intervenção excepcional do Estado na esfera do indivíduo. Do contrário, estaria a se impor ao usuário uma consequência jurídica equivalente à pena privativa de

liberdade, atingindo, sem o devido processo legal, o núcleo essencial de direitos da personalidade, incluída a liberdade de autodeterminação, e de direitos e garantias individuais previstos nos incisos II (princípio da legalidade), X (direito à intimidade, à vida privada e à honra), XXXIX (princípio da legalidade e anterioridade da lei penal) e LIV (garantia do devido processo legal) do art. 5º da Constituição da República.

SF/13218.21007-73

O Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime (UNODC), em documento elaborado em conjunto com a Organização Mundial de Saúde, de 2008, descreveu dez princípios gerais que orientam o tratamento da dependência de drogas, entre os quais faz a seguinte recomendação:

> "Como em qualquer procedimento médico, em geral o tratamento para dependência de drogas, seja psicológica ou farmacológica, não deve ser forçada aos pacientes. Apenas em situações excepcionais de crise com alto risco para o paciente ou terceiros, o tratamento compulsório deve ser ordenado em condições e com duração especificadas em Lei."[10]

O tratamento, portanto, não deve ser forçado aos pacientes. Qualquer estratégia de tratamento para a dependência de drogas deve respeito aos direitos humanos em geral e, especialmente, aos direitos à autonomia e à autodeterminação, ao combate ao estigma, preconceito e à discriminação.

A internação involuntária será reservada apenas para situações em que não reste alternativa e sirvam para proteger o próprio dependente. O uso indiscriminado desse instrumento contraria não só a Constituição como a lógica da própria Lei nº 11.343, de 2006, que define entre os princípios e diretrizes das atividades de prevenção o fortalecimento da autonomia e da responsabilidade individual em relação ao uso indevido de drogas (art. 19, III). Não se pode olvidar que, no âmbito do tratamento, o dependente de drogas não está isento da responsabilidade que lhe compete no esforço de melhora.

Ao nosso sentir, no entanto, o texto do PLC ainda dá margem para que a internação involuntária seja usada não como um último recurso de absoluta exceção. O projeto dispõe que a internação involuntária será indicada "na hipótese comprovada da impossibilidade" de utilização de

[10] Escritório das Nações Unidas para Drogas e Crime (UNODC) e Organização Mundial de Saúde (OMS), "Principles of Drug Dependence Treatment", março de 2008, p. 10.

SF/13218.21007-73

outras alternativas terapêuticas, o que, na prática significa não exigir que outras alternativas sejam, efetivamente, tentadas. Para assegurar a devida proteção aos direitos da pessoa em tratamento, melhor seguir o texto consagrado pelo Ministério da Saúde no art. 2º da Portaria nº 2391/GM, de 26 de dezembro de 2002, que regulamenta o controle das internações psiquiátricas, estabelecendo que ela deverá ocorrer "após a utilização" das demais possibilidades terapêuticas.

Outro ajuste que entendemos necessário no § 5º do art. 23-A é assegurar que a família possa interromper a internação involuntária, quando não houver risco imediato de vida para si e/ou para terceiros, avaliado pelo médico. O texto do projeto permite entender que a família apenas poderia requerer a interrupção do tratamento ao médico, que em qualquer circunstância decidiria sobre a interrupção (incisos III e IV). Para tanto, adotamos redação semelhante à da Lei nº 10.216, de 2001 (art. 6º, § 2º), que diz, com mais clareza, que "o término da internação involuntária dar-se-á por solicitação escrita do familiar, ou responsável legal, ou quando estabelecido pelo especialista responsável pelo tratamento". Incluímos, também, a possibilidade de servidores públicos da área de saúde ou da assistência social solicitarem ao médico o término da internação involuntária, medida que visa à proteção, especialmente, de pessoas mais carentes e sem vínculos familiares (novo inciso V).

Cabe, ainda aqui, referir-nos à inclusão de um novo art. 23-B ao projeto, especificando um rol de direitos fundamentais dos dependentes de drogas, no que tange à atenção à saúde. Entre esses direitos estão: ter acesso a tratamentos que respeitem sua dignidade e consentâneos com suas necessidades; receber informações prestadas por equipe multiprofissional de saúde a respeito dos tratamentos disponíveis, incluindo os desconfortos, riscos, efeitos colaterais e benefícios associados; escolher de forma autônoma e responsável seu tratamento; não ser internado contra sua vontade, exceto nas circunstâncias previstas na lei, já referidas acima; receber atenção psicossocial durante e após o tratamento, sempre que necessário; ter a presença médica para esclarecer a necessidade ou não de sua hospitalização involuntária; ser tratado em ambiente terapêutico pelos meios menos invasivos possíveis e, preferencialmente, em serviços comunitários de saúde mental; ter garantia de sigilo nas informações prestadas.

5. Do acolhimento pelas Comunidades Terapêuticas Acolhedoras

SF/13218.21007-73

O PLC reconhece a coexistência entre o atendimento governamental e os serviços oferecidos pelas comunidades terapêuticas acolhedoras. Esse reconhecimento é justo, pois essas entidades desenvolvem o trabalho de acolhimento, em alguns casos, há mais de 30 anos, e não se pode negar que elas surgiram para suprir uma necessidade real e urgente da sociedade, no vácuo de uma ação do Estado e em face de uma omissão histórica do poder público. Também não podemos fechar os olhos para a relevância do serviço que prestam a usuários e, indiretamente, a toda sociedade.

No que se refere à definição legal e à participação das comunidades terapêuticas acolhedoras no SISNAD, promovemos uma reordenação de dispositivos, realocando-as de um inciso próprio da composição do SISNAD para incluí-las na categoria mais geral a que pertencem, qual seja das organizações sociais (inciso V do art. 7º-A). Também transpusemos a definição de, contida no § 3º do art. 7º-A, para o *caput* do art. 26-A, que compõe o capítulo próprio dessas entidades.

Estamos de acordo que as comunidades terapêuticas acolhedoras tenham suas normas de referência para o funcionamento e para o cadastramento definidas pela Secretaria Nacional Antidrogas, vinculada ao Ministério da Justiça, pois consideramos que o SISNAD, com todos os órgãos que o integram, deve atuar em harmonia com outros dois sistemas: o Sistema Único de Saúde (SUS) e o Sistema Único de Assistência Social (SUAS). É o que estabelece o próprio projeto (§ 2º do art. 3º da Lei nº 11.343/2006). Ademais, a própria Lei nº 11.343/2006 já estabelece que as atividades de atenção e as de reinserção social do usuário e do dependente de drogas e respectivos familiares devem observar, como princípio e diretriz, o respeito ao usuário e ao dependente de drogas, independentemente de quaisquer condições, observados os direitos fundamentais da pessoa humana, os princípios e diretrizes do Sistema Único de Saúde e da Política Nacional de Assistência Social (art. 22, I).

Buscamos aprimorar o texto para eliminar qualquer ambiguidade que possa haver na caracterização das comunidades terapêuticas acolhedoras, de modo que reste claro que não se caracterizam como unidades de saúde. A ambiguidade surge quando o projeto estabelece que essas entidades se caracterizam pela oferta de projetos terapêuticos,

obriga-as a elaborar um Plano Individual de Atendimento (PIA), com elementos próprios da área de saúde (conforme o art. 23-B), mas, ao mesmo tempo, confere-lhes prioridade absoluta na utilização da rede do SUS (§ 3º do art. 26-A) e expressamente as descaracteriza como equipamentos de saúde (§ 5º do art. 26-A). Procuramos esclarecer a ambiguidade com as seguintes alterações: especificando que os projetos terapêuticos oferecidos têm como principal instrumento a convivência entre os pares; esclarecendo que as comunidades terapêuticas acolhedoras deverão se articular com o SUS e o SUAS para garantir a integralidade da atenção à saúde e preparar o processo de reinserção social da pessoa acolhida; assegurando-lhes prioridade na utilização da rede de atendimento do SUS, mas conforme o fluxo organizativo e institucional estabelecido pelo SUS.

SF/13218.21007-73

Verificamos que o projeto impõe critérios importantes para que possa ocorrer o acolhimento, no intuito de resguardar os direitos das pessoas acolhidas. Destacamos, desde logo, que o projeto deixa claro que as comunidades terapêuticas devem oferecer ambiente residencial, proibido o isolamento físico, não podem realizar internações, qualquer que seja a modalidade (voluntária ou involuntária), e que a adesão e a permanência são voluntárias. O acolhimento dependerá de uma avaliação médica prévia. Isso porque os casos de natureza grave que mereçam atenção médico-hospitalar deverão ser encaminhados à rede de saúde. Se for impossível realizar previamente a avaliação médica, ela deverá ser providenciada no prazo máximo de sete dias, desde que não haja risco de morte à pessoa.

Acrescentamos um rol de obrigações a serem observadas pelas comunidades terapêuticas acolhedoras, que visam, sobretudo, a proteger direitos fundamentais e assegurar garantias individuais para a pessoa acolhida. Para esse propósito, utilizamos como referenciais a Resolução - RDC 29, de 30 de junho de 2011, da Anvisa, e o Edital de Chamamento Público nº 1/2013, da Senad/MJ. O rol diz respeito, fundamentalmente, a obrigações: de informar à família e órgãos públicos, inclusive o Conselho Tutelar, sobre os acolhimentos realizados, assim como os desligamentos, desistências e evasões; de permitir a comunicação com familiares; de respeitar a integridade física e psíquica e os direitos à privacidade, à liberdade de crença, à alimentação e alojamentos adequados. Também estipula que as comunidades terapêuticas acolhedoras observem as normas de segurança sanitária e articulem-se com o SUS e o SUAS, para garantir a integralidade da atenção à saúde e preparar o processo de reinserção social da pessoa acolhida.

SF/13218.21007-73

6. Dos aspectos penais e processuais penais

A Lei nº 11.343, de 2006, aumentou o rigor penal contra o tráfico: elevou a pena mínima de três para cinco anos; vedou a conversão das penas em restritivas de direitos (penas alternativas); impediu a liberdade provisória; endossou o que já previra a Lei dos Crimes Hediondos (Lei nº 8.072/90), de mais tempo de cumprimento de pena para a concessão de livramento condicional (2/3 da pena ou 3/5, se reincidente, sendo que para os demais crimes é de 1/3, ou 1/2 se reincidente), vedando-o para o reincidente específico.

O resultado das escolhas políticas de 2006 podem ser sentidos, atualmente, em números que evidenciam sua trágica ineficiência. Prendeu-se muito mais por tráfico, mas a prática desse crime não foi reduzida.

De 2007 a 2010, o número de presos por tráfico de drogas aumentou 62% - de 65.494 para 106.491, o que, por sua vez, representa 20% de todos os presos brasileiros, contra 10,5% em 2006. Nesses três anos, o tráfico de entorpecentes ultrapassou o crime de roubo qualificado como tipo penal mais comum nas prisões. Atualmente, há em nosso sistema aproximadamente 550 mil pessoas presas, das quais 138 mil (25%) por crimes relacionados a drogas. Quase metade da população carcerária (43%) é constituída por presos provisórios, ou seja, que não possuem uma condenação definitiva pela Justiça (dados do Sistema Integrado de Informações Penitenciárias, do Departamento Penitenciário Nacional do Ministério da Justiça).

A população carcerária feminina é particularmente afetada por esse fenômeno. Em 2006, havia 5.800 mulheres presas por tráfico; em 2012, cerca de 14 mil. Hoje, a prisão por tráfico representa cerca de metade de toda a população carcerária feminina (dados do Infopen).

A propósito da taxa de encarceramento no Brasil, verificamos que ela triplicou nos últimos dezesseis anos. A proporção, que era de 1 preso para cada 627 adultos, em 1995, está em 1 preso para cada 262

SF/13218.21007-73

adultos. Já é a terceira maior taxa entre os dez países mais populosos.[11] De acordo com um levantamento realizado pela rede de notícias BBC Brasil, o ritmo de crescimento da população carcerária brasileira, nas últimas duas décadas (380,5%), só foi superado pelo do Cambodja (678% em 17 anos) e está em nível ligeiramente inferior ao de El Salvador (385% em 19 anos). Mantendo essa tendência de crescimento, em dois ou três anos o Brasil tomará o posto de terceira maior do mundo em números absolutos da Rússia, que registrou recentemente uma redução no número de presos, de 864.197 ao final de 2010 para 708.300 em novembro de 2012.[12]

Podem-se apontar como causas desse crescimento acelerado do número de prisioneiros no país não só o aumento da criminalidade, mas também do endurecimento da legislação penal, da melhoria do trabalho da polícia e da maior rapidez da Justiça criminal. Mas é preciso colocar em questão até que ponto a sociedade suporta o esforço de abrir novas vagas nesse ritmo de crescimento do número de prisões. A taxa de ocupação dos presídios já atinge 177%, ou seja, está próxima do dobro da capacidade. Com a consciência de que não se pode abrir mão das prisões, é preciso questionar, inclusive, se o encarceramento excessivo é eficiente no combate ao crime. E quais alternativas podem existir para a ressocialização do condenado e sua reinserção produtiva no mercado de trabalho. Quase 10% dos que presos atuais foram condenados a penas totais de até quatro anos. Apenas 8,6% têm acesso a alguma forma de educação e somente 20% participam em algum programa de trabalho (Infopen/Depen/MJ, dezembro de 2012). Os serviços de saúde a que têm acesso são extremamente precários.

Apesar do quadro de superencarceramento, vários indicadores de criminalidade continuaram aumentando. De 1990 a 2010, os homicídios aumentaram 23% na proporção por 100 mil habitantes. O tráfico de drogas não foi controlado. Tampouco temos verificado a redução do consumo de drogas. Ao contrário, o tráfico introduziu o crack no Brasil e, nos últimos anos, essa droga tornou-se uma realidade em pelo menos 70% dos municípios do país, segundo levantamento da Confederação Nacional dos Municípios (CNM). O consumo de cocaína no país também cresceu substancialmente nos últimos seis anos, de 0,7% para 1,75% da população

[11] Folha de São Paulo. "Taxa de presos no Brasil quase triplica em 16 anos", 25.3.2012. Disponível em http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/33316-taxa-de-presos-no-brasil-quase-triplica-em-16-anos.shtml

[12] BBC Brasil. "Número de presos explode no Brasil e gera superlotação de presídios", 28.12.2012, disponível em http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2012/12/121226_presos_brasil_aumento_rw.shtml

entre 15 e 64 anos, segundo o Relatório Mundial sobre Drogas 2013, do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC).[13]

SF/13218.21007-73

É sabido que a rede do tráfico de drogas opera de forma organizada e hierarquizada, envolvendo diferentes graus de participação e importância. Há envolvimentos absolutamente engajados e com domínio do fato final, mas também há envolvimentos marginais e até insignificantes, de pessoas facilmente substituíveis em caso de morte ou prisão e que nada interferem na estrutura final da organização criminosa. A lei penal, porém, não tem gradação. A conduta ora se caracteriza como de consumo pessoal, ensejando penas diversas da privativa de liberdade, ora como tráfico, levando à reclusão e à equiparação ao crime hediondo.

Uma pesquisa realizada por pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e da Universidade Federal de Brasília (UnB), de 2009, apontou que 80% dos presos por tráfico são microtraficantes, em sua maioria jovens entre 16 e 27 anos, que atuam como autônomos, são desorganizados, pobres e a maioria vende drogas para sustentar seu próprio vício.[14]

Essa pesquisa analisou 730 sentenças judiciais de primeira instância, 128 acórdãos de tribunais no Rio de Janeiro e no Distrito Federal, 103 acórdãos do STJ e decisões do STF que tinham por objeto crimes de drogas e identificou que, em 89% dos casos, o réu foi preso em flagrante; em 62%, o condenado por tráfico de drogas respondeu sozinho ao processo. Quando houve concurso de agentes, em 87% dos casos não houve quadrilha ou bando – ou seja, a atuação se deu entre duas ou três pessoas. Em 55% dos casos os réus eram primários, e em 46% dos casos foi aplicada a causa de diminuição de pena prevista no § 4º do art. 33 (agente primário, de bons antecedentes, que não se dedica à atividade criminosa nem integra organização criminosa).[15]

Em 2011, o Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo confirmou o diagnóstico acima mencionado, registrando que, na cidade de São Paulo, prevalecem as prisões em flagrante por patrulhamento de rotina da Polícia Militar (87%), na via pública (82%), o que resulta basicamente na atuação do sistema de justiça criminal para

[13] "World Drug Report 2013". Nova Iorque: UNODC, 2013, pág. 89.
[14] "Tráfico de Drogas e Constituição", Projeto Pensando o Direito nº 1/2009. Brasília: Ministério da Justiça, 2009.
[15] Ob. cit., idem.

deter a "ponta" da rede de tráfico. Em regra, apreende-se uma pessoa por ocorrência (69%) e o policial é a única testemunha do processo (74%); a média de apreensões é de 66,5 gramas; na grande maioria das vezes os acusados foram presos desarmados (97%).[16]

SF/13218.21007-73

Em resumo, o que os dados acima evidenciam é que o sistema de Justiça criminal incide muito seletivamente, tendo como alvos principais os jovens, pobres, não brancos e primários, que são presos sozinhos no flagrante, sem porte de arma e com pequena quantidade de droga, tendo como única testemunha presencial o próprio policial que efetuou o flagrante.

Essas condenações e política de repressão às drogas concentrada no varejo do tráfico não chegam a incomodar a estrutura desse mercado e, ao contrário, parecem fortalecê-la, ao submeter jovens pequenos traficantes a longos períodos nas prisões brasileiras, notoriamente conhecidas como "escolas do crime". A exposição dessa juventude ao ambiente penitenciário não nos traz qualquer perspectiva de produzir bons resultados no combate ao crime organizado.

O Projeto de Lei da Câmara sob análise promove duas inovações significativas para a esfera penal. A primeira alarga a concepção de tráfico privilegiado, para incluir os agentes que pratiquem o crime com pequena quantidade de drogas e sob outras circunstâncias de fato que demonstrem um menor potencial lesivo da conduta. Considerando que a Lei nº 11.343/2006 não trouxe instrumentos que permitam ao juiz diferenciar a resposta penal aos diferentes "tipos" de traficantes que compõem a realidade do tráfico no Brasil, não lhes oferecendo respostas intermediárias dentro do conceito amplo de "tráfico", vemos com bons olhos a proposta de oferecer ao juiz um instrumento para dosar melhor a pena conforme a gravidade do caso.

A segunda inovação de natureza penal proposta pelo projeto é uma forma de tráfico qualificado pela chefia de organização criminosa, com o aumento da pena mínima de cinco para oito anos de reclusão (§ 5º proposto para o art. 33 da Lei nº 11.343/2006). Organização criminosa é definida como a associação de quatro ou mais pessoas, estruturalmente ordenada e caracterizada pela divisão de tarefas, ainda que informalmente,

[16] NEV/USP, Sumário executivo da pesquisa "Prisão provisória e lei de drogas", 2011. p. 16.

com objetivo de obter, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer natureza mediante a prática de crimes (§ 6º para o mesmo art. 33).

SF/13218.21007-73

Essa inovação tem o mérito de buscar conferir uma reprimenda mais severa àquele que exerce o comando do tráfico de drogas. No entanto, tornou-se desnecessária e, até, tecnicamente inadequada após a promulgação da Lei nº 12.850, de 02 de agosto de 2013, que é específica e confere um tratamento mais completo às organizações criminosas. Como se percebe, essa lei foi sancionada quando a Câmara dos Deputados já havia aprovado o PLC 37, de 2013 (PL 7.663/2010, na origem). A lei de 2013 define "organização criminosa" em termos idênticos aos do PLC 37, mas cria o tipo penal de "promover, constituir, financiar ou integrar, pessoalmente ou por interposta pessoa, organização criminosa", com pena de três a oito anos de reclusão. Prevê o agravamento da pena para quem exerce o comando da organização criminosa e há causas de aumento de pena que podem majorá-la em até dois terços (se houver emprego de armas de fogo, se envolver criança, adolescente ou funcionário público, se os lucros forem destinados ao exterior, entre outras hipóteses). Dessa forma, com a lei já vigente, a punição aplicada ao chefe do tráfico poderá, em tese, ser até mais dura do que a pretendida pelo PLC 37, considerando o concurso material dos crimes de tráfico de drogas e chefia de organização criminosa.

Ademais, com quadro normativo em vigor, a aprovação do § 5º do art. 33 da Lei nº 11.343/2006, proposto pelo projeto, poderia provocar uma situação de dupla valoração – e punição – do mesmo fato, pois criaria uma forma qualificada do crime de tráfico, quando já existe um tipo específico para organização criminosa. Uma pessoa nunca poderia responder por tráfico qualificado pela chefia de organização criminosa (§ 5º do art. 33 da referida lei) e, pelos mesmos fatos, pelo crime de promover, constituir, financiar ou integrar organização criminosa, ou ainda exercer seu comando (art. 2º da Lei 12.850/2013). O concurso material desses crimes seria inconstitucional, pois violaria o princípio geral de direito do *ne bis in idem*, amparado por nossa ordem constitucional e consagrado pelo Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos da ONU (art. 14.7), que impede que um indivíduo seja processado ou punido duas vezes por uma mesma prática delituosa.

O PLC 37, de 2013, deixa de promover outras alterações de natureza penal que, na atual quadra, são necessárias.

SF/13218.21007-73

Com relação ao usuário ou dependente de drogas, a Lei nº 11.343, de 2006, é considerada um avanço, na medida em que, além de institucionalizar uma série de mecanismos de prevenção e tratamento no contexto do SISNAD, eliminou a pena de prisão (despenalização) para o usuário ou dependente, substituindo-a por sanções alternativas de não encarceramento. Essa alteração denota uma mudança importante na abordagem do tema, que passou a ser tratado mais como uma questão de saúde do que criminal, não obstante a lei tenha mantido a conduta como ilícito penal.

A redução da intensidade da resposta penal ao usuário ajuda a reduzir o estigma que o coloca em uma situação de exclusão e que o torna mais resistente a procurar programas de prevenção e tratamento. O endurecimento, ao contrário, ajudar a obscurecer a realidade da dependência de drogas, ao invés de torná-la mais transparente e suscetível a abordagens mais adequadas, evitando maior deterioração pessoal, familiar e comunitária. Não é outro o sentido da conclusão da OEA sobre a relação do consumo de drogas com a exclusão social e os direitos humanos:

> "O estigma de drogado ou de que tem antecedentes criminais pelo consumo ou pelo tráfico de drogas opera negativamente sobre as opções de acesso ao emprego legal e de permanência no mesmo e a diferentes serviços sociais e benefícios públicos. A sociedade reage de maneira refratária ante essas pessoas e tende a discriminá-las e a fechar-lhes as portas de inclusão, a pesar de sua vontade de reabilitar-se. O resultado final é um percentual importante de recaídas e reingressos, o que limita em grande medida as possibilidades de superação dos problemas de dependência e reduzem substancialmente a eficácia da intervenção, ainda que pequena, que se realiza no âmbito do tratamento."[17]

A Lei nº 11.343/2006, tipificou as condutas relacionadas ao consumo pessoal de drogas nos seguintes termos: "quem adquirir, guardar, tiver em depósito, transportar ou trouxer consigo, para consumo pessoal, drogas sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar será submetido às seguintes penas: I – advertência sobre os efeitos das drogas; II – prestação de serviços à comunidade; III – medida educativa de comparecimento a programa ou curso educativo." O § 2º do mesmo artigo traz os elementos que deverão ser considerados para determinar se a droga destinava-se ao consumo pessoal: "o juiz atenderá à natureza e à quantidade da substância apreendida, ao local e às condições

[17] "El Problema de las Drogas en las Américas". Ob. cit. Pág. 76.

em que se desenvolveu a ação, às circunstâncias sociais e pessoais, bem como à conduta e aos antecedentes do agente".

SF/13218.21007-73

Esses critérios revelam-se demasiadamente subjetivos. Expressões de conteúdo indeterminado como "circunstâncias sociais e pessoais", vêm servindo para reforçar estereótipos e preconceitos com usuários de camadas sociais pobres e excluídas. Com base nesses termos indeterminados, o tratamento penal resulta diferenciado, ainda que a situação de fato seja idêntica – uma pessoa presa com uma pequena quantidade de droga (maconha, por exemplo) acaba sendo enquadrada como traficante em uma favela e como usuária em um bairro luxuoso. De modo que, atualmente, o aspecto mais relevante na diferenciação entre usuário e traficante é a condição socioeconômica do investigado. A porta da discriminação é aberta pela própria lei, ao permitir que o tráfico seja caracterizado não pela ação em si, mas por "circunstâncias sociais e pessoais" do acusado.

A questão tem despertado a preocupação não só de pesquisadores, que atribuem a essa ampla margem de subjetividade o aumento das taxas de encarceramento por crimes associados às drogas, a partir de 2006, como de juristas, inclusive membros de nossa mais alta Corte. No último dia 13.11.2013, o Ministro do STF, Luís Roberto Barroso, ao proferir seu voto sobre os embargos de declaração no âmbito da Ação Penal 470 ("mensalão"), afirmou que a Justiça toma decisões de forma seletiva, dependendo da classe social do réu:

> "As ideias, infelizmente, levam um tempo relativamente longo desde que conquistam corações e mentes até se concretizarem na realidade. Mas já sabemos qual é a direção certa. E a direção certa é mais importante do que a velocidade. No tocante ao direito penal, este processo também pode se transformar em um momento de reflexão. É uma área em que o Direito brasileiro está desarrumado, tanto do ponto de vista filosófico quanto normativo. Quanto de direito penal? Para quem o direito penal? Temos milhares de condenados por pequenas quantidades de maconha, e pouquíssimos condenados por golpes imensos na praça. Para ir preso no Brasil, é preciso ser muito pobre e muito mal defendido. O sistema é seletivo, é um sistema de classe. Quase um sistema de castas. Eu nem sou um defensor entusiasmado da prisão. Até pelo contrário. Mas a desigualdade, também em matéria penal, é uma marca lastimável do país."[18]

[18] "Barroso diz que Justiça opera em sistema próximo ao de castas", in O Globo, 14.11.2013. Internet.

SF/13218.21007-73

A experiência de diversos países mostra que existem alternativas para uma determinação mais objetiva sobre a destinação da droga, visando a estabelecer balizas mais claras para a atuação policial e judicial. Por exemplo, pela determinação de uma pequena quantidade, pela lei, que se presume (ou seja, admite-se prova em contrário) seja destinada ao consumo pessoal, caso encontrada na posse de uma pessoa. Essa quantidade pode ser legalmente determinada mediante uma previsão estrita da unidade de medida associada à natureza da droga, ou associada ao número de doses ou a uma estimativa de consumo por um dado período, sujeito à definição pelo Poder Executivo.

Evidentemente que a distinção última entre o usuário e o traficante se dá pela destinação da droga, seja qual for a quantidade. Se destinada ao fornecimento de terceiros, ou ao comércio em geral, caracteriza-se o crime de tráfico (art. 33). Se destinada ao consumo pessoal, caracteriza-se o ilícito do art. 28.

Resaltamos que a previsão de uma referência objetiva baseada em uma pequena quantidade de droga não tem o condão de liberar o consumo ou o porte dessa quantidade reduzida, o que se daria apenas mediante proposta de descriminalização de drogas, que não endossamos no substitutivo proposto. Mantemos o porte de droga para consumo pessoal é como ilícito penal. O que buscamos, apenas, é criar um referencial mais simples e direto aos aplicadores da lei, a fim de incentivar que o crime de tráfico passe a ser caracterizado com mais clareza quando envolvendo pequena quantidade de droga.

Para isso, adotamos a previsão de quantidade suficiente para cinco dias de consumo médio individual, a ser definido pelo Poder Executivo da União conforme o tipo de droga, seguindo a proposta formulada pela Comissão de Juristas que foi instalada em 2011 para elaborar um anteprojeto de Código Penal (resultando na apresentação do PLS 236, de 2012, pelo Presidente José Sarney). Ao contrário do projeto do novo Código Penal, no entanto, não endossamos a proposta de descriminalizar o porte de droga para consumo pessoal.

As demais alterações que propomos no âmbito penal buscam atualizar a Lei nº 11.343/2006 às alterações legislativas mais recentes e à jurisprudência do Supremo Tribunal Federal.

SF/13218.21007-73

A Lei nº 12.850, de 2013, que veio definir organização criminosa e tipificar os crimes a ela relacionados, além dispor sobre a investigação criminal e os meios de obtenção da prova para esses casos, deu nova redação ao art. 288 do Código Penal, transformando o crime de quadrilha ou bando no crime de associação criminosa. Manteve a pena de um a três anos de reclusão, mas reduziu de quatro para três o número de agentes associados para o crime, para que a associação criminosa seja caracterizada. Procuramos, portanto, harmonizar a lei de drogas a essa sistemática, que envolve também o art. 8º da Lei nº 8.072/90 (Lei dos Crimes Hediondos), oferecendo nova redação para o art. 35, a fim de que a associação criminosa para o tráfico de drogas seja caracterizada pelo mesmo critério e a pena seja fixada sob parâmetros equivalentes aos previstos para os demais crimes hediondos.

O art. 44 da Lei nº 11.343/2006, também deve ser atualizado, não só para adequá-lo à sistemática conferida aos crimes hediondos previstos na Lei nº 8.072/90, mas também à jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que declarou a inconstitucionalidade das proibições à aplicação de penas alternativas e à concessão de liberdade provisória (HC 97.256 e HC 104.339, respectivamente), contidas no referido art. 44, em razão da violação à garantia constitucional da individualização da pena (inciso XLVI do art. 5º da Constituição da República).

O STF vem afastando, seguidamente, as proibições adicionais que dão ao tráfico de drogas uma posição de inconsistência sistemática, com um tratamento mais severo do que o dos próprios hediondos, muitos deles com resultado morte. Em relação à conversão em penas restritivas de direitos, temos a jurisprudência consolidada nos seguintes julgados: HC 102.796, HC 104.764, HC 103.308, RHC 105.409, HC 102.351, HC 104.423, HC 101.205, HC 100.590, entre outros.

Com relação à liberdade provisória, vale reproduzir a lição do Supremo Tribunal Federal traduzia no julgamento do HC 101.505, com a devida vênia por sua extensão:

> "EMENTA: HABEAS CORPUS. PENAL E PROCESSUAL PENAL. TRÁFICO DE ENTORPECENTES. GARANTIA DA ORDEM PÚBLICA. CONJECTURAS. CONVENIÊNCIA DA INSTRUÇÃO CRIMINAL. INSUBSISTÊNCIA. PRISÃO EM FLAGRANTE. ÓBICE AO APELO EM LIBERDADE. INCONSTITUCIONALIDADE: NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DO PRECEITO VEICULADO PELO ARTIGO 44 DA LEI 11.343/06 E DO ARTIGO 5º, INCISO XLII

SF/13218.21007-73

> AOS ARTIGOS 1º, INCISO III, E 5º, INCISOS LIV E LVII DA CONSTITUIÇÃO DO BRASIL. 1. Garantia da ordem pública fundada em conjecturas a respeito da gravidade e das consequências do crime. Inidoneidade. 2. Conveniência da instrução criminal tendo em conta o temor das testemunhas. Superveniência de sentença penal condenatória. Fundamento insubsistente. 3. Apelação em liberdade negada sob o fundamento de que o artigo 44 da Lei n. 11.343/06 veda a liberdade provisória ao preso em flagrante por tráfico de entorpecentes. Entendimento respaldado na inafiançabilidade desse crime, estabelecida no artigo 5º, inciso XLIII da Constituição do Brasil. Afronta escancarada aos princípios da presunção de inocência, do devido processo legal e da dignidade da pessoa humana. 4. Inexistência de antinomias na Constituição. Necessidade de adequação, a esses princípios, da norma infraconstitucional e da veiculada no artigo 5º, inciso XLIII, da Constituição do Brasil. A regra estabelecida na Constituição, bem assim na legislação infraconstitucional, é a liberdade. A prisão faz exceção a essa regra, de modo que, a admitir-se que o artigo 5º, inciso XLIII estabelece, além das restrições nele contidas, vedação à liberdade provisória, o conflito entre normas estaria instalado. 5. A inafiançabilidade não pode e não deve --- considerados os princípios da presunção de inocência, da dignidade da pessoa humana, da ampla defesa e do devido processo legal --- constituir causa impeditiva da liberdade provisória. 6. Não se nega a acentuada nocividade da conduta do traficante de entorpecentes. Nocividade aferível pelos malefícios provocados no que concerne à saúde pública, exposta a sociedade a danos concretos e a riscos iminentes. Não obstante, a regra consagrada no ordenamento jurídico brasileiro é a liberdade; a prisão, a exceção. A regra cede a ela em situações marcadas pela demonstração cabal da necessidade da segregação ante tempus. Impõe-se porém ao Juiz, nesse caso o dever de explicitar as razões pelas quais alguém deva ser preso cautelarmente, assim permanecendo. Ordem concedida." (Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 15.12.2009, Segunda Turma, DJE de 12.2.2010)

No que se refere aos aspectos processuais penais do projeto, estamos de acordo com a nova disciplina do procedimento de apreensão e destruição da droga ilícita apreendida, que permitirá que ela seja destruída ainda na fase de inquérito policial, e concordamos, também, com as novas regras de apreensão e de aplicação de outras medidas assecuratórias sobre os bens que sejam produto ou proveito do tráfico, inclusive o procedimento mais ágil para a alienação antecipada desses bens.

Consideramos necessário, apenas, adaptar a lei de drogas à nova sistemática do processo penal estabelecida pela Lei nº 11.719/2008, que fixou novo rito procedimental, e pela Lei 12.403/2011, que estabeleceu novas regras para a aplicação de medidas cautelares.

SF/13218.21007-73

Propomos nova redação para o art. 57 da Lei nº 11.343/2006, para que, na audiência de instrução e julgamento, o interrogatório do acusado seja realizado após a inquirição das testemunhas. Adequamos, assim, a lei de drogas ao procedimento previsto pelo Código de Processo Penal (art. 400), que foi recentemente alterado pela Lei nº 11.719, de 2008. É uma simples inversão da ordem dos atos da audiência, mas que possui relevância, para a acusação e o juiz, na obtenção de um quadro narrativo mais completo para a inquirição do réu, atendendo aos interesses de todos os envolvidos no processo.

Promovemos, por fim, a revogação do art. 59 da Lei nº 11.343/2006, que proíbe o réu de apelar em liberdade, salvo de primário e de bons antecedentes, assim reconhecido na sentença condenatória. O dispositivo já foi objeto de consideração da Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal, que à unanimidade concedeu *habeas corpus* nos termos da seguinte ementa:

> *Habeas Corpus*. 2. Tráfico de drogas. Necessidade de o réu recolher-se à prisão para apelar (Lei 11.343/2006, art. 59). Ofensa aos princípios constitucionais da presunção de inocência, ampla defesa, contraditório e duplo grau de jurisdição. Constrangimento ilegal caracterizado. 3. Ordem parcialmente concedida. (HC 106.243, Rel. Min. Gilmar Mendes, j. 05.04.2011)

Não resta dúvida de que o art. 59 viola os princípios constitucionais da presunção de inocência, ampla defesa, contraditório e duplo grau de jurisdição. O Ministro Gilmar Mendes, relator do caso, lembrou, em seu voto, que o art. 594 do Código de Processo Penal (revogado pela Lei nº 11.719/2008), que vedava ao réu apelar em liberdade, não havia sido recepcionado pela Constituição de 1988, conforme decisão do STF no RHC 83.810/RJ, sob a relatoria do Ministro Joaquim Barbosa. Tanto é assim que o Superior Tribunal de Justiça, com base em inúmeros precedentes, já havia sumulado o entendimento de que "o conhecimento de recurso de apelação do réu independe de sua prisão" (Súmula 347).

Com a revogação do art. 59, vamos conferir ao tráfico de drogas um tratamento processual igual aos demais crimes hediondos, ou seja, o juiz decidirá, na sentença condenatória, se mantém ou, se for o caso, impõe a prisão preventiva ou outra medida cautelar ao réu. É o que já preceitua a Lei dos Crimes Hediondos (art. 2º, § 3º: "em caso de sentença condenatória, o juiz decidirá fundamentadamente se o réu poderá apelar em liberdade"), e o § 1º do art. 387 do Código de Processo Penal, introduzido

recentemente pela Lei nº 12.736, de 2012 ("O juiz decidirá, fundamentadamente, sobre a manutenção ou, se for o caso, a imposição de prisão preventiva ou de outra medida cautelar, sem prejuízo do conhecimento de apelação que vier a ser interposta").

SF/13218.21007-73

Ademais, a nova sistemática da aplicação de medidas cautelares (Lei nº 12.403/2011) permite a imposição de prisão preventiva, mas também a aplicação de outras medidas como o comparecimento periódico em juízo, a proibição de acesso ou frequência a determinados lugares, a proibição de manter contato com determinada pessoa, a monitoração eletrônica, a suspensão do exercício de função pública ou de atividade de natureza econômica ou financeira, entre outras.

7. Dos mecanismos de financiamento das políticas sobre drogas

O novo artigo 65-A que o PLC 37, de 2013, propõe inserir na Lei nº 11.343/2006 tem por objetivo criar incentivo fiscal, no âmbito do imposto de renda (IR), para doações e patrocínios que se destinem à construção e manutenção de instituições de atenção ao usuário de drogas. O incentivo pode ser usufruído tanto por pessoa física como por pessoa jurídica e consiste da dedução, do imposto de renda devido, de 30% dos valores efetivamente despendidos em doações ou patrocínios para projetos previamente aprovados pelo conselho estadual de políticas sobre drogas, nos limites e condições estabelecidas na legislação vigente.

Acolhemos sugestão do Governo Federal para que seja facultada à pessoa física, a partir do ano-calendário de 2014 até o ano-calendário de 2018, a opção de deduzir do imposto sobre a renda os valores correspondentes às doações diretamente efetuados no apoio a projetos de construção e manutenção de instituições de recuperação de usuário ou dependente de drogas, apresentados por entidades habilitadas, sendo que tais deduções serão limitadas a 30% do valor das doações, aplicadas ao modelo completo de declaração de ajuste anual e no limite de seis por cento do valor do imposto devido.

O art. 7º do PLC nº 37, de 2013, altera radicalmente o mecanismo de incentivo relativo ao IR hoje existente no art. 3º da Lei nº 7.560/86, que trata do Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às

SF/13218.21007-73

Drogas de Abuso (FUNAD). Atualmente, ele permite apenas a dedução da base de cálculo de doações realizadas pelo contribuinte em favor dos fundos de políticas sobre drogas. A redação proposta passa a permitir a dedução do imposto devido, das doações feitas, tanto por pessoa física como jurídica tributadas com base no lucro real, limitando-a a 6% e 1%, respectivamente. O prazo permitido para uso da benesse (art. 3º-A) também é alterado. No caso das pessoas físicas, as doações feitas entre 1º de janeiro e a data de efetiva entrega da declaração de ajuste poderão ser aproveitadas no mesmo ano em que são realizadas ou no ano seguinte. Permite, ainda, que a doação dedutível do IR possa ser efetuada em espécie ou em bens (art. 3º-B e seguintes).

Acolhendo sugestão do Governo Federal, suprimimos as alterações da lei do FUNAD, considerando que o PLC já estabelece mecanismos de destinação de recursos do fundo aos Estados e ao Distrito Federal, seja na forma de bens (aqueles que foram apreendidos do tráfico), seja na forma de convênios para repasse de valores arrecadados de sua alienação, para implementação e execução de programas relacionados à questão das drogas (art. 63, § 5º e art. 64 da Lei 11.343/2006).

Ademais, conforme já analisamos no capítulo II.1. deste relatório, os arts. 3º-C e 3º-F a 3º-H contidos no art. 7º do PLC regulam em detalhes o funcionamento dos órgãos gestores dos fundos de políticas sobre drogas, incluindo regras sobre a forma de emitir recibos, de administrar as contas e de realizar suas reuniões. Esses dispositivos violam o princípio federativo e o art. 84, VI, *a*, da Constituição da República.

O art. 3º-I, por sua vez, que impõe ao Ministério Público o dever de acompanhar, em cada Comarca, a forma de fiscalização dos incentivos fiscais conferidos pelo PLC 37, de 2013, revela-se é inadequado ao limitar a ação do Ministério Público ao acompanhamento da forma de fiscalização, quando cabe-lhe, igualmente, a fiscalização da própria aplicação dos recursos. É da própria missão constitucional do Ministério Público defender a ordem jurídica de uma forma mais geral e, especialmente, zelar pela proteção do patrimônio público e social.

Os artigos 8º a 10º do PLC 37, de 2013, propõem outras pequenas alterações à legislação do imposto de renda, para adequá-la aos incentivos que concede nos dispositivos anteriores. Tendo em vista a nova redação que oferecemos ao art. 65-A, devem ser suprimidos.

SF/13218.21007-73

III – VOTO

Por todo o exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013, e sua **aprovação** na forma do seguinte substitutivo:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 37, DE 2013

Altera as Leis nºs 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nºs 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, para tratar do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas, definir as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e tratar do financiamento das políticas sobre drogas e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

SF/13218.21007-73

"**Art. 3º** .....

§ 1º Entende-se por SISNAD o conjunto ordenado de princípios, regras, critérios e recursos materiais e humanos que envolvem as políticas, planos, programas, ações e projetos sobre drogas, incluindo-se nele, por adesão, os Sistemas de Políticas Públicas sobre Drogas dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

§ 2º O SISNAD atuará em articulação com o Sistema Único de Saúde – SUS, e com o Sistema Único de Assistência Social – SUAS."(NR)

"TÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE DROGAS

.....

Art. 6º .....

.....

Art. 7º-A Integram o SISNAD:

I – Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas - CONAD, órgão normativo e de deliberação coletiva do Sistema;

II – Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas - SENAD;

III – órgãos governamentais de políticas sobre drogas;

IV – órgãos públicos responsáveis pela repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas;

V – organizações, instituições ou entidades da sociedade que atuam nas áreas da atenção à saúde e da assistência social e atendam ou acolham usuários ou dependentes de drogas e respectivos familiares.

§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a formulação e articulação das políticas sobre drogas, com o objetivo de potencializar e convergir esforços de toda a sociedade na prevenção do uso indevido, atenção e reinserção de dependentes de drogas e repressão ao tráfico ilícito de drogas no contexto do SISNAD.

§ 2º Os conselhos de políticas sobre drogas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderão, mediante adesão, integrar o SISNAD.

.....

SF/13218.21007-73

Art. 8º-A Compete à União:

I – formular e coordenar a execução da Política Nacional sobre Drogas;

II - elaborar o Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, em parceria com Estados, Distrito Federal, Municípios e a sociedade;

III – coordenar o SISNAD;

IV – estabelecer diretrizes sobre a organização e funcionamento do SISNAD e suas normas de referência;

V - elaborar objetivos, ações estratégicas, metas, prioridades, indicadores e definir formas de financiamento e gestão das políticas sobre drogas;

VI – instituir e manter cadastro dos órgãos e entidades que compõem o SISNAD;

VII – instituir e manter sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas;

VIII – promover a integração das políticas sobre drogas com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

IX – financiar, com Estados, Distrito Federal e Municípios, a execução das políticas sobre drogas, observadas as obrigações dos integrantes do SISNAD;

X – estabelecer formas de colaboração com Estados, Distrito Federal e Municípios para a execução das políticas sobre drogas;

XI – garantir publicidade de dados e informações sobre repasses de recursos para financiamento das políticas sobre drogas;

XII – sistematizar e divulgar os dados estatísticos nacionais de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas;

XIII – adotar medidas de enfretamento aos crimes transfronteiriços; e

XIV – estabelecer uma política nacional de controle de fronteiras, visando a coibir o ingresso de drogas no País.

Art. 8º-B Compete aos Estados e ao Distrito Federal:

I – instituir e manter conselho de política sobre drogas;

SF/13218.21007-73

II – elaborar plano de políticas sobre drogas em conformidade com o Plano Nacional e em colaboração com a sociedade;

III – fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e

IV – instituir e manter programas de tratamento, acolhimento e reinserção social e econômica, sem prejuízo de programas de prevenção.

Art. 8º-C Compete aos Municípios:

I – instituir e manter conselhos de políticas sobre drogas;

II – elaborar plano de políticas sobre drogas, em conformidade com o Plano Nacional e o respectivo plano estadual, em colaboração com a sociedade e com prioridade para a prevenção;

III – fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e

IV – instituir e manter programas sobre prevenção, sem prejuízo de programas de acolhimento, tratamento e reinserção social e econômica.

CAPÍTULO II-A

DA FORMULAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Seção I

Do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas

Art. 8º-D São objetivos do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, dentre outros:

I - promover a interdisciplinaridade e integração dos programas, ações, atividades e projetos dos órgãos e entidades públicas e privadas nas áreas de saúde, educação, trabalho, assistência social, previdência social, habitação, cultura, desporto e lazer, visando à prevenção do uso de drogas, atenção e reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas;

II - viabilizar a ampla participação social na formulação, implementação e avaliação das políticas sobre drogas;

III – priorizar programas, ações, atividades e projetos articulados com os estabelecimentos de ensino, com a sociedade e com a família para a prevenção do uso de drogas;

SF/13218.21007-73

IV - ampliar as alternativas de inserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas, promovendo programas que priorizem a melhoria de sua escolarização e a qualificação profissional;

V - promover o acesso do usuário ou dependente de drogas a todos os serviços públicos;

VI - estabelecer diretrizes para garantir a efetividade dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas;

VII – fomentar a criação de serviço de atendimento telefônico com orientações e informações para apoio aos usuários ou dependentes de drogas;

VIII – articular programas, ações e projetos de incentivo ao emprego, renda e capacitação para o trabalho, com objetivo de promover a inserção profissional de usuários ou dependentes de drogas;

IX – promover formas coletivas de organização para o trabalho, redes de economia solidária e o cooperativismo, como forma de promover autonomia ao usuário ou dependente de drogas egresso de tratamento ou acolhimento, observando-se as especificidades regionais;

X – propor a formulação de políticas públicas que conduzam à efetivação das diretrizes e princípios previstos no art. 22;

XI – articular as instâncias de saúde, assistência social e de justiça no âmbito de políticas sobre drogas;

XII – promover estudos e avaliação dos resultados das políticas sobre drogas; e

XIII – fortalecer a rede de atenção psicossocial como estratégia prioritária para a atenção integral ao usuário ou dependente de drogas.

§ 1º O plano de que trata o *caput* terá duração de 5 (cinco) anos a contar de sua aprovação.

§ 2º O poder público deverá dar a mais ampla divulgação ao conteúdo do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas.

§ 3º Será assegurada a participação da sociedade civil nos processos de formulação, implementação, monitoramento e avaliação do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, na forma do regulamento.

Seção II

Dos Conselhos de Políticas sobre Drogas

SF/13218.21007-73

Art. 8º-E Os conselhos de políticas sobre drogas, constituídos pela União, por Estados, Distrito Federal e Municípios, terão os seguintes objetivos:

I – auxiliar na elaboração de políticas sobre drogas;

II – colaborar com os órgãos governamentais no planejamento e na execução das políticas sobre drogas, visando à efetividade das políticas sobre drogas;

III – propor a celebração de instrumentos de cooperação, visando à elaboração de programas, ações, atividades e projetos voltados à prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas;

IV – promover a realização de estudos, com o objetivo de subsidiar o planejamento das políticas sobre drogas;

V – propor políticas públicas que permitam a integração e a participação do usuário ou dependente de drogas no processo social, econômico, político e cultural no respectivo ente federado; e

VI – desenvolver outras atividades relacionadas às políticas sobre drogas em consonância com o SISNAD e com os respectivos planos.

§1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão conferir poder normativo aos conselhos de políticas sobre drogas.

§ 2º Os conselhos de políticas sobre drogas atuarão em articulação com os conselhos de saúde e de assistência social do respectivo ente federado.

§ 3º A participação da sociedade civil nos conselhos de políticas sobre drogas será assegurada de forma paritária com os órgãos governamentais.

§ 4º Os membros dos conselhos de políticas sobre drogas terão mandato fixo e deverão ser cidadãos maiores de dezoito anos, com residência na região geográfica abrangida pelo conselho.

§5º A participação nos conselhos de políticas sobre drogas será considerada de interesse público relevante e não será remunerada.”

.....

CAPÍTULO IV

DO ACOMPANHAMENTO E DA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 15. .....

.....

‘Art. 17. Compete à União manter, no âmbito do SISNAD, sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas, com objetivo de:

I – proceder à coleta de dados e informações para auxiliar na formulação de políticas públicas sobre drogas;

II – promover o monitoramento e avaliação e acompanhar a execução dos programas, ações, atividades e projetos de políticas sobre drogas e de seus resultados;

III – assegurar ampla informação sobre os programas, ações, atividades e projetos das políticas sobre drogas e de seus resultados;

IV – promover análise global e integrada das dimensões, estruturas, compromissos, finalidades e resultados das políticas sobre drogas; e

V – instrumentalizar a avaliação das políticas sobre drogas.

§ 1º A avaliação das políticas sobre drogas obedecerá às diretrizes nacionais e abrangerá a gestão e os resultados das políticas e dos programas de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas.

§ 2º Os resultados da avaliação das políticas sobre drogas serão utilizados para:

I – planejar metas e eleger prioridades para execução e financiamento de políticas;

II – adequar os objetivos e a natureza dos programas, ações e projetos;

III – celebrar instrumentos de cooperação com vistas à correção de problemas levantados na avaliação; e

IV – aperfeiçoar e ampliar a capacitação dos integrantes do SISNAD.

§ 3º O processo de avaliação das políticas sobre drogas poderá, mediante convite, contar com a participação de representantes dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, do Ministério Público e Defensoria Pública e dos conselhos de políticas sobre drogas, na forma do regulamento desta Lei.’(NR)”

Art. 3º A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

SF/13218.21007-73

"TÍTULO III

DAS ATIVIDADES DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO, ATENÇÃO E REINSERÇÃO SOCIAL E ECONÔMICA DE USUÁRIOS E DEPENDENTES DE DROGAS

CAPITULO I

DA PREVENÇÃO

Seção I

Das Diretrizes

Art. 18. .....

Art. 19. .....

.....

XIV – a divulgação de informações sobre ações de prevenção do uso de drogas e de atenção à saúde do usuário ou dependente;

XV – a divulgação de iniciativas, ações e campanhas que visem a informar e estimular o diálogo e a inserção social de pessoas que fazem uso problemático de drogas, não os estigmatizando ou discriminando.

.....

Seção II

Da Semana Nacional de Políticas Sobre Drogas

Art. 19-A. Fica instituída a Semana Nacional de Políticas sobre Drogas, realizada anualmente, na quarta semana de junho.

§ 1º No período de que trata o *caput*, serão intensificadas as ações de:

I - difusão de informações sobre os problemas decorrentes do uso de drogas;

II - promoção de eventos para o debate público sobre as políticas sobre drogas;

III - difusão de boas práticas de prevenção, tratamento, acolhimento e reinserção social e econômica de usuários de drogas;

SF/13218.21007-73

IV - divulgação de iniciativas, ações e campanhas de prevenção do uso indevido de drogas;

V - mobilização da comunidade para a participação nas ações de prevenção aos agravos e danos relativos ao uso de drogas;

VI - mobilização dos sistemas de ensino previstos na Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, na realização de atividades de prevenção ao uso de drogas.

Seção III

Da Prevenção aos Riscos do Consumo de Bebidas Alcoólicas

Art. 19-B O rótulo de bebidas com teor alcoólico superior a meio grau Gay-Lussac deverá conter advertência sobre seus malefícios, segundo frases estabelecidas pelo órgão competente, na forma do regulamento.

§ 1º Os rótulos, com exceção dos produtos destinados à exportação, conterão a advertência mencionada no caput, acompanhada de imagens ou figuras que ilustrem o sentido da mensagem.

§ 2° Nas embalagens, as cláusulas de advertência a que se refere o caput deste artigo serão sequencialmente usadas, de forma simultânea ou rotativa, nesta última hipótese devendo variar no máximo a cada cinco meses, inseridas, de forma legível e ostensivamente destacada, nos recipientes que sejam habitualmente comercializados diretamente ao consumidor

Art. 19-C Somente será permitida a propaganda comercial de bebidas com teor alcoólico superior a meio grau Gay-Lussac nas emissoras de rádio e televisão entre as vinte e uma e as seis horas.

§ 1° A propaganda de que trata este artigo não poderá associar o produto ao esporte olímpico ou de competição, ao desempenho saudável de qualquer atividade, à condução de veículos e a imagens ou ideias de maior êxito ou sexualidade das pessoas.

§ 2º Aplica-se às restrições deste artigo o disposto na Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, no que couber."

Art. 4º A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"CAPÍTULO II

DAS ATIVIDADES ATENÇÂO À SAÚDE, ACOLHIMENTO E DE REINSERÇÃO SOCIAL E ECONÔMICA DE USUÁRIOS OU DEPENDENTES DE DROGAS

SF/13218.21007-73

Seção I

Disposições Gerais

.....

‘Art. 22. .....

I - respeito ao usuário e ao dependente de drogas, independentemente de quaisquer condições, observados os direitos fundamentais da pessoa humana, os princípios e diretrizes do Sistema Único de Saúde e do Sistema Único de Assistência Social;

.....

VII - estímulo à capacitação técnica e profissional;

VIII – efetivação de políticas voltadas para a manutenção e reinserção social de usuários ou dependentes na escola e no trabalho;

IX – observância do plano individual de atendimento na forma do art. 23-C desta Lei;

X – orientação adequada ao usuário ou dependente de drogas quanto às consequências lesivas do uso de drogas, ainda que ocasional;

XI – a promoção de condições indispensáveis à garantia da atenção integral e acesso igualitário de usuários ou dependentes aos serviços e ações da área de saúde;

XII – o desenvolvimento de atividades permanentes que busquem a prevenção de agravos à saúde e de doenças relacionadas ao uso de drogas.’(NR)

Seção II

Da Educação na Reinserção Social e Econômica

Art. 22-A. As pessoas atendidas por órgãos integrantes do SISNAD terão atendimento nos programas de educação profissional e tecnológica, educação de jovens e adultos e alfabetização.

Seção III

Do Trabalho na Reinserção Social e Econômica

Art. 22-B. Os órgãos integrantes do SISNAD encaminharão o usuário ou dependente de drogas submetidos a tratamento ou acolhimento ao Sistema Nacional de Emprego - SINE e a programas de inserção no mercado de trabalho.

SF/13218.21007-73

§ 1º Os programas de que trata o *caput* deverão contemplar estratégias específicas de atendimento aos usuários ou dependentes de drogas, inclusive priorização na contratação de mão-de-obra para obras e serviços públicos terceirizados, visando sua efetiva reinserção social e econômica.

§ 2º Será assegurada a proteção da intimidade da pessoa contra qualquer forma de discriminação por sua condição de usuário ou dependente de drogas.

"Art. 22-C. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão conceder benefícios às instituições privadas que desenvolverem programas de reinserção no mercado de trabalho, do usuário e do dependente de drogas encaminhados por órgão oficial."

Seção IV

Do Tratamento do Dependente de Drogas

Art. 23. .....

Art. 23-A. O tratamento do dependente de drogas deverá ser ordenado em uma rede de atenção à saúde, com prioridade para as modalidades de tratamento ambulatorial, incluindo excepcionalmente formas de internação em unidades de saúde e hospitais gerais nos termos de normas dispostas pela União e articuladas com os serviços de assistência social e em etapas que permitam:

I - articular a atenção com ações preventivas que atinjam toda a população;

II - orientar-se por protocolos técnicos predefinidos, baseados nas melhores evidências científicas disponíveis, oferecendo atendimento individualizado ao dependente de drogas com abordagem preventiva e, sempre que indicado, ambulatorial;

III - preparar para a reinserção social e econômica, respeitando as habilidades e projetos individuais por meio de programas que articulem educação, capacitação para o trabalho, esporte, cultura e acompanhamento individualizado; e

IV – acompanhar os resultados pelo SUS, Suas e SISNAD, de forma articulada.

§ 1º Caberá à União dispor sobre os protocolos técnicos de tratamento, em âmbito nacional.

§ 2º A internação de dependentes de drogas somente será realizada em unidades de saúde ou hospitais gerais, dotados de equipes multidisciplinares e deverá ser obrigatoriamente autorizada por médico

devidamente registrado no Conselho Regional de Medicina - CRM do Estado onde se localize o estabelecimento no qual se dará a internação.

§ 3º São considerados 2 (dois) tipos de internação:

I - internação voluntária: aquela que se dá com o consentimento do dependente de drogas;

II - internação involuntária: aquela que se dá, sem o consentimento do dependente, a pedido de familiar ou do responsável legal ou, na absoluta falta deste, de servidor público da área de saúde, da assistência social ou dos órgãos públicos integrantes do SISNAD, com exceção de servidores da área de segurança pública, que constate a existência de motivos que justifiquem a medida.

§ 4º A internação voluntária:

I - deverá ser precedida de declaração escrita da pessoa solicitante de que optou por este regime de tratamento;

II - seu término dar-se-á por determinação do médico responsável ou por solicitação escrita da pessoa que deseja interromper o tratamento.

§ 5º A internação involuntária:

I - deve ser realizada após a formalização da decisão por médico responsável;

II - será indicada depois da avaliação sobre o tipo de droga utilizada, o padrão de uso e após a utilização de outras alternativas terapêuticas previstas na rede de atenção à saúde;

III - perdurará apenas pelo tempo necessário à desintoxicação, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, tendo seu término determinado pelo médico responsável;

IV – será interrompida por solicitação escrita do familiar ou representante legal, quando não houver risco imediato de vida para si ou para terceiros avaliado pelo médico responsável;

V – poderá ser interrompida pelo médico responsável mediante requerimento de servidor público da área de saúde ou da assistência social.

§ 6º A internação, em qualquer de suas modalidades, só será indicada quando os recursos extra-hospitalares se mostrarem insuficientes.

§ 7º Todas as internações e altas de que trata esta Lei deverão ser informadas, em, no máximo, de 72 (setenta e duas) horas, ao Ministério

SF/13218.21007-73

Público, à Defensoria Pública e a outros órgãos de fiscalização, por meio de sistema informatizado único, na forma do regulamento desta Lei.

§ 8º É garantido o sigilo das informações disponíveis no sistema referido no § 7º e o acesso será permitido apenas às pessoas autorizadas a conhecê-las, sob pena de responsabilidade.

§ 9º É vedada a realização de qualquer modalidade de internação nas comunidades terapêuticas acolhedoras.

§ 10. O planejamento e a execução do projeto terapêutico individual deverão observar, no que couber, o previsto na Lei nº 10.216, de 6 de abril de 2001, que dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental.

Art. 23-B. São direitos fundamentais dos dependentes de drogas:

I - ter acesso a tratamentos que respeitem sua dignidade e sejam consentâneos a suas necessidades, visando a alcançar sua recuperação pela inserção na família, no trabalho e na comunidade;

II - receber informações prestadas por equipe multiprofissional de saúde a respeito dos tratamentos disponíveis, incluindo os desconfortos, riscos, efeitos colaterais e benefícios associados;

III - escolher de forma autônoma e responsável seu tratamento;

IV - não ser internado contra sua vontade, exceto nas circunstâncias previstas no art. 23-A;

V - receber atenção psicossocial durante e após o tratamento, sempre que necessário;

VI - a presença médica para esclarecer a necessidade ou não de sua hospitalização involuntária em situações de risco relacionadas ao uso de drogas;

VII - ser tratado em ambiente terapêutico pelos meios menos invasivos possíveis e, preferencialmente, em serviços comunitários de saúde mental;

VIII – ter garantia de sigilo nas informações prestadas.

Seção V

Do Plano Individual de Atendimento

Art. 23-C. O atendimento ao usuário ou dependente de drogas na rede de atenção à saúde dependerá de:

SF/13218.21007-73

I – avaliação prévia por equipe técnica multidisciplinar e multissetorial; e

II - elaboração de um Plano Individual de Atendimento - PIA.

§ 1º A avaliação prévia da equipe técnica subsidiará a elaboração e execução do projeto terapêutico individual a ser adotado, levantando no mínimo:

I - o tipo de droga e o padrão de seu uso; e

II - o risco à saúde física e mental do usuário ou dependente de drogas ou das pessoas com as quais convive.

§ 2º É obrigatória a articulação entre as normas de referência do SUS, Suas e do SISNAD na definição da competência, da composição e da atuação da equipe técnica que avalia os usuários ou dependentes de drogas.

§ 3º O PIA deverá contemplar a participação dos familiares ou responsáveis, os quais têm o dever de contribuir com o processo, sendo esses, no caso de crianças e adolescentes, passíveis de responsabilização nos termos da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente.

§ 4º O PIA será inicialmente elaborado sob a responsabilidade da equipe técnica do primeiro projeto terapêutico que atender o usuário ou dependente de drogas e será atualizado ao longo das diversas fases do atendimento.

§ 5º Constarão do plano individual, no mínimo:

I - os resultados da avaliação multidisciplinar;

II - os objetivos declarados pelo atendido;

III - a previsão de suas atividades de integração social ou capacitação profissional;

IV - atividades de integração e apoio à família;

V - formas de participação da família para efetivo cumprimento do plano individual;

VI - designação do projeto terapêutico mais adequado para o cumprimento do previsto no plano; e

VII - as medidas específicas de atenção à saúde do atendido.

SF/13218.21007-73

§ 6º O PIA será elaborado no prazo de até 30 (trinta) dias da data do ingresso no atendimento.

§ 7º As informações produzidas na avaliação e as registradas no plano individual de atendimento são consideradas sigilosas.

Art. 24. (revogado)

Art. 25. (revogado)"

Art. 5º A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Seção VI

Do Acolhimento em Comunidade Terapêutica Acolhedora

Art. 26-A. Comunidades terapêuticas acolhedoras são pessoas jurídicas sem fins lucrativos que realizam o acolhimento e a atenção ao usuário ou dependente de drogas, com as seguintes características:

I - oferta de projetos terapêuticos ao usuário ou dependente de drogas que visam à abstinência, tendo como principal instrumento a convivência entre pares;

II - adesão e permanência voluntária, formalizadas por escrito, entendida como uma etapa transitória para a reinserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas;

III - ambiente residencial, propício à formação de vínculos, com a convivência entre os pares, atividades práticas de valor educativo e a promoção do desenvolvimento pessoal, vocacionada para acolhimento ao usuário ou dependente de drogas em vulnerabilidade social;

§ 1º São obrigações das comunidades terapêuticas acolhedoras, dentre outras:

I – realizar ou providenciar avaliação médica prévia das pessoas acolhidas;

II – elaborar plano individual de atendimento na forma do art. 23-C desta Lei;

III – comunicar cada acolhimento e desligamento à unidade de saúde ou aos equipamentos de proteção social de referência, no prazo de cinco dias, e, imediatamente, ao Conselho Tutelar local na hipótese de acolhimento de crianças e adolescentes, na forma do regulamento;

IV – informar à pessoa acolhida e à família ou responsável as normas e rotinas da entidade;

SF/13218.21007-73

V – permitir a visitação de familiares, bem como acesso aos meios de comunicação que permitam contato com familiares durante o acolhimento, conforme rotina da entidade;

VI – não praticar ou permitir ações de contenção física, isolamento ou qualquer restrição à liberdade da pessoa acolhida;

VII – não praticar ou permitir castigos físicos, psíquicos ou morais;

VIII – respeitar a liberdade de crença e o exercício de manifestações religiosas;

IX – assegurar alimentação, cuidados com a higiene e alojamentos adequados;

X – assegurar privacidade à pessoa acolhida, inclusive no uso de vestuário próprio e de objetos pessoais;

XI – observar as normas de segurança sanitária editadas pela autoridade competente;

XII – garantir a integralidade da atenção à saúde da pessoa acolhida, seja por meio de articulação com a rede do Sistema Único de Saúde, seja com recursos próprios;

XIII – articular junto à unidade de referência de assistência social a preparação para o processo de reinserção social da pessoa acolhida;

XIV – informar aos familiares ou responsável e comunicar, no prazo de vinte e quatro horas, às unidades de referência de saúde ou de assistência social, bem como ao Conselho Tutelar, quando for o caso, acidente, intercorrência clínica grave e falecimento da pessoa acolhida.

§ 2º Não são elegíveis para o acolhimento as pessoas com comprometimentos biológicos e psicológicos de natureza grave que demandem atenção médico-hospitalar contínua ou de emergência, caso em que deverão ser encaminhadas à rede de saúde.

§ 3º Quando houver impossibilidade de realização da avaliação médica prévia e desde que não haja risco de morte à pessoa, o acolhimento poderá ser feito de imediato, caso em que a avaliação médica deverá ser providenciada no prazo máximo de 7 (sete) dias.

§ 4º Para a realização da avaliação médica, as comunidades terapêuticas acolhedoras terão, observado o fluxo organizativo e institucional estabelecido pelo Sistema Único de Saúde, prioridade na utilização da rede de atendimento do SUS.

SF/13218.21007-73

§ 5º As normas de referência para o funcionamento das comunidades terapêuticas acolhedoras e de seu cadastramento serão definidas pela Senad.

§ 6º As comunidades terapêuticas acolhedoras não se caracterizam como equipamentos de saúde."

Art. 6º A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 28. .....

.....

§ 2º Para determinar se a droga destinava-se a consumo pessoal, o juiz atenderá à natureza e à quantidade da substância apreendida, à conduta do agente, ao local e às condições em que se desenvolveu a ação.

§ 2ºA. Salvo prova em contrário, presume-se a destinação da droga para uso pessoal quando a quantidade apreendida for suficiente para o consumo médio individual por cinco dias, conforme limites definidos pelo Poder Executivo da União.

....." (NR)

"Art. 33. .....

.....

§ 4º Nos delitos definidos no *caput* e no § 1º, as penas deverão ser reduzidas de 1/6 (um sexto) a 2/3 (dois terços), quando:

I – o agente não for reincidente e não integrar organização criminosa; ou

II – as circunstâncias do fato e a quantidade de droga apreendida demonstrarem o menor potencial lesivo da conduta." (NR)

"Art. 35. Associarem-se três ou mais pessoas para o fim de praticar, reiteradamente ou não, qualquer dos crimes previstos nos arts. 33, caput 3 § 1º, e 34 desta Lei:

Pena – reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e pagamento de 700 (setecentos) a 1.200 (mil e duzentos) dias-multa.

Parágrafo único. Nas mesmas penas do caput deste artigo incorre quem se associa para a prática reiterada do crime definido no art. 36 desta Lei." (NR)

SF/13218.21007-73

SF/13218.21007-73

"Art. 42. O juiz, na fixação das penas, considerará, com preponderância sobre o previsto no art. 59 do Código Penal, a natureza e a quantidade da substância ou do produto, e as circunstâncias da apreensão da droga." (NR)

"Art. 44. Equiparam-se aos crimes hediondos os fatos previstos nos arts. 33, caput e § 1º, e 34 a 37 desta Lei, aplicando-se-lhes as disposições da Lei 8.072/90." (NR)

"Art. 50-B. Recebida cópia do auto de prisão em flagrante, o juiz decidirá sobre a aplicação de medidas cautelares de qualquer natureza, previstas na lei processual penal."

"Art. 57. Na audiência de instrução e julgamento, após a inquirição das testemunhas e o interrogatório do acusado, será dada a palavra, sucessivamente, ao representante do Ministério Público e ao defensor do acusado, para sustentação oral, pelo prazo de 20 (vinte) minutos para cada um, prorrogável por mais 10 (dez), a critério do juiz.

....." (NR)

"Art. 59. (revogado)"

"Art. 60. O juiz, a requerimento do Ministério Público ou do assistente de acusação, ou mediante representação da autoridade de polícia judiciária, poderá decretar, no curso do inquérito ou da ação penal, a apreensão e outras medidas assecuratórias nos casos em que haja suspeita de que os bens, direitos ou valores sejam produto do crime ou constituam proveito dos crimes previstos nesta Lei, procedendo-se na forma dos arts. 125 e seguintes do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º Na hipótese do art. 366 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, o juiz poderá determinar a prática de atos necessários à conservação dos bens, direitos ou valores.

§ 4º A ordem de apreensão ou sequestro de bens, direitos ou valores poderá ser suspensa pelo juiz, ouvido o Ministério Público, quando a sua execução imediata puder comprometer as investigações."(NR)

"Art. 61. A apreensão de veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte e dos maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei será imediatamente comunicada pela

autoridade de polícia judiciária responsável pela investigação ao juízo competente.

§ 1º O juiz, no prazo de 30 (trinta) dias contado da comunicação de que trata o *caput*, determinará a alienação dos bens apreendidos, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma da legislação específica.

§ 2º A alienação será realizada em autos apartados, dos quais constará a exposição sucinta do nexo de instrumentalidade entre o delito e os bens apreendidos, a descrição e especificação dos objetos, as informações sobre quem os tiver sob custódia e o local em que se encontrem.

§ 3º O juiz determinará a avaliação dos bens apreendidos, que será realizada por oficial de justiça, no prazo de 5 (cinco) dias a contar da autuação, ou, caso sejam necessários conhecimentos especializados, por avaliador nomeado pelo juiz, em prazo não superior a 10 (dez) dias.

§ 4º Feita a avaliação, o juiz intimará o órgão gestor do Funad, o Ministério Público e o interessado para se manifestarem no prazo de 5 (cinco) dias e, dirimidas eventuais divergências, homologará o valor atribuído aos bens.

§ 5º Os bens não serão alienados por valor inferior a 80% (oitenta por cento) da avaliação.

§ 6º Os valores arrecadados, descontadas as despesas do leilão, serão depositados em conta judicial remunerada e, após sentença condenatória transitada em julgado, serão revertidos ao Funad.

§ 7º No caso da alienação de veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade ou ao órgão de registro e controle a expedição de certificado de registro e licenciamento em favor do arrematante, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, sem prejuízo da cobrança de débitos fiscais, os quais permanecem sob responsabilidade do antigo proprietário.

§ 8º Nos casos em que a apreensão tiver recaído sobre dinheiro, inclusive moeda estrangeira, ou cheques emitidos como ordem de pagamento para fins ilícitos, o juiz determinará sua conversão em moeda nacional corrente, que será depositada em conta judicial remunerada, e, após sentença condenatória com trânsito em julgado, será revertida ao Funad."(NR)

"Art. 62. Comprovado o interesse público na utilização de quaisquer dos bens de que trata o art. 61, os órgãos de polícia judiciária, militar e rodoviária poderão deles fazer uso, sob sua responsabilidade e

SF/13218.21007-73

com o objetivo de sua conservação, mediante autorização judicial, ouvido o Ministério Público e garantida a prévia avaliação dos respectivos bens.

§ 1º Nos casos em que a apreensão tiver recaído sobre veículos automotores, o juiz colocará, em 30 (trinta) dias, o bem à disposição para uso e custódia dos órgãos previstos nos incisos III e IV do art. 7º-A, desde que envolvidos nas ações de prevenção ao uso indevido de drogas, atividades de atenção à saúde, acolhimento e assistência social aos usuários ou dependentes de drogas e operações de repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades, ouvido o conselho estadual de políticas sobre drogas e, em caso de competência da justiça federal, o órgão gestor do Funad.

§ 2º A autorização judicial de uso de bens deverá conter a descrição do bem e a respectiva avaliação e indicar o órgão responsável por sua utilização.

§ 3º O órgão responsável pela utilização do bem deverá enviar ao juiz periodicamente, ou a qualquer momento quando por este solicitado, informações sobre seu estado de conservação.

§ 4º Quando a autorização judicial recair sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade ou ao órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento em favor do órgão ao qual tenha deferido o uso ou custódia, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores à decisão de utilização do bem até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.

§ 5º Na hipótese de levantamento, se houver indicação de que os bens utilizados na forma deste artigo sofreram depreciação superior àquela esperada em razão do transcurso do tempo e do uso, poderá o interessado requerer nova avaliação judicial.

§ 6º Constatada a depreciação de que trata o § 5º, o ente federado ou a entidade que utilizou o bem indenizará o detentor ou proprietário dos bens.

§ 7º (Revogado).

§ 8º (Revogado).

§ 9º (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado).”(NR)

“Art. 63. Ao proferir a sentença, o juiz decidirá sobre:

SF/13218.21007-73

SF/13218.21007-73

I – o perdimento do produto, bem, direito ou valor apreendido ou objeto de medidas assecuratórias; e

II - o levantamento dos valores depositados em conta remunerada e a liberação dos bens utilizados nos termos do art. 62.

§ 1º Os bens, direitos ou valores apreendidos em decorrência dos crimes tipificados nesta Lei ou objeto de medidas assecuratórias, após decretado seu perdimento em favor da União, serão revertidos diretamente ao Funad.

§ 2º O juiz remeterá ao órgão gestor do Funad relação dos bens, direitos e valores declarados perdidos, indicando o local em que se encontram e a entidade ou o órgão em cujo poder estejam, para os fins de sua destinação nos termos da legislação vigente.

§ 3º Compete ao órgão gestor do Funad a alienação ou cessão aos órgãos previstos nos incisos III e IV do *caput* do art. 7º-A dos bens apreendidos cujo perdimento já tenha sido decretado em favor da União.

§ 4º O órgão gestor do Funad poderá firmar acordos de cooperação, a fim de dar imediato cumprimento ao estabelecido no § 3º.

§ 5º Na hipótese de indicação de bens para colocação sob uso e custódia ou cessão dos bens, o órgão gestor do Funad deverá contemplar órgãos ou entidades sediadas no Estado em que se proferiu a decisão judicial de apreensão ou outras medidas assecuratórias, ou perdimento.

§ 6º Na hipótese do inciso II do *caput*, decorridos 360 (trezentos e sessenta) dias do trânsito em julgado e do conhecimento da sentença pelo interessado, os bens apreendidos, os que tenham sido objeto de medidas assecuratórias ou os valores depositados que não forem reclamados serão revertidos ao Funad.”(NR)

“Art. 63-A. Nenhum pedido de restituição será conhecido sem o comparecimento pessoal do acusado, podendo o juiz determinar a prática de atos necessários à conservação de bens, direitos ou valores.”

“Art. 63-B. O juiz determinará a liberação total ou parcial dos bens, direitos e objeto de medidas assecuratórias quando comprovada a licitude de sua origem, mantendo-se a constrição dos bens, direitos e valores necessários e suficientes à reparação dos danos e ao pagamento de prestações pecuniárias, multas e custas decorrentes da infração penal.”

“Art. 64. A União, por intermédio do órgão gestor do Funad, poderá firmar convênio com os Estados e o Distrito Federal com vistas à liberação de 80% (oitenta por cento) dos recursos por ela arrecadados, para a implementação e execução de programas relacionados à questão das drogas.”(NR)

SF/13218.21007-73

"TÍTULO V-A

DO FINANCIAMENTO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 65-A. Com o objetivo de incentivar a redução do uso de drogas, a partir do ano-calendário de 2014 até o ano-calendário de 2018, a União facultará às pessoas físicas a opção de deduzirem do imposto sobre a renda os valores correspondentes às doações diretamente efetuados no apoio a projetos de construção e manutenção de instituições de recuperação de usuário ou dependente de drogas, apresentados por entidades habilitadas, segundo os critérios estabelecidos em regulamento.

Parágrafo único. As deduções de que trata o *caput*:

I - ficam limitadas a 30% (trinta por cento) do valor das doações efetuadas no ano-calendário a que se referir a Declaração de Ajuste Anual;

II - aplicam-se somente ao modelo completo de declaração de ajuste anual; e

III - devem observar o limite disposto no art. 22 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997.

Art. 65-B. As instituições da sociedade civil, sem fins lucrativos, com atuação nas áreas da atenção à saúde e da assistência social, que atendam usuários ou dependentes de drogas poderão receber recursos dos fundos de políticas sobre drogas nacional, estadual, distrital ou municipais, condicionados à disponibilidade orçamentária e financeira e observada a legislação específica de cada fundo."

"Art. 67-A. Os gestores e entidades que recebam recursos públicos para execução das políticas sobre drogas deverão garantir o acesso às suas instalações, à documentação e a todos os elementos necessários à efetiva fiscalização pelos órgãos competentes."

"Art. 72. Encerrado o processo criminal ou arquivado o inquérito policial, o juiz, de ofício, mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ou a requerimento do Ministério Público, determinará a destruição das amostras guardadas para contraprova, certificando nos autos."(NR)

Art. 7º O art. 2º do Decreto-Lei nº 4.048, de 22 de janeiro de 1942, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 2º .....

.....

SF/13218.21007-73

§ 3º As escolas do Senai poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senai e órgãos e entidades públicos locais responsáveis pela política de drogas."(NR)

Art. 8º O art. 3º do Decreto-Lei nº 8.621, de 10 de janeiro de 1946, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 3º .....

.....

§ 3º As escolas do Senac poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senac e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 9º O art. 1º da Lei nº 8.315, de 23 de dezembro de 1991, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 1º .....

§ 1º .....

§ 2º Os programas de formação profissional rural do Senar poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senar e os gestores responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 10. O art. 3º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 3º .....

§ 1º .....

§ 2º Os programas de formação profissional do Senat poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senat e os

gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 11. O art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 429. .....

.....

§ 3º Os estabelecimentos de que trata o *caput* poderão ofertar vagas de aprendizes a adolescentes usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os estabelecimentos e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 12. A Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 53-A:

"Art. 53-A. É dever da instituição de ensino, clubes e agremiações recreativas e de estabelecimentos congêneres assegurar medidas de conscientização e prevenção ao uso ou dependência de drogas ilícitas."

Art. 13. O art. 12 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 12. .....

.....

IX – promover ambiente escolar seguro, adotando estratégias de prevenção ao uso ou dependência de drogas."(NR)

Art. 14. O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

"Art. 306. .....

.....

§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – para se determinar o previsto no *caput*."(NR)

Art. 15. Ficam revogados:

SF/13218.21007-73

I – os arts. 24 e 25, os §§ 1º e 2º do art. 32, os §§ 1º e 2º do art. 58 e o art. 59 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006;

II - o art. 4º da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996.

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ressalvados os artigos 19-B e 19-C acrescentados à Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, que entram em vigor 180 (cento e oitenta dias) após sua publicação.

SF/13218.21007-73

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 37, DE 2013

(nº 7.663/2010, na Casa de origem, do Deputado Osmar Terra)

Altera as Leis nºs 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nºs 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, para tratar do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas, definir as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e tratar do financiamento das políticas sobre drogas e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3°.....

§ 1° Entende-se por Sisnad o conjunto ordenado de princípios, regras, critérios e recursos materiais e humanos que envolvem as políticas, planos, programas, ações e projetos sobre drogas, incluindo-se nele, por adesão, os Sistemas de Políticas Públicas sobre Drogas dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

§ 2° O Sisnad atuará em articulação com o Sistema Único de Saúde - SUS, e com o Sistema Único de Assistência Social - SUAS."(NR)

"CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE DROGAS

Seção I
Da Composição do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas

Art. 6°.....

.....

Art. 7°-A Integram o Sisnad:

I - Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas - CONAD, órgão normativo e de deliberação coletiva do Sistema;

II - Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas - SENAD;

III - órgãos governamentais de políticas sobre drogas;

IV - órgãos públicos responsáveis pela repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas;

V - comunidades terapêuticas acolhedoras; e

VI - organizações, instituições ou

entidades da sociedade que atuam nas áreas da atenção à saúde e da assistência social e atendam usuários ou dependentes de drogas e respectivos familiares.

§ 1° A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a formulação e articulação das políticas sobre drogas, com o objetivo de potencializar e convergir esforços de toda a sociedade na prevenção, atenção e repressão ao uso de drogas no contexto do Sisnad.

§ 2° Os conselhos de políticas sobre drogas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderão, mediante adesão, integrar o Sisnad.

§ 3° Comunidades terapêuticas acolhedoras são pessoas jurídicas, sem fins lucrativos, que realizam o acolhimento do usuário ou dependente de drogas.

.....

Seção II
Das Competências

Art. 8°-A Compete à União:

I - formular e coordenar a execução da Política Nacional sobre Drogas;

II - elaborar o Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, em parceria com Estados, Distrito Federal, Municípios e a sociedade;

III - coordenar o Sisnad;

IV - estabelecer diretrizes sobre a organização e funcionamento do Sisnad e suas normas de referência;

V - elaborar objetivos, ações estratégicas, metas, prioridades, indicadores e definir formas de financiamento e gestão das políticas sobre drogas;

VI - instituir e manter cadastro dos órgãos e entidades que compõem o Sisnad;

VII - instituir e manter sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas;

VIII - promover a integração das políticas sobre drogas com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;

IX - financiar, com Estados, Distrito Federal e Municípios, a execução das políticas sobre drogas, observadas as obrigações dos integrantes do Sisnad;

X - estabelecer formas de colaboração com Estados, Distrito Federal e Municípios para a execução das políticas sobre drogas;

XI - garantir publicidade de dados e informações sobre repasses de recursos para financiamento das políticas sobre drogas;

XII - sistematizar e divulgar os dados estatísticos nacionais de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas;

XIII - adotar medidas de enfretamento aos crimes transfronteiriços; e

XIV - estabelecer uma política nacional de controle de fronteiras, visando a coibir o ingresso de drogas no País.

Art. 8°-B Compete aos Estados e ao Distrito Federal:

I - instituir e manter conselho de política sobre drogas;

II - elaborar plano de políticas sobre drogas em conformidade com o Plano Nacional e em colaboração com a sociedade;

III - fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e

IV - instituir e manter, obrigatoriamente, programas de tratamento, acolhimento e reinserção social e econômica, sem prejuízo de programas de prevenção.

Art. 8°-C Compete aos Municípios:

I - instituir e manter conselhos de políticas sobre drogas;

II - elaborar plano de políticas sobre drogas, em conformidade com o Plano Nacional e o respectivo plano estadual, em colaboração com a sociedade e com prioridade para a prevenção;

III - fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e

IV - instituir e manter, obrigatoriamente, programas sobre prevenção, sem prejuízo de programas de acolhimento, tratamento e reinserção social e econômica.

CAPÍTULO II-A
DA FORMULAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Seção I
Do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas

Art. 8°-D São objetivos do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, dentre outros:

I - promover a interdisciplinaridade e integração dos programas, ações, atividades e projetos dos órgãos e entidades públicas e privadas nas áreas de saúde, educação, trabalho, assistência social, previdência social, habitação, cultura, desporto e lazer, visando à prevenção do uso de drogas, atenção e reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas;

II - viabilizar a ampla participação social na formulação, implementação e avaliação das políticas sobre drogas;

III - priorizar programas, ações, atividades e projetos articulados com os estabelecimentos de ensino, com a sociedade e com a família para a prevenção do uso de drogas;

IV - ampliar as alternativas de inserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas, promovendo programas que priorizem a melhoria de sua escolarização e a qualificação profissional;

V - promover o acesso do usuário ou dependente de drogas a todos os serviços públicos;

VI - estabelecer diretrizes para garantir a efetividade dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas;

VII - fomentar a criação de serviço de atendimento telefônico com orientações e informações para apoio aos usuários ou dependentes de drogas;

VIII - articular programas, ações e projetos de incentivo ao emprego, renda e capacitação para o trabalho, com objetivo de promover a inserção profissional da pessoa que haja cumprido o plano

individual de atendimento nas fases de tratamento ou acolhimento;

IX - promover formas coletivas de organização para o trabalho, redes de economia solidária e o cooperativismo, como forma de promover autonomia ao usuário ou dependente de drogas egresso de tratamento ou acolhimento, observando-se as especificidades regionais;

X - propor a formulação de políticas públicas que conduzam à efetivação das diretrizes e princípios previstos no art. 22;

XI - articular as instâncias de saúde, assistência social e de justiça no enfrentamento ao abuso de drogas; e

XII - promover estudos e avaliação dos resultados das políticas sobre drogas.

§ 1° O plano de que trata o *caput* terá duração de 5 (cinco) anos a contar de sua aprovação.

§ 2° O poder público deverá dar a mais ampla divulgação ao conteúdo do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas.

Seção II
Dos Conselhos de Políticas sobre Drogas

Art. 8°-E Os conselhos de políticas sobre drogas, constituídos por Estados, Distrito Federal e Municípios, terão os seguintes objetivos:

I - auxiliar na elaboração de políticas sobre drogas;

II - colaborar com os órgãos governamentais no planejamento e na execução das políticas sobre drogas, visando à efetividade das políticas sobre drogas;

III - propor a celebração de instrumentos de cooperação, visando à elaboração de programas, ações, atividades e projetos voltados à prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas;

IV - promover a realização de estudos, com o objetivo de subsidiar o planejamento das políticas sobre drogas;

V - propor políticas públicas que permitam a integração e a participação do usuário ou dependente de drogas no processo social, econômico, político e cultural no respectivo ente federado; e

VI - desenvolver outras atividades relacionadas às políticas sobre drogas em consonância com o Sisnad e com os respectivos planos.

Seção III
Dos Membros dos Conselhos de Políticas sobre Drogas

Art. 8°-F Os membros dos conselhos de políticas sobre drogas serão escolhidos para mandato de 2 (dois) anos, na forma de regulamentação específica, observados os seguintes requisitos:

I - idade superior a 18 (dezoito) anos; e

II - residência na região geográfica abrangida pelo conselho de políticas sobre drogas para o qual foi indicado.

§ 1° A posse dos membros dos conselhos de políticas sobre drogas ocorrerá no último dia útil da Semana Nacional de Enfrentamento às Drogas nos anos pares.

§ 2° Constará da lei orçamentária dos entes federados previsão dos recursos necessários ao funcionamento dos conselhos de política sobre drogas."

Art. 3° A Lei n° 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"CAPÍTULO IV
DO ACOMPANHAMENTO E DA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 15.....

.....

'Art. 17. Compete à União manter, no âmbito do Sisnad, sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas, com objetivo de:

I - proceder à coleta de dados e informações para auxiliar na formulação de políticas públicas sobre drogas;

II - promover o monitoramento e avaliação e acompanhar a execução dos programas, ações, atividades e projetos de políticas sobre drogas e de seus resultados;

III - assegurar ampla informação sobre os programas, ações, atividades e projetos das políticas sobre drogas e de seus resultados;

IV - promover análise global e integrada das dimensões, estruturas, compromissos, finalidades e resultados das políticas sobre drogas; e

V - instrumentalizar a avaliação das políticas sobre drogas.

§ 1º A avaliação das políticas sobre drogas obedecerá às diretrizes nacionais e abrangerá a gestão e os resultados das políticas e dos programas de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas.

§ 2º Os resultados da avaliação das políticas sobre drogas serão utilizados para:

I - planejar metas e eleger prioridades para execução e financiamento de políticas;

II - adequar os objetivos e a natureza dos programas, ações e projetos;

III - celebrar instrumentos de cooperação com vistas à correção de problemas levantados na avaliação; e

IV - aperfeiçoar e ampliar a capacitação dos integrantes do Sisnad.

§ 3º O processo de avaliação das políticas sobre drogas poderá, mediante convite, contar com a participação de representantes dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, do Ministério Público e Defensoria Pública e dos conselhos de políticas sobre drogas, na forma do regulamento desta Lei.' (NR)

.....

Seção I
Das Diretrizes

Art. 18. .....

.....

Seção II
Da Semana Nacional de Políticas
Sobre Drogas

Art. 19-A. Fica instituída a Semana Nacional de Políticas sobre Drogas, comemorada anualmente, na quarta semana de junho.

§ 1° No período de que trata o *caput*, serão intensificadas as ações de:

I - difusão de informações sobre os problemas decorrentes do uso de drogas;

II - promoção de eventos para o debate público sobre as políticas sobre drogas;

III - difusão de boas práticas de prevenção, tratamento, acolhimento e reinserção social e econômica de usuários de drogas;

IV - divulgação de iniciativas, ações e campanhas de prevenção do uso indevido de drogas;

V - mobilização da comunidade para a participação nas ações de prevenção e enfrentamento às drogas;

VI - mobilização dos sistemas de ensino previstos na Lei n° 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, na realização de atividades de prevenção ao uso de drogas."

Art. 4° A Lei n° 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"CAPÍTULO II
DAS ATIVIDADES DE PREVENÇÃO, TRATAMENTO, ACOLHIMENTO E DE REINSERÇÃO SOCIAL E ECONÔMICA DE USUÁRIOS OU DEPENDENTES DE DROGAS

Seção I
Disposições Gerais

Art. 20. .....

.....

'Art. 22. .....

.....

VII - estímulo à capacitação técnica e profissional;

VIII - efetivação de políticas de reinserção social voltadas à educação continuada e ao trabalho;

IX - observância do plano individual de atendimento na forma do art. 23-B desta Lei;

X - orientação adequada ao usuário ou dependente de drogas quanto às consequências lesivas do uso de drogas, ainda que ocasional.' (NR)

Seção II
Da Educação na Reinserção Social e Econômica

Art. 22-A. As pessoas atendidas por órgãos integrantes do Sisnad terão atendimento nos programas de educação profissional e tecnológica, educação de jovens e adultos e alfabetização.

Seção III
Do Trabalho na Reinserção
Social e Econômica

Art. 22-B. As licitações de obras públicas que gerem mais de 30 postos de trabalho deverão prever, nos contratos, que 3% (três por cento) do total de vagas sejam destinadas à reinserção econômica de pessoas atendidas pelas políticas sobre drogas de acordo com o seguinte:

I - as empresas responsáveis pelas obras deverão informar ao órgão estadual de políticas sobre drogas acerca da quantidade de vagas disponíveis;

II - o postulante à vaga deverá:

a) estar cumprindo o seu plano individual de atendimento;

b) abster-se do uso de drogas;

c) atender aos requisitos profissionais definidos pela empresa contratante; e

d) cumprir rigorosamente as normas da empresa contratante;

III - o programa estadual de reinserção econômica deverá garantir aos atendidos pelas políticas sobre drogas no mínimo 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias de acesso aos postos de trabalho de que trata este artigo.

§ 1º O cumprimento do plano individual será atestado pelo órgão de políticas sobre drogas responsável pela reinserção social e econômica por meio do qual se inicia o processo de seleção e contratação e pela empresa contratante.

§ 2º Após 30 (trinta) dias corridos, contados a partir da data do recebimento da informação de disponibilidade da vaga pelo órgão responsável pela reinserção social e econômica, a empresa fica dispensada do cumprimento do previsto no *caput*, caso não haja indicação de pessoa para a vaga disponibilizada.

Seção IV
Do Tratamento do Usuário ou Dependente de Drogas

Art. 23. .....

Art. 23-A. O tratamento do usuário ou dependente de drogas deverá ser ordenado em uma rede de atenção à saúde, com prioridade para as modalidades de tratamento ambulatorial, incluindo excepcionalmente formas de internação em unidades de saúde e hospitais gerais nos termos de normas dispostas pela União e articuladas com os serviços de assistência social e em etapas que permitam:

I - articular a atenção com ações preventivas que atinjam toda a população;

II - orientar-se por protocolos técnicos predefinidos, baseados em evidências científicas, oferecendo atendimento individualizado ao usuário ou dependente de drogas com abordagem preventiva e, sempre que indicado, ambulatorial;

III - preparar para a reinserção social e econômica, respeitando as habilidades e projetos individuais por meio de programas que articulem educação, capacitação para o trabalho, esporte, cultura e acompanhamento individualizado; e

IV - acompanhar os resultados pelo SUS, Suas e Sisnad, de forma articulada.

§ 1° Caberá à União dispor sobre os protocolos técnicos de tratamento, em âmbito nacional.

§ 2° A internação de dependentes de drogas somente será realizada em unidades de saúde ou hospitais gerais, dotados de equipes multidisciplinares e deverá ser obrigatoriamente autorizada por médico devidamente registrado no Conselho Regional de Medicina - CRM do Estado onde se localize o estabelecimento no qual se dará a internação.

§ 3° São considerados 2 (dois) tipos de internação:

I - internação voluntária: aquela que se dá com o consentimento do dependente de drogas;

II - internação involuntária: aquela que se dá, sem o consentimento do dependente, a pedido de familiar ou do responsável legal ou, na absoluta falta deste, de servidor público da área de saúde, da assistência social ou dos órgãos públicos integrantes do Sisnad, com exceção de servidores da área de segurança pública, que constate a existência de motivos que justifiquem a medida.

§ 4° A internação voluntária:

I - deverá ser precedida de declaração escrita da pessoa solicitante de que optou por este regime de tratamento;

II - seu término dar-se-á por determinação do médico responsável ou por solicitação escrita da pessoa que deseja interromper o tratamento.

§ 5° A internação involuntária:

I - deve ser realizada após a formalização da decisão por médico responsável;

II - será indicada depois da avaliação sobre o tipo de droga utilizada, o padrão de uso e na hipótese comprovada da impossibilidade de utilização de outras alternativas terapêuticas previstas na rede de atenção à saúde;

III - perdurará apenas pelo tempo necessário à desintoxicação, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, tendo seu término determinado pelo médico responsável;

IV - a família ou o representante legal poderá, a qualquer tempo, requerer ao médico a interrupção do tratamento.

§ 6° A internação, em qualquer de suas modalidades, só será indicada quando os recursos extra-hospitalares se mostrarem insuficientes.

§ 7° Todas as internações e altas de que trata esta Lei deverão ser informadas, em, no máximo, de 72 (setenta e duas) horas, ao Ministério Público, à Defensoria Pública e a outros órgãos de fiscalização, por meio de sistema informatizado único, na forma do regulamento desta Lei.

§ 8° É garantido o sigilo das informações disponíveis no sistema referido no § 7° e o acesso será permitido apenas às pessoas autorizadas a conhecê-las, sob pena de responsabilidade.

§ 9° É vedada a realização de qualquer modalidade de internação nas comunidades terapêuticas acolhedoras.

§ 10. O planejamento e a execução do projeto terapêutico individual deverão observar, no que couber, o previsto na Lei n° 10.216, de 6 de abril de 2001, que dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental.

Seção V
Do Plano Individual de Atendimento

Art. 23-B. O atendimento ao usuário ou dependente de drogas na rede de atenção à saúde dependerá de:

I - avaliação prévia por equipe técnica multidisciplinar e multissetorial; e

II - elaboração de um Plano Individual de Atendimento - PIA.

§ 1° A avaliação prévia da equipe técnica subsidiará a elaboração e execução do projeto terapêutico individual a ser adotado, levantando no mínimo:

I - o tipo de droga e o padrão de seu uso; e

II - o risco à saúde física e mental do usuário ou dependente de drogas ou das pessoas com as quais convive.

§ 2° É obrigatória a articulação entre as normas de referência do SUS, Suas e do Sisnad na

definição da competência, da composição e da atuação da equipe técnica que avalia os usuários ou dependentes de drogas.

§ 3° O PIA deverá contemplar a participação dos familiares ou responsáveis, os quais têm o dever de contribuir com o processo, sendo esses, no caso de crianças e adolescentes, passíveis de responsabilização civil, administrativa e criminal, nos termos da Lei n° 8.069, de 13 de julho de 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente.

§ 4° O PIA será inicialmente elaborado sob a responsabilidade da equipe técnica do primeiro projeto terapêutico que atender o usuário ou dependente de drogas e será atualizado ao longo das diversas fases do atendimento.

§ 5° Constarão do plano individual, no mínimo:

I - os resultados da avaliação multidisciplinar;

II - os objetivos declarados pelo atendido;

III - a previsão de suas atividades de integração social ou capacitação profissional;

IV - atividades de integração e apoio à família;

V - formas de participação da família para efetivo cumprimento do plano individual;

VI - designação do projeto terapêutico mais adequado para o cumprimento do previsto no plano; e

VII - as medidas específicas de atenção à saúde do atendido.

§ 6° O PIA será elaborado no prazo de até 30 (trinta) dias da data do ingresso no atendimento.

§ 7° As informações produzidas na avaliação e as registradas no plano individual de atendimento são consideradas sigilosas."

Art. 5° A Lei n° 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Seção VI
Do Acolhimento em Comunidade Terapêutica Acolhedora

Art. 26-A. O acolhimento do usuário ou dependente de drogas na comunidade terapêutica acolhedora caracteriza-se por:

I - oferta de projetos terapêuticos ao usuário ou dependente de drogas que visam à abstinência;

II - adesão e permanência voluntária, formalizadas por escrito, entendida como uma etapa transitória para a reinserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas;

III - ambiente residencial, propício à formação de vínculos, com a convivência entre os pares, atividades práticas de valor educativo e a promoção do desenvolvimento pessoal, vocacionada para acolhimento ao usuário ou dependente de drogas em vulnerabilidade social;

IV - avaliação médica prévia;

V - elaboração de plano individual de atendimento na forma do art. 23-B desta Lei; e

VI - vedação de isolamento físico do usuário ou dependente de drogas.

§ 1° Não são elegíveis para o acolhimento as pessoas com comprometimentos biológicos e psicológicos de natureza grave que mereçam atenção médico-hospitalar contínua ou de emergência, caso em que deverão ser encaminhadas à rede de saúde.

§ 2° Quando houver impossibilidade de realização da avaliação médica prévia e desde que não haja risco de morte à pessoa, o acolhimento poderá ser feito de imediato, caso em que a avaliação médica deverá ser providenciada no prazo máximo de 7 (sete) dias.

§ 3° Para a realização da avaliação médica, as comunidades terapêuticas acolhedoras terão prioridade absoluta na utilização da rede de atendimento do Sistema Único de Saúde.

§ 4° As normas de referência para o funcionamento das comunidades terapêuticas acolhedoras e de seu cadastramento serão definidas pela Senad.

§ 5° As comunidades terapêuticas acolhedoras não se caracterizam como equipamentos de saúde."

Art. 6° A Lei n° 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 33. .....

.....

§ 4° Nos delitos definidos no *caput* e no § 1°, as penas deverão ser reduzidas de 1/6 (um sexto) a 2/3 (dois terços), quando:

I - o agente não for reincidente e não integrar organização criminosa; ou

II - as circunstâncias do fato e a quantidade de droga apreendida demonstrarem o menor potencial lesivo da conduta.

§ 5° Se os crimes previstos no *caput* e no § 1° forem cometidos por quem exerce o comando, individual ou coletivo, de organização criminosa, a pena é de reclusão de 8 (oito) a 15 (quinze) anos e pagamento de 800 (oitocentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa.

§ 6° Considera-se organização criminosa a associação de 4 (quatro) ou mais pessoas estruturalmente ordenada e caracterizada pela divisão de tarefas, ainda que informalmente, com objetivo de obter, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer natureza, mediante a prática de infrações penais cujas penas máximas sejam superiores a 4 (quatro) anos, ou que sejam de caráter transnacional."(NR)

"Art. 50. .....

.....

§ 2° Recebida cópia do auto de prisão em flagrante, o juiz certificará a regularidade formal do laudo de constatação e determinará, no prazo de 10 (dez) dias, a destruição das drogas apreendidas, guardando-se amostra necessária à realização do laudo definitivo.

§ 3° A destruição será executada pela autoridade de polícia judiciária competente, no prazo de 15 (quinze) dias, na presença do Ministério Público e da autoridade sanitária.

§ 4° O local será vistoriado antes e depois da destruição, sendo lavrado auto circunstanciado

pela autoridade policial, certificando-se a destruição total das drogas apreendidas."(NR)

"Art. 50-A. A destruição das drogas apreendidas sem a ocorrência de prisão em flagrante será feita por incineração, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data da apreensão, guardando-se amostra necessária à realização do laudo definitivo."

"Art. 60. O juiz, a requerimento do Ministério Público ou do assistente de acusação, ou mediante representação da autoridade de polícia judiciária, poderá decretar, no curso do inquérito ou da ação penal, a apreensão e outras medidas assecuratórias nos casos em que haja suspeita de que os bens, direitos ou valores sejam produto do crime ou constituam proveito dos crimes previstos nesta Lei, procedendo-se na forma dos arts. 125 e seguintes do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º Na hipótese do art. 366 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, o juiz poderá determinar a prática de atos necessários à conservação dos bens, direitos ou valores.

§ 4º A ordem de apreensão ou sequestro de bens, direitos ou valores poderá ser suspensa pelo juiz, ouvido o Ministério Público, quando a sua execução imediata puder comprometer as investigações."(NR)

"Art. 61. A apreensão de veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte e dos maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei será imediatamente comunicada pela autoridade de polícia judiciária responsável pela investigação ao juízo competente.

§ 1° O juiz, no prazo de 30 (trinta) dias contado da comunicação de que trata o *caput*, determinará a alienação dos bens apreendidos, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma da legislação específica.

§ 2° A alienação será realizada em autos apartados, dos quais constará a exposição sucinta do nexo de instrumentalidade entre o delito e os bens apreendidos, a descrição e especificação dos objetos, as informações sobre quem os tiver sob custódia e o local em que se encontrem.

§ 3° O juiz determinará a avaliação dos bens apreendidos, que será realizada por oficial de justiça, no prazo de 5 (cinco) dias a contar da autuação, ou, caso sejam necessários conhecimentos especializados, por avaliador nomeado pelo juiz, em prazo não superior a 10 (dez) dias.

§ 4° Feita a avaliação, o juiz intimará o órgão gestor do Funad, o Ministério Público e o interessado para se manifestarem no prazo de 5 (cinco) dias e, dirimidas eventuais divergências, homologará o valor atribuído aos bens.

§ 5° Os bens não serão alienados por valor inferior a 80% (oitenta por cento) da avaliação.

§ 6° Os valores arrecadados, descontadas as despesas do leilão, serão depositados em conta judicial remunerada e, após sentença condenatória transitada em julgado, serão revertidos ao Funad.

§ 7° No caso da alienação de veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade ou ao órgão de registro e controle a expedição de certificado de registro e licenciamento em favor do arrematante, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, sem prejuízo da cobrança de débitos fiscais, os quais permanccem sob responsabilidade do antigo proprietário.

§ 8° Nos casos em que a apreensão tiver recaído sobre dinheiro, inclusive moeda estrangeira, ou cheques emitidos como ordem de pagamento para fins ilícitos, o juiz determinará sua conversão em moeda nacional corrente, que será depositada em conta judicial remunerada, e, após sentença condenatória com trânsito em julgado, será revertida ao Funad."(NR)

"Art. 62. Comprovado o interesse público na utilização de quaisquer dos bens de que trata o art. 61, os órgãos de polícia judiciária, militar e rodoviária poderão deles fazer uso, sob sua responsabilidade e com o objetivo de sua conservação, mediante autorização judicial, ouvido o Ministério Público e garantida a prévia avaliação dos respectivos bens.

§ 1° Nos casos em que a apreensão tiver recaído sobre veículos automotores, o juiz colocará, em 30 (trinta) dias, o bem à disposição para uso e custódia dos órgãos previstos nos incisos III, IV, V e VI do art. 7°-A, desde que envolvidos nas ações de prevenção ao uso indevido de drogas, atividades de atenção à saúde, acolhimento e assistência social aos usuários ou dependentes de drogas e operações de repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades, ouvido o conselho estadual de políticas sobre drogas e, em caso de competência da justiça federal, o órgão gestor do Funad.

§ 2° A autorização judicial de uso de bens deverá conter a descrição do bem e a respectiva avaliação e indicar o órgão responsável por sua utilização.

§ 3° O órgão responsável pela utilização do bem deverá enviar ao juiz periodicamente, ou a qualquer momento quando por este solicitado, informações sobre seu estado de conservação.

§ 4° Quando a autorização judicial recair sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade ou ao órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento em favor do órgão ao qual tenha deferido o uso ou custódia, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores à decisão de utilização do bem até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.

§ 5° Na hipótese de levantamento, se houver indicação de que os bens utilizados na forma deste artigo sofreram depreciação superior àquela esperada em razão do transcurso do tempo e do uso, poderá o interessado requerer nova avaliação judicial.

§ 6° Constatada a depreciação de que trata o § 5°, o ente federado ou a entidade que utilizou o bem indenizará o detentor ou proprietário dos bens.

§ 7° (Revogado).

§ 8° (Revogado).

§ 9° (Revogado).

§ 10. (Revogado).

§ 11. (Revogado)."(NR)

"Art. 63. Ao proferir a sentença, o juiz decidirá sobre:

I - o perdimento do produto, bem, direito ou valor apreendido ou objeto de medidas assecuratórias; e

II - o levantamento dos valores depositados em conta remunerada e a liberação dos bens utilizados nos termos do art. 62.

§ 1° Os bens, direitos ou valores apreendidos em decorrência dos crimes tipificados nesta Lei ou objeto de medidas assecuratórias, após decretado seu perdimento em favor da União, serão revertidos diretamente ao Funad.

§ 2° O juiz remeterá ao órgão gestor do Funad relação dos bens, direitos e valores declarados perdidos, indicando o local em que se encontram e a entidade ou o órgão em cujo poder estejam, para os

fins de sua destinação nos termos da legislação vigente.

§ 3° Compete ao órgão gestor do Funad a alienação ou cessão aos órgãos previstos nos incisos III, IV, V e VI do *caput* do art. 7°-A dos bens apreendidos cujo perdimento já tenha sido decretado em favor da União.

§ 4° O órgão gestor do Funad poderá firmar acordos de cooperação, a fim de dar imediato cumprimento ao estabelecido no § 3°.

§ 5° Na hipótese de indicação de bens para colocação sob uso e custódia ou cessão dos bens, o órgão gestor do Funad deverá contemplar órgãos ou entidades sediadas no Estado em que se proferiu a decisão judicial de apreensão ou outras medidas assecuratórias, ou perdimento.

§ 6° Na hipótese do inciso II do *caput*, decorridos 360 (trezentos e sessenta) dias do trânsito em julgado e do conhecimento da sentença pelo interessado, os bens apreendidos, os que tenham sido objeto de medidas assecuratórias ou os valores depositados que não forem reclamados serão revertidos ao Funad."(NR)

"Art. 63-A. Nenhum pedido de restituição será conhecido sem o comparecimento pessoal do acusado, podendo o juiz determinar a prática de atos necessários à conservação de bens, direitos ou valores."

"Art. 63-B. O juiz determinará a liberação total ou parcial dos bens, direitos e objeto de medidas assecuratórias quando comprovada a licitude

de sua origem, mantendo-se a constrição dos bens, direitos e valores necessários e suficientes à reparação dos danos e ao pagamento de prestações pecuniárias, multas e custas decorrentes da infração penal."

"Art. 64. A União, por intermédio do órgão gestor do Funad, poderá firmar convênio com os Estados e o Distrito Federal com vistas à liberação de 80% (oitenta por cento) dos recursos por ela arrecadados, para a implementação e execução de programas relacionados à questão das drogas."(NR)

"TÍTULO V-A
DO FINANCIAMENTO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 65-A. Com o objetivo de incentivar a redução no uso de drogas psicoativas ilegais, as pessoas físicas ou jurídicas poderão aplicar parcelas do Imposto sobre a Renda, a título de doações ou patrocínios, no apoio a projetos apresentados por pessoas físicas ou por pessoas jurídicas relacionados à atenção a usuários de drogas, desde que os projetos atendam aos critérios estabelecidos no regulamento desta Lei.

§ 1° Os contribuintes poderão deduzir do imposto de renda devido 30% (trinta por cento) das quantias efetivamente despendidas nos projetos elencados no § 3° deste artigo, previamente aprovados pelo conselho estadual de políticas sobre drogas, nos limites e nas condições estabelecidos na legislação do imposto de renda vigente, na forma de:

I - doações; e

II - patrocínios.

§ 2° As pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real não poderão deduzir o valor da doação ou do patrocínio referido no § 1° como despesa operacional.

§ 3° As doações e os patrocínios a que se refere o § 1° serão destinados exclusivamente à construção e à manutenção de instituições de atenção a usuários de drogas."

"Art. 67-A. Os gestores e entidades que recebam recursos públicos para execução das políticas sobre drogas deverão garantir o acesso às suas instalações, à documentação e a todos os elementos necessários à efetiva fiscalização pelos órgãos competentes."

"Art. 72. Encerrado o processo criminal ou arquivado o inquérito policial, o juiz, de ofício, mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ou a requerimento do Ministério Público, determinará a destruição das amostras guardadas para contraprova, certificando nos autos."(NR)

Art. 7° A Lei n° 7.560, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3° Os contribuintes poderão efetuar doações aos fundos de políticas sobre drogas nacional, distrital, estaduais ou municipais, sendo essas integralmente deduzidas do imposto de renda obedecidos os seguintes limites:

I - 1% (um por cento) do imposto de renda devido, apurado pelas pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real;

II - 6% (seis por cento) do imposto de renda devido, apurado pelas pessoas físicas na declaração de ajuste anual.

§ 1° O valor da destinação de que trata o inciso I do *caput* deste artigo:

I - não exclui ou reduz outros benefícios ou deduções em vigor;

II - não poderá ser computado como despesa operacional na apuração do lucro real;

III - poderá ser deduzido também dos pagamentos mensais do imposto calculado por estimativa.

§ 2° O valor da destinação de que trata o inciso II deste artigo independe da opção quanto à forma de apuração do ajuste anual."(NR)

"Art. 3°-A As opções de doação dispostas no art. 3° desta Lei serão exercidas:

I - para as pessoas jurídicas que apuram o imposto trimestralmente, até a data do pagamento da 1ª (primeira) cota ou cota única, relativa ao trimestre civil encerrado;

II - para as pessoas jurídicas que apuram o imposto anualmente, até o último dia útil do mês de janeiro do ano-calendário subsequente, sem prejuízo de, no recolhimento do imposto por estimativa, exercerem a opção até o último dia útil do mês subsequente ao da apuração;

III - para as pessoas físicas até a data da efetiva entrega da declaração de ajuste anual.

§ 1° As doações efetuadas pelas pessoas físicas entre 1° de janeiro e a data da efetiva entrega da declaração poderão ser deduzidas:

I - na declaração de ajuste apresentada relativa ao ano-calendário anterior; ou

II - na declaração de ajuste a ser apresentada no ano seguinte relativa ao ano-calendário em curso.

§ 2° As pessoas físicas e jurídicas que entregarem suas declarações de ajuste anual fora do prazo não se beneficiarão da dedução das doações de que trata esta Lei."

"Art. 3°-B As doações de que trata o art. 3° desta Lei podem ser efetuadas em espécie ou em bens.

Parágrafo único. As doações efetuadas em espécie devem ser depositadas em conta específica."

"Art. 3°-C Os órgãos responsáveis pela administração das contas dos fundos de políticas sobre drogas nacional, distrital, estaduais e municipais devem emitir recibo em favor do doador, assinado por pessoa competente e pelo presidente do conselho correspondente, especificando:

I - número de ordem;

II - nome, número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ e endereço do emitente;

III - nome, CNPJ ou número do Cadastro Nacional de Pessoa Física - CPF do doador;

IV - data da doação e valor efetivamente recebido; e

V - ano-calendário a que se refere a doação.

§ 1° O comprovante de que trata o *caput* deste artigo pode ser emitido anualmente, desde que discrimine os valores doados mês a mês.

§ 2° No caso de doação em bens, o comprovante deve conter a identificação dos bens, mediante descrição em campo próprio ou em relação anexa ao comprovante, informando também se houve alienação, o nome, o CPF ou o CNPJ e o endereço dos avaliadores."

"Art. 3°-D Na hipótese da doação em bens, o doador deverá:

I - comprovar a propriedade dos bens, mediante documentação hábil;

II - baixar os bens doados na declaração de bens e direitos, quando se tratar de pessoa física, e na escrituração, no caso de pessoa jurídica;

III - considerar como valor dos bens doados:

a) para as pessoas físicas, o valor constante da última declaração do imposto de renda, desde que não exceda o valor de mercado;

b) para as pessoas jurídicas, o valor contábil dos bens.

§ 1° O doador pode optar pelo valor de mercado dos bens, que será determinado mediante avaliação prévia por meio de laudo de perito ou empresa especializada de reconhecida capacidade técnica para aferição do seu valor, observada a legislação de apuração de ganho capital.

§ 2° O preço obtido em caso de leilão não será considerado na determinação do valor dos bens doados, exceto se o leilão for determinado por autoridade judiciária.

§ 3° Na hipótese do § 1°, a autoridade fiscal pode requerer nova avaliação dos bens, na forma da legislação do imposto de renda em vigor."

"Art. 3°-E Os documentos a que se referem os arts. 3°-C e 3°-D devem ser mantidos pelo contribuinte por um prazo de 5 (cinco) anos para fins de comprovação da dedução perante os órgãos de fiscalização."

"Art. 3°-F Os órgãos responsáveis pela administração das contas dos fundos nacional, distrital, estaduais e municipais de políticas sobre drogas devem:

I - manter conta bancária específica destinada exclusivamente a gerir os recursos do Fundo;

II - manter controle das doações recebidas;

III - informar anualmente ao órgão competente do Poder Executivo federal as doações recebidas mês a mês, identificando os seguintes dados por doador:

a) nome, CNPJ ou CPF, conforme o caso;

b) valor doado, especificando se a doação foi em espécie ou em bens."

"Art. 3°-G Em caso de descumprimento das obrigações previstas no art. 3°-F, o órgão responsável pela fiscalização dará conhecimento do

fato ao Ministério Público, na forma do regulamento desta Lei."

"Art. 3°-H Os conselhos nacional, estaduais e municipais de políticas sobre drogas divulgarão amplamente à comunidade:

I - o calendário de suas reuniões;

II - as ações prioritárias para fortalecimento das políticas sobre drogas;

III - os requisitos para a apresentação de projetos a serem beneficiados com recursos dos fundos nacional, estaduais ou municipais de políticas sobre drogas;

IV - a relação dos projetos aprovados em cada ano-calendário e o valor dos recursos previstos para implementação das ações, por projeto;

V - o total dos recursos recebidos e a respectiva destinação, por projeto atendido, inclusive com cadastramento na base de dados de sistemas de informação das políticas sobre drogas;

VI - a avaliação dos resultados dos projetos beneficiados com recursos dos fundos nacional, estaduais e municipais de políticas sobre drogas.

Parágrafo único. Nas sessões plenárias dos conselhos nacional, estaduais e municipais de políticas sobre drogas que tratarem dos critérios de priorização de investimentos dos recursos dos respectivos fundos, bem como nas de avaliação da aplicação desses recursos, os conselhos poderão valer-se da consultoria e assessoria de entidades públicas civis, sem fins lucrativos, com reconhecida

atuação nas áreas sociais, tributárias, econômicas, jurídicas e contábeis."

"Art. 3°-I O Ministério Público acompanhará, em cada Comarca, a forma de fiscalização da aplicação dos incentivos fiscais referidos no art. 3° desta Lei.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto nos arts. 3°-F e 3°-H sujeitará os infratores a responderem por ação judicial proposta pelo Ministério Público, que poderá atuar de ofício, a requerimento ou representação de qualquer cidadão."

"Art. 5° .....

§ 1° Observado o limite de 40% (quarenta por cento), e mediante convênios, serão destinados à Polícia Federal e às Polícias dos Estados e do Distrito Federal, responsáveis pela apreensão a que se refere o art. 4°, no mínimo 20% (vinte por cento) dos recursos provenientes da alienação dos respectivos bens.

§ 2° Para receber recursos do Funad, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão:

I - instalar seus conselhos de políticas sobre drogas e elaborar e aprovar os respectivos planos;

II - fornecer e atualizar no Sisnad seus dados e informações, inclusive informações relativas à avaliação e gestão das políticas sobre drogas, na forma disciplinada pelo Conad; e

III - promover outras ações previstas no termo de adesão.

§ 3° Os requisitos previstos no inciso I do § 2° somente serão exigidos 2 (dois) anos após a publicação desta Lei."(NR)

Art. 8° O art. 12 da Lei n° 9.250, de 26 de dezembro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 12. .....

I - as contribuições feitas aos fundos controlados pelos conselhos municipais, estaduais e nacional dos direitos da criança e do adolescente, pelos conselhos municipais, estaduais e nacional do idoso e pelos conselhos municipais, estaduais e nacional de políticas sobre drogas;

.....

VIII - doações e patrocínios relacionados à atenção a usuários de drogas, desde que os projetos sejam previamente aprovados pelo respectivo conselho estadual.

§ 1° A soma das deduções a que se referem os incisos I a IV e VIII não poderá reduzir o imposto devido em mais de 6% (seis por cento).

....."(NR)

Art. 9° O art. 5° da Lei n° 9.532, de 10 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5° A dedução do imposto de renda relativa aos incentivos fiscais previstos no art. 1° da Lei n° 6.321, de 14 de abril de 1976, no art. 26 da Lei n° 8.313, de 23 de dezembro de 1991, no inciso I do art. 4° da Lei n° 8.661, de 2 de junho de 1993, e a de doações ou patrocínios no apoio a projetos aprovados pelo órgão competente relacionados à atenção a usuários de drogas não poderá exceder,

quando considerados isoladamente, a 4% (quatro por cento) do imposto de renda devido, observado o disposto no § 4° do art. 3° da Lei n° 9.249, de 26 de dezembro de 1995."(NR)

Art. 10. O § 3° do art. 37 da Lei n° 8.981, de 20 de janeiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 37.....

.....

§ 3° .....

a) dos incentivos fiscais de dedução do imposto, inclusive o relativo a doações ou patrocínios no apoio a projetos aprovados pelo órgão competente relacionados à atenção a usuários de drogas, observados os limites e prazos fixados na legislação vigente, bem como o disposto no § 2° do art. 39;

....."(NR)

Art. 11. O art. 2° do Decreto-Lei n° 4.048, de 22 de janeiro de 1942, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 2° .....

.....

§ 3° As escolas do Senai poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senai e órgãos e entidades públicos locais responsáveis pela política de drogas."(NR)

Art. 12. O art. 3° do Decreto-Lei n° 8.621, de 10 de janeiro de 1946, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 3° ....

.....

§ 3° As escolas do Senac poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senac e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 13. O art. 1° da Lei n° 8.315, de 23 de dezembro de 1991, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2°, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1°:

"Art. 1° .....

§ 1° .....

§ 2° Os programas de formação profissional rural do Senar poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senar e os gestores responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 14. O art. 3° da Lei n° 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2°, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1°:

"Art. 3° .....

§ 1°.....

§ 2° Os programas de formação profissional do Senat poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em

instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senat e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 15. O art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 429. .....

.....

§ 3º Os estabelecimentos de que trata o *caput* poderão ofertar vagas de aprendizes a adolescentes usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os estabelecimentos e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)

Art. 16. A Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 53-A:

"Art. 53-A. É dever da instituição de ensino, clubes e agremiações recreativas e de estabelecimentos congêneres assegurar medidas de conscientização, prevenção e enfrentamento ao uso ou dependência de drogas ilícitas."

Art. 17. O art. 12 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 12. .....

.....

IX - promover ambiente escolar seguro, adotando estratégias de prevenção e enfrentamento ao uso ou dependência de drogas."(NR)

Art. 18. O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

"Art. 306. .....

.....

§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO - para se determinar o previsto no *caput*."(NR)

Art. 19. Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

I - os §§ 1º e 2º do art. 32; e

II - os §§ 1º e 2º do art. 58.

Art. 20. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.663, DE 2010

Acrescenta e altera dispositivos à Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, para tratar do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas, dispor sobre a obrigatoriedade da classificação das drogas, introduzir circunstâncias qualificadoras dos crimes previstos nos arts. 33 a 37, definir as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e dá outras providências;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta e altera dispositivos à Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, para tratar do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas, dispor sobre a obrigatoriedade da classificação das drogas, introduzir circunstâncias qualificadoras dos crimes previstos nos arts. 33 a 37, definir as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e dá outras providências.

Art. 2º O Art. 1º da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 passa a vigorar com a seguinte redação:

" Art. 1º .....

Parágrafo único. Para fins desta Lei, consideram-se como drogas as substâncias ou os produtos capazes de causar dependência, assim especificados em lei ou relacionados em listas atualizadas periodicamente pelo Poder Executivo da União em classificação que obedeça ao seguinte:

I – a classificação das d especificará, obrigatoriamente:

a) a sua farmacodinâmica, com ênfase nos seus mecanismos de ação;

b) a sua farmacocinética, considerando os meios conhecidos de administração da substância e as diferenças que podem representar nos efeitos; e

c) a capacidade da droga em causar dependência, apresentando, no mínimo, uma escala com três categorias: baixa, média e alta.

II – a classificação das drogas será tornada pública na Rede Mundial de Computadores (*Internet*), sendo obrigatório que:

a) sejam produzidas versões diferenciadas para os técnicos e para a população em geral; e

b) os profissionais do Sistema Único de Saúde (SUS) tomem conhecimento do seu conteúdo." (NR)

Art. 3º Incluam-se os seguintes arts. 5º-A até 5º-C nas Seções II e III, do Capítulo I, do Título II da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, reunindo-se os arts. 4º e 5º sob a Seção I (dos Princípios e Objetivos do SISNAD):

"Seção I

Dos Princípios e Objetivos do SISNAD

Art. 4º .....

.....

Seção II

Das Diretrizes Gerais para Elaboração das Políticas sobre Drogas

Art. 5º-A Os agentes públicos ou privados envolvidos na elaboração ou na execução das políticas sobre drogas devem observar as seguintes diretrizes:

I – desenvolver programas setoriais e intersetoriais destinados ao atendimento das necessidades específicas dos usuários e dependentes de drogas, considerando os princípios e diretrizes dispostos nos arts. 19 e 22 desta Lei;

II – adotar estratégias de articulação entre órgãos públicos e entidades privadas, com organismos internacionais e estrangeiros para a implantação de parcerias para a execução das políticas sobre drogas, observado o disposto no art. 65 desta Lei;

III – realizar a integração das ações dos órgãos e entidades públicas e privadas nas áreas de saúde, sexualidade, planejamento familiar, educação, trabalho, assistência social, previdência social, habitação, cultura, desporto e lazer, visando à prevenção do uso de drogas, atenção e reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas;

IV – viabilizar a ampla participação social na formulação, implementação e avaliação das políticas sobre drogas;

V – ampliar as alternativas de inserção social do usuário ou dependente de drogas, promovendo programas que priorizem a sua educação, e a qualificação profissional;

VI – promover o acesso do usuário ou dependente de drogas a todos os serviços públicos oferecidos à comunidade;

VII – proporcionar atendimento individualizado junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população visando a prevenção ao uso de drogas, atenção e reinserção do usuário ou dependente de drogas, simultaneamente nos campos educacional, político, econômico, social, cultural e ambiental;

VIII – garantir a efetividade dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas; e

IX – promover a avaliação das políticas sobre drogas.

Seção III
Das Diretrizes quanto à Profissionalização, ao Trabalho e à Renda

Art. 5º-B A ação do Poder Público na elaboração das políticas sobre drogas quanto à profissionalização, ao trabalho e à renda contempla, entre outras, a adoção das seguintes medidas:

I – articulação entre os programas, as ações e os projetos de incentivo ao emprego, renda, capacitação para o trabalho, as políticas regionais de desenvolvimento econômico e as políticas sobre drogas;

II – promoção de formas coletivas de organização para o trabalho, redes de economia solidária e o cooperativismo;

III – oferta de condições especiais de jornada de trabalho por meio de:

a) compatibilização entre os horários de trabalho e de estudo para as pessoas em tratamento;

b) oferta dos níveis, formas e modalidades de ensino em horários que permitam a compatibilização da frequência escolar com o trabalho regular e o comparecimento aos serviços de saúde.

IV – disponibilização de vagas para capacitação profissional por meio de instrumentos internacionais de cooperação, principalmente nas regiões de fronteira;

V – estabelecimento de instrumentos de fiscalização e controle do cumprimento da legislação, com ênfase na observância do art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho, que dispõe sobre a reserva de vagas para aprendizes, e da Lei nº 11.788, de 25 de setembro de 2008, que trata do estágio;

VI – priorização de programas de primeiro emprego e introdução da aprendizagem na administração pública direta;

VII – articulação entre as atividades rurais e urbanas a fim de promover a reinserção social do usuário ou dependente de drogas no meio que permita a sua melhor adaptação; e

VIII – ampliação de programas que proponham a formalização, a capacitação para a gestão e o financiamento de cooperativas e de empreendimentos de economia solidária, como forma de promover a autonomia ao egresso de tratamento.

SEÇÃO IV
Das Diretrizes quanto à Saúde Integral

Art 5º-C A política de atenção à saúde do usuário ou dependente de drogas, constituída de um conjunto articulado e contínuo de ações e

serviços para a prevenção, a promoção, a proteção e a recuperação da sua saúde, de forma integral, com acesso universal a serviços humanizados e de qualidade, incluindo a atenção especial aos agravos mais prevalentes nesta população, deve ser elaborada de acordo com o seguinte:

I – desenvolver ações articuladas com os estabelecimentos de ensino, com a sociedade e com a família para a prevenção do uso de drogas;

II – garantir a inclusão de temas relativos a consumo de álcool, drogas, doenças sexualmente transmissíveis, Síndrome da Imunodeficiência Adquirida (SIDA), planejamento familiar e saúde reprodutiva nos conteúdos curriculares dos diversos níveis de ensino;

III – incluir, no conteúdo curricular de capacitação dos profissionais de saúde, temas sobre drogas e saúde sexual e reprodutiva;

IV – capacitar os profissionais de saúde em uma perspectiva multiprofissional para lidar com o abuso de álcool e de outras drogas;

V – habilitar os professores e profissionais de saúde a identificar os sinais relativos à ingestão abusiva de álcool e à dependência de drogas e de outras drogas e seu devido encaminhamento;

VI – valorizar as parcerias com instituições religiosas, associações, organizações não-governamentais na abordagem das questões de sexualidade e uso de drogas;

VII – articular as instâncias de saúde e de justiça no enfrentamento ao abuso de drogas e esteróides anabolizantes."

Art. 4º Incluam-se os seguintes §§ 1º ao 7º ao art. 3º, no Título II (da Rede e do Sistema Nacionais de Políticas sobre Drogas), da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"TÍTULO II
DA REDE E DO SISTEMA NACIONAIS DE POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 3º .....

.....

§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a formação e articulação da Rede Nacional de Políticas sobre Drogas, com o objetivo de potencializar e convergir esforços de toda a sociedade na prevenção, atenção e repressão ao uso de drogas.

§ 2º Para os efeitos desta Lei, rede de políticas sobre drogas é entendida como um sistema organizacional, integrado por indivíduos, comunidades, instituições públicas e privadas que se articulam com o objetivo de contribuir para o cumprimento dos objetivos das Políticas sobre Drogas, e se constituem em suas unidades de rede.

§ 3º O funcionamento da Rede Nacional de Políticas sobre Drogas obedece aos seguintes princípios:

I – independência entre os participantes;

II – foco nas diretrizes das políticas sobre drogas;

III – realização conjunta e articulada dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas;

VI – interligação entre as unidades da rede pelo Sistema Nacional de Informação sobre Drogas; e

V – descentralização das iniciativas e da coordenação.

§ 4º Entende-se por Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas (SISNAD), a estrutura formal da Rede Nacional de Políticas sobre Drogas, representada pelo conjunto ordenado de princípios, regras, critérios e de recursos materiais e humanos que envolvem as políticas, planos, programas, ações e projetos sobre drogas, incluindo-se nele, por adesão, os sistemas estaduais, distrital e municipais.

§ 5º Entende-se por unidade do SISNAD a pessoa jurídica de direito público ou privado que instala e mantém os recursos humanos e materiais necessários ao desenvolvimento dos programas, ações e projetos das políticas públicas sobre drogas;

§ 6º Integram o SISNAD:

I – os conselhos de políticas sobre drogas;

II – os órgãos governamentais de políticas sobre drogas;

III – as unidades do SISNAD;

IV – o Sistema Nacional de Avaliação e Gestão das Políticas sobre Drogas;

V – o Sistema Nacional de Informação sobre Drogas; e

VI – outras entidades ou sistemas, na forma do regulamento.

§ 7º Cada órgão governamental responsável pela políticas sobre drogas constitui o pólo de coordenação da rede no respectivo ente federado." (NR)

Art. 5º O art. 7º da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 passa a vigorar com a seguinte redação, reunindo-se os arts. 6º ao 8º sob a Seção I (da Composição do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas):

"Seção I
Da Composição do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas

.....

Art. 7º O SISNAD será coordenado pela União e integrado pelos sistemas estaduais, distrital e municipais responsáveis pela implementação dos seus respectivos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas, com liberdade de organização e funcionamento, respeitados os termos desta Lei.

....." (NR)

Art. 6º Incluam-se os seguintes arts. 8º-A até 8º-G, organizados nas Seções II a IV, do Capítulo II, do Título II, da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"Seção II
Das Competências

Art. 8º-A Compete à União:

I – formular e coordenar a execução da Política Nacional sobre Drogas;

II – formular, instituir, coordenar e manter o SISNAD;

III – estabelecer diretrizes sobre a organização e funcionamento do SISNAD e suas normas de referência;

IV – elaborar o Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, em parceria com os Estados, o Distrito Federal, os Municípios, a comunidade internacional e a sociedade;

V – prestar assistência técnica e suplementação financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para o desenvolvimento de seus sistemas;

VI – instituir e manter o Sistema Nacional de Informações sobre Drogas;

VII – contribuir para a qualificação e ação em rede dos sistemas estaduais, distrital e municipais de políticas sobre drogas;

VIII - instituir e manter o Sistema Nacional de Acompanhamento e Avaliação das Políticas sobre Drogas;

IX – financiar, com os demais entes federados, a execução das políticas sobre drogas;

X – estabelecer formas de colaboração com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios para a execução das políticas sobre drogas;

XI – garantir a publicidade de informações sobre repasses de recursos para financiamento das políticas sobre drogas aos conselhos e gestores estaduais, distrital e municipais;

XII – prestar assessoria técnica e suplementação financeira aos Municípios;

§ 1º As funções normativa, consultiva, de avaliação e de fiscalização do SISNAD competem ao Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas (CONAD), nos termos desta Lei.

§ 2º As funções executiva e de gestão do SISNAD competem ao órgão a ser designado no Plano de que trata o inciso IV do *caput* deste artigo.

Art. 8º-B Compete aos Estados:

I – formular, instituir, coordenar e manter Sistema Estadual de Políticas sobre Drogas, respeitadas as diretrizes fixadas pela União;

II – elaborar o Plano Estadual de Políticas sobre Drogas em conformidade com o Plano Nacional, e em colaboração com a sociedade;

III – criar, desenvolver e manter programas, ações e projetos para a execução das políticas sobre drogas;

IV – editar normas complementares para a organização e funcionamento do seu sistema de políticas sobre drogas e dos sistemas municipais;

V – estabelecer, com a União e os Municípios, formas de colaboração para a execução das políticas sobre drogas;

VI – prestar assessoria técnica e suplementação financeira aos Municípios;

VII – operar o Sistema Nacional de Informações sobre drogas e fornecer regularmente os dados necessários ao povoamento e à atualização do sistema; e

VIII – co-financiar a execução de programas, ações e projetos das políticas sobre Drogas nas parcerias federativas.

§ 1º As funções consultivas, de avaliação e fiscalização do Sistema Estadual de Políticas sobre Drogas competem ao Conselho Estadual de Políticas sobre Drogas, nos termos previstos nesta Lei, bem como outras definidas na legislação estadual ou distrital.

§ 2º As funções normativa, executiva e de gestão do Sistema Estadual de Políticas sobre Drogas competem ao órgão a ser designado no Plano de que trata o inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 8º-C Compete aos Municípios:

I – formular, instituir, coordenar e manter o Sistema Municipal de Políticas sobre Drogas, respeitadas as diretrizes fixadas pela União e pelo respectivo Estado;

II – elaborar o Plano Municipal de Políticas sobre Drogas, em conformidade com o Plano Nacional, o respectivo Plano Estadual, e em colaboração com a sociedade;

III – criar, desenvolver e manter programas, ações e projetos para a execução das políticas sobre drogas;

IV – editar normas complementares para a organização e funcionamento do seu sistema de políticas sobre drogas;

V – operar o Sistema Nacional de Informação sobre Drogas e fornecer regularmente os dados necessários ao povoamento e à atualização do sistema;

VI – co-financiar a execução de programas, ações e projetos das políticas sobre drogas nas parcerias federativas; e

VII – estabelecer mecanismos de cooperação com os Estados e a União para a execução das políticas sobre drogas.

§ 1º Para garantir a articulação federativa com vistas ao efetivo cumprimento das políticas sobre drogas, os Municípios podem instituir os consórcios dos quais trata a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, que dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências, ou qualquer outro instrumento jurídico adequado, como forma de compartilhar responsabilidades.

§ 2º As funções consultivas, de avaliação e fiscalização do Sistema Municipal de Políticas sobre Drogas competem ao Conselho Municipal de Políticas sobre Drogas, nos termos previstos nesta Lei, bem como outras definidas na legislação municipal.

§ 3º As funções normativa, executiva e de gestão do Sistema Municipal de Políticas sobre Drogas competem ao órgão a ser designado no Plano de que trata o inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 8º-D As competências dos Estados e Municípios cabem, cumulativamente, ao Distrito Federal.

Seção III
Dos Conselhos de Políticas sobre Drogas

Art. 8º-E Os Conselhos de Políticas sobre Drogas são órgãos permanentes e autônomos, não jurisdicionais, encarregados de tratar das políticas sobre drogas com os seguintes objetivos:

I – auxiliar na elaboração de políticas sobre drogas;

II – utilizar os instrumentos dispostos no art. 8º-F desta Lei de forma a buscar que o Estado garanta efetividade às políticas sobre drogas;

III – colaborar com os órgãos da administração pública no planejamento e na execução das políticas sobre drogas;

IV – estudar, analisar, elaborar, debater e propor a celebração de instrumentos de cooperação, visando à elaboração de programas, projetos e ações voltados para a atenção e reinserção social de usuários ou dependentes de drogas;

V – promover a realização de estudos complementares, com o objetivo de subsidiar o planejamento das políticas sobre drogas;

VI – estudar, analisar, elaborar, debater e propor políticas públicas que permitam e garantam a integração e a participação do usuário ou dependente de drogas no processo social, econômico, político e cultural no respectivo ente federado;

VII – promover e participar de seminários, cursos, congressos e eventos nos temas de sua competência;

VIII – desenvolver outras atividades relacionadas às políticas sobre drogas.

§ 1º Em cada ente federado haverá um Conselho de Políticas sobre Drogas composto pela seguinte quantidade de membros efetivos:

I - vinte, para a União;

II - quinze para os Estados e o Distrito Federal;

III - dez, para os Municípios.

§ 2º Lei federal, estadual, distrital ou municipal disporá sobre:

I – o local, dia e horário de funcionamento do Conselho de Políticas sobre Drogas;

II – a remuneração de seus membros;

III – a composição;

IV – a sistemática de suplência das vagas.

§ 3º Constará da lei orçamentária federal, estadual, distrital ou municipal previsão dos recursos necessários ao funcionamento do Conselho de Políticas sobre Drogas do respectivo ente federado.

Art. 8º-F São atribuições do Conselho de Políticas sobre Drogas:

I - encaminhar, ao Ministério Público, notícia de fato que constitua infração administrativa ou penal contra o previsto nesta Lei;

II – encaminhar à autoridade judiciária os casos de sua competência;

III – expedir notificações;

IV – requisitar informações das autoridades públicas, que terão o prazo de trinta dias corridos para apresentar a resposta;

V – elaborar relatório anual sobre as políticas sobre drogas no respectivo ente federado, incluindo recomendações para sanar os problemas encontrados;

VI – assessorar os Poderes Executivo e Legislativo locais na elaboração dos planos, programas, projetos, ações e da proposta orçamentária das políticas sobre drogas.

Seção IV
Das Eleições para os Conselhos de Políticas sobre Drogas

Art. 8º-G O processo eleitoral para a escolha dos membros do Conselho de Políticas sobre Drogas será estabelecido em Lei Estadual, Distrital ou Municipal, de acordo com o seguinte:

I – no mínimo metade do total de vagas serão destinados a representantes da sociedade;

II – as vagas destinadas a representantes da sociedade serão ocupadas por entidades que participem da Rede Nacional de Políticas sobre Drogas; e

III – o processo eleitoral será coordenado por uma comissão eleitoral aprovada pelo colegiado do respectivo conselho de políticas sobre drogas e acompanhada pelo Ministério Público.

§ 1º São impedidos de compor o mesmo Conselho os parentes de até terceiro grau.

§ 2º Depois de eleitas, as entidades deverão indicar o seu representante de acordo com os seguintes requisitos:

I – idade superior a dezesseis anos;

II – residir na região geográfica abrangida pelo conselho de políticas sobre drogas para o qual foi indicado;

§ 3º Os conselheiros de políticas sobre drogas são indicados pelas entidades para mandato de dois anos, permitida somente uma nova indicação consecutiva, independente da entidade que o indique.

§ 4º Constará da lei orçamentária estadual, distrital ou municipal a previsão dos recursos para a realização das eleições do Conselho de Políticas sobre Drogas."

Art. 7º O art. 16 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 passa a vigorar com a seguinte redação, renomeando-se o Capítulo IV (do Sistema Nacional de Informação sobre Drogas), do Título II:

"CAPÍTULO IV
DO SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÃO SOBRE DROGAS

.....

Art. 16. Fica instituído o Sistema Nacional de Informação sobre Drogas com as finalidades de coletar dados e produzir informações para subsidiar a tomada de decisões governamentais sobre políticas sobre drogas.

§ 1º O sistema de informação de que trata o *caput* terá um módulo específico para os órgãos gestores.

§ 2º A descontinuidade da operação do sistema pelas unidades do SISNAD enseja a suspensão dos repasses de recursos públicos.

§ 3º As instituições com atuação nas áreas da atenção à saúde e da assistência social que atendam usuários ou dependentes de drogas devem operar o Sistema de Informação sobre Drogas de acordo com as normas de referência." (NR)

Art. 8º Incluam-se os seguintes arts. 17-A até 17-H, organizados no Capítulo V (do Acompanhamento e da Avaliação das Políticas sobre Drogas), e o Capítulo VI (Responsabilização dos Gestores, Operadores e Unidades do SISNAD), contendo os arts. 17-I e 17-J, ao Título II da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"CAPÍTULO V
DO ACOMPANHAMENTO E DA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 17-A. Fica instituído o Sistema Nacional de Acompanhamento e Avaliação das Políticas sobre Drogas com os seguintes objetivos:

I – contribuir para a organização da rede de políticas sobre drogas;

II – assegurar conhecimento rigoroso sobre os programas, as ações e projetos das políticas sobre drogas e de seus resultados;

III – promover a melhora da qualidade da gestão dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas.

§ 1° A avaliação das políticas sobre Drogas abrangerá, no mínimo, a gestão, as unidades do SISNAD, e os resultados das políticas e dos programas de prevenção, atenção e de reinserção social do usuário ou dependente de drogas e será executada de acordo com o seguinte:

I – a avaliação da gestão terá por objetivos verificar:

a) se o planejamento orçamentário e sua execução se processam de forma compatível com as necessidades do respectivo sistema de políticas sobre drogas;

b) a eficácia da utilização dos recursos públicos;

c) a manutenção do fluxo financeiro, considerando as necessidades operacionais dos programas, as normas de referência e as condições previstas nos instrumentos jurídicos celebrados entre os órgãos gestores e as unidades do SISNAD;

d) a implementação de todos os demais compromissos assumidos por ocasião da celebração dos instrumentos jurídicos relativos à efetivação das políticas sobre drogas; e

e) a articulação interinstitucional e intersetorial das políticas.

II – a avaliação das unidades do SISNAD terá por objetivo identificar o perfil e o impacto de sua atuação, por meio de suas atividades, programas e projetos, considerando as diferentes dimensões institucionais e, entre elas, no mínimo e obrigatoriamente, as seguintes:

a) o plano de desenvolvimento institucional;

b) a responsabilidade social, considerada especialmente sua contribuição para a inclusão social e o desenvolvimento socioeconômico das pessoas atendidas e de suas famílias;

c) a comunicação e o intercâmbio com a sociedade;

d) as políticas de pessoal quanto à qualificação, aperfeiçoamento, desenvolvimento profissional e condições de trabalho;

e) a sua adequação às normas de referência;

f) o planejamento e a autoavaliação quanto aos processos, resultados, eficiência e eficácia do projeto e de seus objetivos; e

g) a sustentabilidade financeira.

III – a avaliação dos resultados dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas terá por objetivo, no mínimo, verificar o cumprimento dos objetivos e os efeitos de sua execução.

Art. 17-B. Ao final da avaliação, será elaborado relatório contendo histórico e caracterização do trabalho, as recomendações e os prazos para que essas sejam cumpridas, além de outros elementos a serem definidos em regulamento.

§ 1º Os resultados da avaliação das políticas sobre drogas serão utilizados para:

I – planejar as metas, eleger as prioridades para execução e financiamento;

II – reestruturar ou ampliar a rede de políticas sobre drogas;

III – adequar os objetivos e a natureza dos programas, ações e projetos;

IV – celebrar instrumentos de cooperação com vistas à correção de problemas levantados na avaliação;

V – aumentar o financiamento para fortalecer a rede de políticas sobre drogas; e

VI – melhorar e ampliar a capacitação dos operadores do SISNAD.

§ 2º O relatório da avaliação deverá ser encaminhado aos respectivos conselhos de políticas sobre drogas, bem como ao Ministério Público.

Art. 17-C. Os gestores e unidades que recebem recursos públicos têm o dever de colaborar com o processo de avaliação, facilitando o acesso às suas instalações, à documentação e a todos os elementos necessários ao seu efetivo cumprimento.

Art. 17-D. O processo de avaliação das políticas sobre drogas deverá contar com a participação de representantes dos Três Poderes, do Ministério Público e dos conselhos de políticas sobre drogas, na forma do regulamento.

Art. 17-E. Cabe ao Poder Legislativo acompanhar as avaliações do respectivo ente federado.

Art. 17-F. O Sistema Nacional de Avaliação e Acompanhamento das Políticas sobre Drogas assegurará, na metodologia a ser empregada:

I – a realização da autoavaliação dos gestores e das unidades;

II – a avaliação institucional externa, contemplando a análise global e integrada das instalações físicas, relações institucionais, compromisso social, atividades e finalidades das unidades e de seus projetos;

III – o respeito à identidade e à diversidade de unidades e projetos;

IV – a participação do corpo de funcionários das unidades e dos conselhos de políticas sobre drogas da área de atuação da entidade avaliada;

V – a análise global e integrada das dimensões, estruturas, compromissos, finalidades e resultados das políticas sobre drogas; e

VI – o caráter público de todos os procedimentos, dados e resultados dos processos avaliativos.

Art. 17-G. A avaliação será coordenada por uma comissão permanente e realizada por comissões temporárias, essas compostas, no mínimo, por três especialistas com reconhecida atuação na área temática, na forma do regulamento.

§ 1º É vedado à comissão permanente designar avaliadores:

I – que sejam titulares ou servidores dos órgãos gestores avaliados, ou funcionários das entidades avaliadas;

II – que tenham relação de parentesco até terceiro grau com titulares ou servidores dos órgãos gestores avaliados ou funcionários das unidades avaliadas; e

III – que estejam respondendo a processo por crime doloso.

§ 2º Às comissões temporárias de avaliação serão acrescentados membros de forma a cumprir as condições previstas no art. 17-A desta Lei.

Art 17-H. As informações produzidas a partir do Sistema Nacional de Informações sobre Drogas serão utilizadas para subsidiar a avaliação, o acompanhamento, a gestão e o financiamento dos sistemas nacional, distrital, estaduais e municipais de políticas sobre drogas.

CAPÍTULO VI
DA RESPONSABILIZAÇÃO DOS GESTORES, OPERADORES E UNIDADES DO SISTEMA NACIONAL DE POLÍTICAS SOBRE DROGAS

Art. 17-I. No caso do desrespeito, mesmo que parcial, ou do não cumprimento integral às diretrizes e determinações desta Lei, em todas as esferas, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal, ficam sujeitos:

I - gestores, operadores e seus prepostos e entidades governamentais:

a) advertência;

b) afastamento provisório de seus dirigentes;

d) afastamento definitivo de seus dirigentes; e

e) fechamento de unidade ou interdição de programa.

II – instituições privadas e entidades não governamentais, seus gestores, operadores e prepostos:

a) advertência;

b) suspensão total ou parcial do repasse de recursos públicos;

c) interdição de unidades ou suspensão do atendimento; e

d) cassação do registro de funcionamento.

§ 1º Entende-se por entidade de atendimento a pessoa jurídica de direito público ou privado que instala e mantém a unidade e os recursos humanos

e materiais necessários ao desenvolvimento das atividades de prevenção, de atenção e de reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas.

§ 2º Em caso de infrações cometidas no atendimento, que coloquem em risco o êxito das atividades de atenção e de reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas, deverá ser o fato comunicado ao Ministério Público ou representado perante autoridade judiciária competente para as providências cabíveis, de acordo com o previsto nos incisos I e II deste artigo.

§ 3º As pessoas jurídicas de direito público e as instituições privadas e organizações não governamentais responderão pelos danos que seus agentes causarem aos usuários, dependentes de drogas ou seus familiares, uma vez caracterizado o descumprimento das determinações e dos princípios previstos nos arts. 22 a 26 desta Lei.

Art. 17-J. Àqueles que, mesmo não sendo agente público, induzam ou concorram, sob qualquer forma, direta ou indireta, para o não cumprimento desta Lei aplicam-se, no que couber, as penalidades dispostas na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, que dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências - Lei da Improbidade Administrativa."

Art. 9º Acrescentem-se os seguintes §§ 1º e 2º ao Art. 22 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"Art. 22. .....

.....

§ 1º A atenção ao usuário ou dependente de drogas se orienta para atingir os seguintes objetivos:

I – promover a integração social, a garantia de seus direitos individuais e sociais, por meio do cumprimento de seu plano de atendimento individual;

II – responsabilizar adequadamente o usuário ou dependente de drogas quanto às consequências lesivas da utilização de drogas para si e para a sociedade; e

III – desaprovar o uso de drogas, ainda que ocasional, cooperando com a vontade dos usuários, dos familiares ou com as disposições de sentença judicial advinda do previsto no art. 28 desta Lei, no tocante à submissão ao tratamento.

§ 2º Com vistas a atingir os objetivos dispostos no § 1º deste artigo, é obrigatória a articulação de ações que promovam a adesão dos usuários ou dependentes de drogas em relação ao trabalho e renda, educação e assistência social durante o tratamento." (NR)

Art. 10 O Art. 23 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 23. .....

§ 1º O usuário ou dependente de drogas deverá ser avaliado por equipe técnica multidisciplinar e multissetorial, observado o seguinte:

I – é obrigatória a articulação entre as normas de referência dos Sistema Único de Saúde, do Sistema Único de Assistência Social e do SISNAD na definição da competência, da composição e da atuação da equipe técnica que acolhe e avalia os usuários ou dependentes de drogas;

II – a avaliação da equipe técnica subsidiará a elaboração e execução da terapêutica a ser adotada, levantando no mínimo:

a) o padrão de uso da droga; e

b) o risco à saúde física e mental do usuário ou dependente ou das pessoas com as quais convive de forma mais aproximada.

III – é obrigatória a elaboração de um plano de atendimento individual no qual se articulem ações nas áreas dispostas no inciso III, do art. 5º-A desta Lei, incluindo ações voltadas para a família; e

IV – as informações produzidas na avaliação e as registradas no plano de atendimento individual são consideradas sigilosas.

§ 2º Na hipótese da inexistência de programa público de atendimento adequado à execução da terapêutica indicada, o Poder Judiciário poderá determinar que o tratamento seja realizado na rede privada, incluindo internação, às expensas do poder público.

§ 3º Os programas de atenção ao usuário ou dependente de drogas deverão ser organizados em etapas que permitam:

I – articulação com ações preventivas, preferencialmente que atinjam a população em suas moradias;

II – oferta de leitos para internação de acordo com a necessidade estimada pelos dados do Sistema Nacional de Informação sobre Drogas;

III – brevidade no período de internação e sua evolução para uma etapa em que sejam oferecidas opções de trabalho, cultura, educação e interação social nos modelos urbano ou rural;

IV – acompanhamento pelo SUS;

V – reinserção social, respeitando as habilidades e projetos da pessoa em tratamento por meio de programas que articulem educação, capacitação para o trabalho, esporte, cultura e acompanhamento indivudualizado; e

VI – acompanhamento dos resultados em nível municipal." (NR)

Art. 11 Inclua-se o seguinte art. 23-A à Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"Art. 23-A A internação de usuário ou dependente de drogas obedecerá ao seguinte:

I – será realizada por médico devidamente registrado no Conselho Regional de Medicina (CRM) do Estado onde se localize o estabelecimento no qual se dará a internação e com base na avaliação da equipe técnica;

II – ocorrerá em uma das seguintes situações:

a) internação voluntária: aquela que é consentida pela pessoa a ser internada;

b) internação involuntária: aquela que se dá sem o consentimento do usuário e a pedido de terceiro; e

c) internação compulsória: aquela determinada pela Justiça.

§ 1º A internação voluntária:

I – deve ser precedida da elaboração de documento que formalize, no momento da admissão, a vontade da pessoa que optou por esse regime de tratamento; e

II – seu término dar-se-á por determinação do médico responsável ou por solicitação escrita da pessoa que deseja interromper o tratamento.

§ 2º A internação involuntária:

I – deve ser precedida da elaboração de documento que formalize, no momento da admissão, a vontade da pessoa que solicita a internação; e

II – seu término dar-se-á por determinação do médico responsável ou por solicitação escrita de familiar, ou responsável legal.

§ 3º A internação compulsória é determinada, de acordo com a legislação vigente, pelo juiz competente.

§ 4º Todas as internações e altas de que trata esta Lei deverão ser registradas no Sistema Nacional de Informações sobre Drogas às quais terão acesso o Ministério Público, Conselhos de Políticas sobre Drogas e outros órgãos de fiscalização, na forma do regulamento.

§ 5º É garantido o sigilo das informações disponíveis no sistema e o acesso permitido apenas aos cadastrados e àqueles autorizados para o trato dessas informações, cuja inobservância fica sujeita ao disposto no art. 39-A desta Lei.

§ 6º O planejamento e execução da terapêutica deverá observar o previsto na Lei nº 10.216, de 6 de abril de 2001, que dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental."(NR)

Art. 12 O art. 28 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 28. .....

.....

III - .....

.....

§ 3º As penas previstas nos incisos II e III do *caput* deste artigo serão aplicadas pelo prazo de 6 (seis) a 12 (doze) meses.

§ 4º Em caso de reincidência, as penas previstas nos incisos II e III do caput deste artigo serão aplicadas pelo prazo de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses.

.....

§ 6º .....

.....

III – restrição de direitos relativos à frequência a determinados lugares ou imposição ao cumprimento de horários.

.....

§ 8º Em qualquer das hipóteses previstas nos incisos do *caput* deste artigo, o Poder Público está obrigado a acompanhar o desenvolvimento, registrar o cumprimento e avaliar o progresso do usuário ou dependente de drogas nas atividades atribuídas, de acordo com o seguinte:

I – a sentença judicial designará um responsável por acompanhar o desenvolvimento das atividades pelo usuário ou dependente de drogas; e

II – o juiz competente será informado pelo responsável pelo plano de atendimento individual acerca da avaliação do progresso realizado no cumprimento das atividades do programa, com sugestões sobre ações futuras, se for o caso." (NR)

Art. 13 Inclua-se o seguinte art. 39-A na Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"Art. 39-A. Revelar ou permitir o acesso à informação sobre usuário ou dependente de drogas a pessoa não autorizada ou quebrar o dever de sigilo.

Pena – detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa."

Art. 14 Acrescentem-se os seguintes incisos VIII e IX ao art. 40 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:

"Art. 40. .....

.....

VIII – o crime envolve drogas de alto poder de causar dependência, de acordo com a classificação prevista na alínea "c" do inciso I, do parágrafo único, do art. 1º desta Lei; e

IX – o crime envolve a mistura de drogas como forma de aumentar a capacidade de causar dependência." (NR)

Art. 15 Incluam-se os seguintes arts. 5º-A e 5º-B na Lei nº 7.560, de 19 de dezembro de 1986, que cria o Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às Drogas de Abuso, dispõe sobre os bens apreendidos e adquiridos com produtos de tráfico ilícito de drogas ou atividades correlatas, e dá outras providências:

"Art. 5º-A Para ter acesso aos recursos do Fundo Nacional de Políticas sobre Drogas, as unidades do SISNAD de que trata o § 5º, do art.3º da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, deverão apresentar os seus projetos na forma do regulamento.

Art. 5º-B São requisitos obrigatórios para a inscrição de projetos:

I – a exposição das linhas gerais dos métodos e técnicas a serem utilizadas para o cumprimento dos objetivos propostos no projeto;

II – a indicação da existência de estrutura material e dos recursos humanos compatíveis com os objetivos apresentados;

III – regimento interno que regule o funcionamento da entidade, no qual deverá constar, no mínimo:

a) o detalhamento das atribuições e responsabilidades do dirigente, de seus prepostos, dos membros da equipe técnica e dos demais funcionários;

b) a adesão ao Sistema Nacional de Informações sobre Drogas, bem como sua efetiva operação." (NR)

Art. 16 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo oferecer proposta para melhorar a estrutura do atendimento aos usuários ou dependentes de drogas e suas famílias e tratar com mais rigor os crimes que envolvam drogas de alto poder de causar dependência. Para tanto, organizamos nosso texto de forma a estabelecer critérios objetivos para a articulação federativa; organização de uma Rede e do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas; atendimento e internação de dependentes de drogas e a devida responsabilização dos criminosos e dos agentes públicos e privados que prestam serviços de atenção ao usuário de drogas.

Nossa proposição vem ao encontro de medidas que aprimoram a atenção ao usuário de drogas e determinam a elaboração de uma classificação das drogas que seja mais inteligível e útil sob os pontos de vista operacional e penal. Com a inclusão da determinação sobre o conteúdo da classificação das drogas que o Poder executivo deve fazer espera-se:

a) promover a difusão de informação oficial sobre os aspectos farmacológicos dinâmicos e cinéticos das drogas, quais os seus mecanismos de ação, suas vias de administração e os efeitos que vêm sendo observados nos usuários, tanto para um público técnico, quanto para a população em geral;

b) definir claramente a capacidade da droga em causar dependência, de forma a permitir que providências diferentes sejam tomadas a partir do dano estimado que cada substância pode causar.

Além disso, entendemos que é muito importante difundir essa informação oficial na Rede Mundial de Computadores (Internet), sendo que tornamos obrigatória a produção de versões diferenciadas para os técnicos e para a população em geral. Não menos importante é tornar igualmente obrigatório que os profissionais do Sistema Único de Saúde tomem conhecimento desse seu conteúdo.

O art. 3°do projeto se refere aos princípios e às normas gerais, que se aplicam a qualquer setor envolvido na política sobre drogas. Destaque deve ser feito à determinação para que a articulação entre os entes federados e a sociedade seja realizada de modo a assegurar a efetividade das ações de enfrentamento às drogas e de atenção ao usuário, o que no médio e longo prazos incidirá positivamente sobre os resultados dessas políticas públicas.

O principal objetivo desta parte do projeto de lei é criar obrigação ao gestor público em seguir parâmetros mínimos na elaboração das políticas de sobre drogas. A lógica utilizada para a elaboração dessas diretrizes se baseia no pressuposto de que devem ser implementadas, simultaneamente:

a) políticas universais que levem em conta as demandas e singularidades das pessoas envolvidas com o uso de drogas;

b) políticas emergenciais que apresentem novas chances aos usuários ou dependentes em situação de maior vulnerabilidade social; e

c) políticas específicas de forma a reconhecer e promover atenção integral, multidisciplinar e intersetorial ao usuário ou dependente de droga.

Após as diretrizes gerais, construiu-se um conjunto de diretrizes setoriais nos campos da saúde, educação e trabalho como forma de indicar claramente a extrema necessidade de articulação de ações nessas áreas para aumentar a chance de êxito das políticas sobre drogas.

O art. 4° do projeto trata da criação de uma Rede e do detalhamento do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas. Nele estão consubstanciados, em redação legislativa, os seguintes aspectos: a instituição da Rede Nacional de Políticas sobre Drogas; medidas para o fortalecimento dos conselhos; e o estabelecimento de sistemas nacionais de avaliação das políticas e de informação sobre drogas.

A Rede Nacional de Políticas sobre Drogas se caracteriza pela inclusão de todos os interessados no tema sem qualquer distinção no que diz

respeito à forma de organização de seus integrantes. O Sistema Nacional de Informação sobre Drogas dará o suporte mínimo para que essa rede se estabeleça com base nos conselhos de políticas sobre drogas.

Ao se alterar o Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas, considerou-se fundamental que fosse garantida a liberdade de organização própria de cada ente federado. Trata-se de uma estrutura formal, com base e ênfase estatal e com os objetivos de prover as condições para a prevenção, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas no contexto de sua comunidade e família.

Para tanto, não foi possível deixar de tratar da divisão de competências entre cada ente federado de forma a delimitar o que deve ser realizado, não esquecendo da necessária co-responsabilidade pela assistência técnica e financeira. Além disso, essas atribuições estão articuladas para que os esforços da União, Estados, Distrito Federal e Municípios convirjam para o fiel cumprimento dos princípios estabelecidos na lei, como a descentralização das políticas, o fortalecimento do controle social e a articulação entre as políticas públicas, por exemplo.

As regras gerais para organização dos conselhos de políticas sobre drogas e sua eleição foram pontuadas de forma a servir de orientação para os entes federados. De forma geral, esse tópico trata do seguinte:

a) a composição dos conselhos passa à proporção de metade de seus membros serem oriundos da sociedade e a outra metade do poder público;

b) os assentos destinados à sociedade serão definidos em assembléia eleitoral e o poder público indica os seus integrantes segundo o princípio federativo;

c) orienta-se que os conselhos serão consultivos sobre as políticas públicas mas dispõem de mecanismos para exercer as atividades de fiscalização, como por exemplo, o poder para solicitar informações e peticionar.

Organizamos, ainda, um conjunto de dispositivos que estabelecem regras gerais para a avaliação e acompanhamento da gestão das políticas públicas sobre drogas. Normalmente, a inexistência de uma sistemática de avaliação dificulta o desenvolvimento dos projetos e chega a impedir o devido controle social dessas políticas. A proposta restaria incompleta se não propuséssemos a realização de avaliações periódicas sobre a implementação do próprio sistema, sua materialidade física em instalações, programas, pessoas e o seu financiamento, por exemplo. Para tanto, incluímos a obrigatoriedade da avaliação de, pelo menos, três dimensões: a gestão do sistema, as unidades do SISNAD e os resultados das políticas.

No que diz respeito à gestão, o principal foco da avaliação é na eficiência e eficácia da aplicação dos recursos públicos, bem como na análise do fluxo de recursos e na implementação de compromissos firmados nos diversos instrumentos de cooperação que forem celebrados e sobre os quais existirem

dúvidas sobre sua efetividade. A intenção é dispor de uma metodologia que avalie essa dimensão, deixando de ser assunto apenas do senso comum para se tornar um instrumento de gestão e redirecionamento de metas.

Quando propomos a avaliação das unidades do SISNAD, estamos tratando daquelas que recebem recursos públicos para o seu funcionamento e, portanto, devem se submeter a algum tipo de processo avaliativo. Nossa proposta pressupõe que os programas devem ser ofertados dentro dos mais altos padrões de qualidade profissional, não sendo aceitável que esse trabalho seja realizado de forma improvisada.

A última dimensão para a qual propomos avaliação é a dos resultados das políticas públicas, que, no final das contas é o aspecto mais importante a ser avaliado. A análise dos resultados atingidos pode, inequivocamente, indicar as alterações necessárias, nos processos, no financiamento, na articulação de políticas e instituições para que obtenha êxito. Afinal, um processo que não apresenta os resultados esperados merece ser revisto e analisado para que possa ser reorientado de forma a atingir os seus objetivos.

Além disso, nos arts. 10 e 11 do projeto, propomos diversos acréscimos na legislação com vistas à melhorar o nível de atenção ao usuário ou dependente de drogas. Incluímos os objetivos da atenção que ultrapassam o caráter meramente assistencial, caminhando na direção da responsabilização da pessoa pelo dano que produz a si próprio e aqueles que estão mais próximos. Explicitamos que é necessário mostrar desaprovação quanto ao uso de drogas como orientação do sistema e tornamos obrigatória a articulação de ações intersetoriais para atingir esses objetivos.

Propomos também diretrizes gerais para os programas, como a sua divisão em fases, o que inclui:

a) a articulação com as ações preventivas, preferencialmente levada pelo Estado às residências das pessoas;

b) um breve período de internação para desintoxicação; e

c) a evolução para uma fase em que trabalho, educação, esporte, cultura, entre outras dimensões, são oferecidas em modelos urbanos e rurais como forma de promover a melhor chance de sucesso para o tratamento.

Sob o ponto de vista da repressão, aspecto também presente em nossa proposta, há um desdobramento da nova sistemática de classificação das drogas, que são duas novas circunstâncias entre as qualificadoras para aumento de pena que são previstas no art. 40 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006.

A primeira diz respeito à necessária diferenciação entre os crimes relacionados às drogas de maior poder para causar dependência. Nos parece óbvio que a sanção seja proporcional ao dano causado. Dessa forma, a partir dessa nova redação, o traficante de *crack*, por exemplo, terá a sua pena aumentada

de um sexto a dois terços, dispensando mais rigor aos delitos que envolvem drogas mais perigosas, distinção que não ocorre na legislação atual.

Incluímos, ainda, nessa mesma categoria de qualificadoras, a prática da mistura de drogas com a finalidade de aumentar o poder causar dependência. É o caso, por exemplo, da introdução do pó de *crack* em cigarros de maconha. Essa adição, realizada sem o conhecimento do consumidor de drogas, tem por objetivo acelerar o processo de aprisionamento físico e psicológico pela droga, iludindo o usuário que acredita estar utilizando uma produto de baixo poder de causar dependência. Entendemos que essa prática é brutal e deve ser reprimida de forma diferenciada e mais severa.

A responsabilização dos gestores é outro tema presente e merece ser explicado. Uma das grandes demandas atuais no sistema de atenção aos usuários e dependentes de drogas é o fiel cumprimento do previsto nos arts. 22 a 26 da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006. É muito comum que as leis brasileiras estabeleçam diversas obrigatoriedades, sem definir a devida consequência caso a obrigação não seja cumprida, o que se constitui em obstáculo ao trabalho dos órgãos de fiscalização interna do Poder Executivo, do Ministério Público e do Poder Judiciário.

Não podemos ser ingênuos a ponto de pensar que só por se tratar de tema relativo à atenção aos usuários de drogas, todos cumprirão os seus deveres. Não é isso que temos verificado na vida real! As sanções que propomos possuem uma gradação adequada, pois iniciam pela previsão de um afastamento temporário de algum agente até o encerramento do programa de atendimento, passando pela suspensão do envio de recursos públicos, se necessário. Incluímos, também, uma redação que faz remissão à legislação que trata sobre improbidade administrativa para resguardar o erário de possíveis investidas de pessoas inescrupulosas que possam ver na infelicidade dos usuários de drogas, no desespero de suas famílias e na pressa que se tem para tomar decisões administrativas uma oportunidade para enriquecimento ilícito.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 14 de julho de 2010.

DEPUTADO OSMAR TERRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

.....

DECRETO-LEI Nº 3.689, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941.

Código de Processo Penal.

CAPÍTULO VI

DAS MEDIDAS ASSECURATÓRIAS

Art. 125. Caberá o seqüestro dos bens imóveis, adquiridos pelo indiciado com os proventos da infração, ainda que já tenham sido transferidos a terceiro.

Art. 126. Para a decretação do seqüestro, bastará a existência de indícios veementes da proveniência ilícita dos bens.

Art. 127. O juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou do ofendido, ou mediante representação da autoridade policial, poderá ordenar o seqüestro, em qualquer fase do processo ou ainda antes de oferecida a denúncia ou queixa.

Art. 128. Realizado o seqüestro, o juiz ordenará a sua inscrição no Registro de Imóveis.

Art. 129. O seqüestro autuar-se-á em apartado e admitirá embargos de terceiro.

Art. 130. O seqüestro poderá ainda ser embargado:

I - pelo acusado, sob o fundamento de não terem os bens sido adquiridos com os proventos da infração;

II - pelo terceiro, a quem houverem os bens sido transferidos a título oneroso, sob o fundamento de tê-los adquirido de boa-fé.

Parágrafo único. Não poderá ser pronunciada decisão nesses embargos antes de passar em julgado a sentença condenatória.

Art. 131. O seqüestro será levantado:

I - se a ação penal não for intentada no prazo de sessenta dias, contado da data em que ficar concluída a diligência;

II - se o terceiro, a quem tiverem sido transferidos os bens, prestar caução que assegure a aplicação do disposto no art. 74, II, *b*, segunda parte, do Código Penal;

III - se for julgada extinta a punibilidade ou absolvido o réu, por sentença transitada em julgado.

Art. 132. Proceder-se-á ao seqüestro dos bens móveis se, verificadas as condições previstas no art. 126, não for cabível a medida regulada no Capítulo XI do Título VII deste Livro.

Art. 133. Transitada em julgado a sentença condenatória, o juiz, de ofício ou a requerimento do interessado, determinará a avaliação e a venda dos bens em leilão público.

Parágrafo único. Do dinheiro apurado, será recolhido ao Tesouro Nacional o que não couber ao lesado ou a terceiro de boa-fé.

Art. 134. A hipoteca legal sobre os imóveis do indiciado poderá ser requerida pelo ofendido em qualquer fase do processo, desde que haja certeza da infração e indícios suficientes da autoria.

Art. 135. Pedida a especialização mediante requerimento, em que a parte estimará o valor da responsabilidade civil, e designará e estimará o imóvel ou imóveis que terão de ficar especialmente hipotecados, o juiz mandará logo proceder ao arbitramento do valor da responsabilidade e à avaliação do imóvel ou imóveis.

§ 1º A petição será instruída com as provas ou indicação das provas em que se fundar a estimação da responsabilidade, com a relação dos imóveis que o responsável possuir, se outros tiver, além dos indicados no requerimento, e com os documentos comprobatórios do domínio.

§ 2º O arbitramento do valor da responsabilidade e a avaliação dos imóveis designados far-se-ão por perito nomeado pelo juiz, onde não houver avaliador judicial, sendo-lhe facultada a consulta dos autos do processo respectivo.

§ 3º O juiz, ouvidas as partes no prazo de dois dias, que correrá em cartório, poderá corrigir o arbitramento do valor da responsabilidade, se lhe parecer excessivo ou deficiente.

§ 4º O juiz autorizará somente a inscrição da hipoteca do imóvel ou imóveis necessários à garantia da responsabilidade.

§ 5º O valor da responsabilidade será liquidado definitivamente após a condenação, podendo ser requerido novo arbitramento se qualquer das partes não se conformar com o arbitramento anterior à sentença condenatória.

§ 6º Se o réu oferecer caução suficiente, em dinheiro ou em títulos de dívida pública, pelo valor de sua cotação em Bolsa, o juiz poderá deixar de mandar proceder à inscrição da hipoteca legal.

~~Art. 136. O seqüestro do imóvel poderá ser decretado de início, revogando-se, porém, se no prazo de 15 dias não for promovido o processo de inscrição da hipoteca legal.~~

Art. 136. O arresto do imóvel poderá ser decretado de início, revogando-se, porém, se no prazo de 15 (quinze) dias não for promovido o processo de inscrição da hipoteca legal. (Redação dada pela Lei nº 11.435, de 2006)

~~Art. 137. Se o responsável não possuir bens imóveis ou os possuir de valor insuficiente, poderão ser seqüestrados bens móveis suscetíveis de penhora, nos termos em que é facultada a hipoteca legal dos móveis.~~

Art. 137. Se o responsável não possuir bens imóveis ou os possuir de valor insuficiente, poderão ser arrestados bens móveis suscetíveis de penhora, nos termos em que é facultada a hipoteca legal dos imóveis. (Redação dada pela Lei nº 11.435, de 2006).

§ 1º Se esses bens forem coisas fungíveis e facilmente deterioráveis, proceder-se-á na forma do § 5º do art. 120.

§ 2º Das rendas dos bens móveis poderão ser fornecidos recursos arbitrados pelo juiz, para a manutenção do indiciado e de sua família.

~~Art. 138. O processo de especialização da hipoteca legal e do seqüestro correrão em auto apartado.~~

Art. 138. O processo de especialização da hipoteca e do arresto correrão em auto apartado. (Redação dada pela Lei nº 11.435, de 2006).

~~Art. 139. O depósito e a administração dos bens seqüestrados ficarão sujeitos ao regime do processo civil.~~

Art. 139. O depósito e a administração dos bens arrestados ficarão sujeitos ao regime do processo civil. (Redação dada pela Lei nº 11.435, de 2006).

Art. 140. As garantias do ressarcimento do dano alcançarão também as despesas processuais e as penas pecuniárias, tendo preferência sobre estas a reparação do dano ao ofendido.

~~Art. 141. O seqüestro será levantado ou cancelada a hipoteca, se, por sentença irrecorrível, o réu for absolvido ou julgada extinta a punibilidade.~~

Art. 141. O arresto será levantado ou cancelada a hipoteca, se, por sentença irrecorrível, o réu for absolvido ou julgada extinta a punibilidade. (Redação dada pela Lei nº 11.435, de 2006).

Art. 142. Caberá ao Ministério Público promover as medidas estabelecidas nos arts. 134 e 137, se houver interesse da Fazenda Pública, ou se o ofendido for pobre e o requerer.

~~Art. 143. Passando em julgado a sentença condenatória, serão os autos de hipoteca ou seqüestro remetidos ao juiz do cível (art. 63).~~

Art. 143. Passando em julgado a sentença condenatória, serão os autos de hipoteca ou arresto remetidos ao juiz do cível (art. 63). (Redação dada pela Lei nº 11.435, de 2006).

Art. 144. Os interessados ou, nos casos do art. 142, o Ministério Público poderão requerer no juízo cível, contra o responsável civil, as medidas previstas nos arts. 134, 136 e 137.

Art. 144-A. O juiz determinará a alienação antecipada para preservação do valor dos bens sempre que estiverem sujeitos a qualquer grau de deterioração ou depreciação, ou quando houver dificuldade para sua manutenção. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 1º O leilão far-se-á preferencialmente por meio eletrônico. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 2º Os bens deverão ser vendidos pelo valor fixado na avaliação judicial ou por valor maior. Não alcançado o valor estipulado pela administração judicial, será realizado novo leilão, em até 10 (dez) dias contados da realização do primeiro, podendo os bens ser alienados por valor não inferior a 80% (oitenta por cento) do estipulado na avaliação judicial. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 3º O produto da alienação ficará depositado em conta vinculada ao juízo até a decisão final do processo, procedendo-se à sua conversão em renda para a União, Estado ou Distrito Federal, no caso de condenação, ou, no caso de absolvição, à sua devolução ao acusado. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 4º Quando a indisponibilidade recair sobre dinheiro, inclusive moeda estrangeira, títulos, valores mobiliários ou cheques emitidos como ordem de pagamento, o juízo determinará a conversão do numerário apreendido em moeda nacional corrente e o depósito das correspondentes quantias em conta judicial. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 5º No caso da alienação de veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado de registro e licenciamento em favor do arrematante, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, sem prejuízo de execução fiscal em relação ao antigo proprietário. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 6º O valor dos títulos da dívida pública, das ações das sociedades e dos títulos de crédito negociáveis em bolsa será o da cotação oficial do dia, provada por certidão ou publicação no órgão oficial. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

§ 7º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012)

.....

Art. 366. Se o acusado, citado por edital, não comparecer, nem constituir advogado, ficarão suspensos o processo e o curso do prazo prescricional, podendo o juiz determinar a produção antecipada das provas consideradas urgentes e, se for o caso, decretar prisão preventiva, nos termos do disposto no art. 312. (Redação dada pela Lei nº 9.271, de 17.4.1996)

.....

DECRETO-LEI Nº 4.048, DE 22 DE JANEIRO DE 1942.

Cria o Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários (SENAI)

.....

Art. 2º Compete ao Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários organizar e administrar, em todo o país, escolas de aprendizagem para industriários.

.....

§ 2º Deverão as escolas de aprendizagem, que se organizarem, ministrar ensino de continuação e do aperfeiçoamento e especialização, para trabalhadores industriários não sujeitos à aprendizagem. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 12.594, de 2012) (Vide)

Art. 3º O Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários será organizando e dirigido pela Confederação Nacional da Indústria.

.....

DECRETO-LEI N.º 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

Art. 429. Os estabelecimentos de qualquer natureza são obrigados a empregar e matricular nos cursos dos Serviços Nacionais de Aprendizagem número de aprendizes equivalente a cinco por cento, no mínimo, e quinze por cento, no máximo, dos trabalhadores existentes em cada estabelecimento, cujas funções demandem formação profissional.(Redação dada pela Lei nº 10.097, de 19.12.2000)

.....

§ 1°-A. O limite fixado neste artigo não se aplica quando o empregador for entidade sem fins lucrativos, que tenha por objetivo a educação profissional. (Incluído pela Lei nº 10.097, de 19.12.2000)

§ 1° As frações de unidade, no cálculo da percentagem de que trata o caput, darão lugar à admissão de um aprendiz. (Incluído pela Lei nº 10.097, de 19.12.2000)

§ 2º Os estabelecimentos de que trata o **caput** ofertarão vagas de aprendizes a adolescentes usuários do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os estabelecimentos e os gestores dos Sistemas de Atendimento Socioeducativo locais. (Incluído pela Lei nº 12.594, de 2012) (Vide)

Art. 430. Na hipótese de os Serviços Nacionais de Aprendizagem não oferecerem cursos ou vagas suficientes para atender à demanda dos estabelecimentos, esta poderá ser suprida por outras entidades qualificadas em formação técnico-profissional metódica, a saber: (Redação dada pela Lei nº 10.097, de 19.12.2000)

.....

DECRETO-LEI N° 8.621, DE 10 DE JANEIRO DE 1946.

Dispõe sôbre a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial e dá outras providências.

.....

Art. 3º O SENAC deverá também colaborar na obra de difusão e aperfeiçoamento do ensino comercial de formação e do ensino imediato que com êle se relacionar diretamente, para o que promoverá os acôrdos necessários, especialmente com estabelecimentos de ensino comercial reconhecidos pelo Govêrno Federal, exigindo sempre, em troca do auxilio financeiro que der, melhoria do aparelhamento escolar e determinado número de matriculas gratuitas para comerciários, seus filhos, ou estudantes a que provadamente faltarem os recursos necessários.

.....

§ 2º Nas localidades onde não existir estabelecimento de ensino comercial reconhecido, ou onde a capacidade dos cursos de formação em funcionamento não atender às necessidades do meio, o SENAC providenciará a satisfação das exigências regulamentares para que na sua escola, de aprendizagem funcionem os cursos de formação e aperfeiçoamento necessários, ou promoverá os meios indispensáveis a incentivar a iniciativa particular a criá-los. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 12.594, de 2012) (Vide)

Art. 4º Para o custeio dos encargos do SENAC, os estabelecimentos comerciais cujas atividades, de acôrdo com o quadro a que se refere o artigo 577 da Consolidação das Leis do Trabalho, estiverem enquadradas nas Federações e Sindicatos coordenados pela Confederação Nacional do Comércio, ficam obrigados ao pagamento mensal de uma, contribuição equivalente a um por cento sôbre o montante da remuneração paga à totalidade dos seus empregados.

.....

LEI Nº 6.321, DE 14 DE ABRIL DE 1976.

Dispõe sobre a dedução, do lucro tributável para fins de imposto sobre a renda das pessoas jurídicas, do dobro das despesas realizadas em programas de alimentação do trabalhador.

Art 1º As pessoas jurídicas poderão deduzir, do lucro tributável para fins do imposto sobre a renda o dobro das despesas comprovadamente realizadas no período base, em programas de alimentação do trabalhador, previamente aprovados pelo Ministério do Trabalho na forma em que dispuser o Regulamento desta Lei. (Vide Decreto-Lei nº 2.397, de 1987)

§ 1º A dedução a que se refere o *caput* deste artigo não poderá exceder em cada exercício financeiro, isoladamente, a 5% (cinco por cento) e cumulativamente com a dedução de que trata a Lei nº 6.297, de 15 de dezembro de 1975, a 10% (dez por cento) do lucro tributável.

§ 2º As despesas não deduzidas no exercício financeiro correspondente poderão ser transferidas para dedução nos dois exercícios financeiros subsequentes.

.....

LEI Nº 7.560, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

Cria o Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às Drogas de Abuso, dispõe sobre os bens apreendidos e adquiridos com produtos de tráfico ilícito de drogas ou atividades correlatas, e dá outras providências.

.....

Art. 3º As doações em favor do FUNCAB, efetuadas por pessoas físicas ou jurídicas declarantes do Imposto de Renda nos termos da legislação em vigor, serão dedutíveis da respectiva base de cálculo de incidência do referido imposto, desde que devidamente comprovado o recebimento pelo CONFEN.

Art. 4º Todo e qualquer bem de valor econômico, apreendido em decorrência do tráfico de drogas de abuso ou utilizado de qualquer forma em atividades ilícitas de produção ou comercialização de drogas abusivas, ou ainda, que haja sido adquirido com recursos provenientes do referido tráfico, e perdido em favor da União constituirá recurso do FUNCAB, ressalvados os direitos do lesado ou de terceiros de boa-fé e após decisão judicial ou administrativa tomada em caráter definitivo.

Art. 5º Os recursos do Funad serão destinados: (Redação dada pela Lei nº 12.594, de 2012) (Vide)

.....

Parágrafo único. Observado o limite de quarenta por cento, e mediante convênios, serão destinados à Polícia Federal e às Polícias dos Estados e do Distrito Federal, responsáveis pela apreensão a que se refere o art. 4º, no mínimo vinte por cento dos recursos provenientes da alienação dos respectivos bens. (Redação dada pela Lei nº 9.804, de 1999).

.....

LEI Nº 8.069, DE 13 DE JULHO DE 1990.

Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências.

.....

Art. 53. A criança e o adolescente têm direito à educação, visando ao pleno desenvolvimento de sua pessoa, preparo para o exercício da cidadania e qualificação para o trabalho, assegurando-se-lhes:

I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;

II - direito de ser respeitado por seus educadores;

III - direito de contestar critérios avaliativos, podendo recorrer às instâncias escolares superiores;

IV - direito de organização e participação em entidades estudantis;

V - acesso à escola pública e gratuita próxima de sua residência.

Parágrafo único. É direito dos pais ou responsáveis ter ciência do processo pedagógico, bem como participar da definição das propostas educacionais.

Art. 54. É dever do Estado assegurar à criança e ao adolescente:

.....

LEI Nº 8.313, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1991.

~~Regulamento~~
Regulamento
Mensagem de veto
Texto compilado

Restabelece princípios da Lei nº 7.505, de 2 de julho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) e dá outras providências.

Art. 26. O doador ou patrocinador poderá deduzir do imposto devido na declaração do Imposto sobre a Renda os valores efetivamente contribuídos em favor de projetos culturais aprovados de acordo com os dispositivos desta Lei, tendo como base os seguintes percentuais: (Vide arts. 5º e 6º, Inciso II da Lei nº 9.532 de, 1997)

I - no caso das pessoas físicas, oitenta por cento das doações e sessenta por cento dos patrocínios;

II - no caso das pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real, quarenta por cento das doações e trinta por cento dos patrocínios.

§ 1º A pessoa jurídica tributada com base no lucro real poderá abater as doações e patrocínios como despesa operacional.

§ 2º O valor máximo das deduções de que trata o **caput** deste artigo será fixado anualmente pelo Presidente da República, com base em um percentual da renda tributável das pessoas físicas e do imposto devido por pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real.

§ 3º Os benefícios de que trata este artigo não excluem ou reduzem outros benefícios, abatimentos e deduções em vigor, em especial as doações a entidades de utilidade pública efetuadas por pessoas físicas ou jurídicas.

§ 4º (VETADO)

§ 5º O Poder Executivo estabelecerá mecanismo de preservação do valor real das contribuições em favor de projetos culturais, relativamente a este Capítulo.

LEI Nº 8.315, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1991.

Dispõe sobre a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar) nos termos do art. 62 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

.....

Art. 1° É criado o Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar), com o objetivo de organizar, administrar e executar em todo o território nacional o ensino da formação profissional rural e a promoção social do trabalhador rural, em centros instalados e mantidos pela instituição ou sob forma de cooperação, dirigida aos trabalhadores rurais.

Parágrafo único. Os programas de formação profissional rural do Senar poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senar e os gestores dos Sistemas de Atendimento Socioeducativo locais. (Incluído pela Lei nº 12.594, de 2012) (Vide)

.....

LEI Nº 8.661, DE 2 DE JUNHO DE 1993.

Revogada pela Lei nº 11.196, de 2005

~~Dispõe sobre os incentivos fiscais para a capacitação tecnológica da indústria e da agropecuária e dá outras providências.~~

~~Art. 4º Às empresas industriais e agropecuárias que executarem PDTI ou PDTA poderão ser concedidos os seguintes incentivos fiscais, nas condições fixadas em regulamento:~~

~~I - dedução, até o limite de oito por cento do Imposto de Renda devido, de valor equivalente à aplicação de alíquota cabível do Imposto de Renda à soma dos dispêndios, em atividades de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, industrial e agropecuário, incorridos no período-base, classificáveis como despesa pela legislação desse tributo ou como pagamento a terceiros, na forma prevista no parágrafo único do art. 3º, podendo o eventual excesso ser aproveitado nos dois períodos-base subseqüentes;~~

.....

LEI Nº 8.706, DE 14 DE SETEMBRO DE 1993.

Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT.

.....

Art. 3º Compete ao Senat, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem do trabalhador em transporte rodoviário e do transportador autônomo, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional.

Parágrafo único. Os programas de formação profissional do Senat poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) nas condições a

serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senat e os gestores dos Sistemas de Atendimento Socioeducativo locais. (Incluído pela Lei nº 12.594, de 2012) (Vide)

.....

LEI Nº 8.981, DE 20 DE JANEIRO DE 1995.

Altera a legislação tributária Federal e dá outras providências.

.....

Art. 37. Sem prejuízo dos pagamentos mensais do imposto, as pessoas jurídicas obrigadas ao regime de tributação com base no lucro real (art. 36) e as pessoas jurídicas que não optarem pelo regime de tributação com base no lucro presumido (art. 44) deverão, para efeito de determinação do saldo de imposto a pagar ou a ser compensado, apurar o lucro real em 31 de dezembro de cada ano-calendário ou na data da extinção.

.....

§ 3º Para efeito de determinação do saldo do imposto a pagar ou a ser compensado, a pessoa jurídica poderá deduzir do imposto devido o valor:

a) dos incentivos fiscais de dedução do imposto, observados os limites e prazos fixados na legislação vigente, bem como o disposto no § 2º do art. 39;

.....

Art. 39. O lucro real ou arbitrado da pessoa jurídica estará sujeito a um adicional do Imposto de Renda à alíquota de:

§ 2º O valor do adicional será recolhido integralmente, não sendo permitidas quaisquer deduções.

.....

LEI Nº 9.249, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1995.

Altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas, bem como da contribuição social sobre o lucro líquido, e dá outras providências.

.....

Art. 3º A alíquota do imposto de renda das pessoas jurídicas é de quinze por cento.

.....

§ 4º O valor do adicional será recolhido integralmente, não sendo permitidas quaisquer deduções. (Vide Lei nº 12.761, de 2012)

.....

LEI Nº 9.250, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1995.

Altera a legislação do imposto de renda das pessoas físicas e dá outras providências.

.....

Art. 12. Do imposto apurado na forma do artigo anterior, poderão ser deduzidos:

I - as contribuições feitas aos Fundos controlados pelos Conselhos Municipais, Estaduais e Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente e pelos Conselhos Municipais, Estaduais e Nacional do Idoso; (Redação dada pela Lei nº 12.213, de 2010) (Vigência)

II - as contribuições efetivamente realizadas em favor de projetos culturais, aprovados na forma da regulamentação do Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pelo art. 1º da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991;

III - os investimentos feitos a título de incentivo às atividades audiovisuais, na forma e condições previstas nos arts. 1º e 4º da Lei nº 8.685, de 20 de julho de 1993;

IV - (VETADO)

.....

VIII - doações e patrocínios diretamente efetuados por pessoas físicas no âmbito do Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica - PRONON e do Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência - PRONAS/PCD, previamente aprovados pelo Ministério da Saúde. (Incluído pela Lei nº 12.715, de 2012)

§ 1º A soma das deduções a que se referem os incisos I a IV não poderá reduzir o imposto devido em mais de doze por cento.

.....

LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996.

Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.

.....

Art. 12. Os estabelecimentos de ensino, respeitadas as normas comuns e as do seu sistema de ensino, terão a incumbência de:

- elaborar e executar sua proposta pedagógica;

II - administrar seu pessoal e seus recursos materiais e financeiros;

III - assegurar o cumprimento dos dias letivos e horas-aula estabelecidas;

IV - velar pelo cumprimento do plano de trabalho de cada docente;

V - prover meios para a recuperação dos alunos de menor rendimento;

VI - articular-se com as famílias e a comunidade, criando processos de integração da sociedade com a escola;

~~VII - informar os pais e responsáveis sobre a freqüência e o rendimento dos alunos, bem como sobre a execução de sua proposta pedagógica.~~

VII - informar pai e mãe, conviventes ou não com seus filhos, e, se for o caso, os responsáveis legais, sobre a frequência e rendimento dos alunos, bem como sobre a execução da proposta pedagógica da escola; (Redação dada pela Lei nº 12.013, de 2009)

VIII – notificar ao Conselho Tutelar do Município, ao juiz competente da Comarca e ao respectivo representante do Ministério Público a relação dos alunos que apresentem quantidade de faltas acima de cinqüenta por cento do percentual permitido em lei.(Incluído pela Lei nº 10.287, de 2001)

Art. 13. Os docentes incumbir-se-ão de:

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

~~Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.~~ (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por: (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

.....

LEI Nº 9.532, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997.

Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.

.....

Art. 5º A dedução do imposto de renda relativa aos incentivos fiscais previstos no art. 1º da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, no art. 26 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, e no inciso I do art. 4º da Lei nº 8.661, de 1993, não poderá exceder, quando considerados isoladamente, a quatro por cento do imposto de renda devido, observado o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 9.249, de 1995.

.....

LEI Nº 10.216, DE 6 DE ABRIL DE 2001.

Dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental.

.....

LEI Nº 11.343, DE 23 DE AGOSTO DE 2006.

Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências.

.....

Art. 3º O Sisnad tem a finalidade de articular, integrar, organizar e coordenar as atividades relacionadas com:

I - a prevenção do uso indevido, a atenção e a reinserção social de usuários e dependentes de drogas;

II - a repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas.

.....

CAPÍTULO II

DA COMPOSIÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO

DO SISTEMA NACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE DROGAS

Art. 6º (VETADO)

Art. 7º A organização do Sisnad assegura a orientação central e a execução descentralizada das atividades realizadas em seu âmbito, nas esferas federal, distrital, estadual e municipal e se constitui matéria definida no regulamento desta Lei.

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º (VETADO)

CAPÍTULO III

(VETADO)

.....

CAPÍTULO IV

DA COLETA, ANÁLISE E DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÕES

SOBRE DROGAS

Art. 15. (VETADO)

.....

Art. 17. Os dados estatisticos nacionais de repressão ao tráfico ilícito de drogas integrarão sistema de informações do Poder Executivo.

TÍTULO III

DAS ATIVIDADES DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO, ATENÇÃO E

REINSERÇÃO SOCIAL DE USUÁRIOS E DEPENDENTES DE DROGAS

CAPÍTULO I

DA PREVENÇÃO

Art. 18. Constituem atividades de prevenção do uso indevido de drogas, para efeito desta Lei, aquelas direcionadas para a redução dos fatores de vulnerabilidade e risco e para a promoção e o fortalecimento dos fatores de proteção.

Art. 19. As atividades de prevenção do uso indevido de drogas devem observar os seguintes princípios e diretrizes:

I - o reconhecimento do uso indevido de drogas como fator de interferência na qualidade de vida do indivíduo e na sua relação com a comunidade à qual pertence;

II - a adoção de conceitos objetivos e de fundamentação científica como forma de orientar as ações dos serviços públicos comunitários e privados e de evitar preconceitos e estigmatização das pessoas e dos serviços que as atendam;

III - o fortalecimento da autonomia e da responsabilidade individual em relação ao uso indevido de drogas;

IV - o compartilhamento de responsabilidades e a colaboração mútua com as instituições do setor privado e com os diversos segmentos sociais, incluindo usuários e dependentes de drogas e respectivos familiares, por meio do estabelecimento de parcerias;

V - a adoção de estratégias preventivas diferenciadas e adequadas às especificidades socioculturais das diversas populações, bem como das diferentes drogas utilizadas;

VI - o reconhecimento do "não-uso", do "retardamento do uso" e da redução de riscos como resultados desejáveis das atividades de natureza preventiva, quando da definição dos objetivos a serem alcançados;

VII - o tratamento especial dirigido às parcelas mais vulneráveis da população, levando em consideração as suas necessidades específicas;

VIII - a articulação entre os serviços e organizações que atuam em atividades de prevenção do uso indevido de drogas e a rede de atenção a usuários e dependentes de drogas e respectivos familiares;

IX - o investimento em alternativas esportivas, culturais, artísticas, profissionais, entre outras, como forma de inclusão social e de melhoria da qualidade de vida;

X - o estabelecimento de políticas de formação continuada na área da prevenção do uso indevido de drogas para profissionais de educação nos 3 (três) níveis de ensino;

XI - a implantação de projetos pedagógicos de prevenção do uso indevido de drogas, nas instituições de ensino público e privado, alinhados às Diretrizes Curriculares Nacionais e aos conhecimentos relacionados a drogas;

XII - a observância das orientações e normas emanadas do Conad;

XIII - o alinhamento às diretrizes dos órgãos de controle social de políticas setoriais específicas.

Parágrafo único. As atividades de prevenção do uso indevido de drogas dirigidas à criança e ao adolescente deverão estar em consonância com as diretrizes emanadas pelo Conselho Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente - Conanda.

CAPÍTULO II

DAS ATIVIDADES DE ATENÇÃO E DE REINSERÇÃO SOCIAL

DE USUÁRIOS OU DEPENDENTES DE DROGAS

Art. 20. Constituem atividades de atenção ao usuário e dependente de drogas e respectivos familiares, para efeito desta Lei, aquelas que visem à melhoria da qualidade de vida e à redução dos riscos e dos danos associados ao uso de drogas.

.....

Art. 22. As atividades de atenção e as de reinserção social do usuário e do dependente de drogas e respectivos familiares devem observar os seguintes princípios e diretrizes:

I - respeito ao usuário e ao dependente de drogas, independentemente de quaisquer condições, observados os direitos fundamentais da pessoa humana, os princípios e diretrizes do Sistema Único de Saúde e da Política Nacional de Assistência Social;

II - a adoção de estratégias diferenciadas de atenção e reinserção social do usuário e do dependente de drogas e respectivos familiares que considerem as suas peculiaridades socioculturais;

III - definição de projeto terapêutico individualizado, orientado para a inclusão social e para a redução de riscos e de danos sociais e à saúde;

IV - atenção ao usuário ou dependente de drogas e aos respectivos familiares, sempre que possível, de forma multidisciplinar e por equipes multiprofissionais;

V - observância das orientações e normas emanadas do Conad;

VI - o alinhamento às diretrizes dos órgãos de controle social de políticas setoriais específicas.

Art. 23. As redes dos serviços de saúde da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios desenvolverão programas de atenção ao usuário e ao dependente de drogas, respeitadas as diretrizes do Ministério da Saúde e os princípios explicitados no art. 22 desta Lei, obrigatória a previsão orçamentária adequada.

Art. 24. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão conceder benefícios às instituições privadas que desenvolverem programas de reinserção no mercado de trabalho, do usuário e do dependente de drogas encaminhados por órgão oficial.

.....

Art. 26. O usuário e o dependente de drogas que, em razão da prática de infração penal, estiverem cumprindo pena privativa de liberdade ou submetidos a medida de segurança, têm garantidos os serviços de atenção à sua saúde, definidos pelo respectivo sistema penitenciário.

CAPÍTULO III

DOS CRIMES E DAS PENAS

Art. 27. As penas previstas neste Capítulo poderão ser aplicadas isolada ou cumulativamente, bem como substituídas a qualquer tempo, ouvidos o Ministério Público e o defensor.

.....

Art. 32. As plantações ilícitas serão imediatamente destruídas pelas autoridades de polícia judiciária, que recolherão quantidade suficiente para exame pericial, de tudo lavrando auto de levantamento das condições encontradas, com a delimitação do local, asseguradas as medidas necessárias para a preservação da prova.

§ 1º A destruição de drogas far-se-á por incineração, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, guardando-se as amostras necessárias à preservação da prova.

§ 2º A incineração prevista no § 1º deste artigo será precedida de autorização judicial, ouvido o Ministério Público, e executada pela autoridade de polícia judiciária competente, na presença de representante do Ministério Público e da autoridade sanitária competente, mediante auto circunstanciado e após a perícia realizada no local da incineração.

Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

Pena - reclusão de 5 (cinco) a 15 (quinze) anos e pagamento de 500 (quinhentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa.

§ 1º Nas mesmas penas incorre quem:

I - importa, exporta, remete, produz, fabrica, adquire, vende, expõe à venda, oferece, fornece, tem em depósito, transporta, traz consigo ou guarda, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas;

II - semeia, cultiva ou faz a colheita, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, de plantas que se constituam em matéria-prima para a preparação de drogas;

III - utiliza local ou bem de qualquer natureza de que tem a propriedade, posse, administração, guarda ou vigilância, ou consente que outrem dele se utilize, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, para o tráfico ilícito de drogas.

.....

§ 4º Nos delitos definidos no caput e no § 1º deste artigo, as penas poderão ser reduzidas de um sexto a dois terços, ~~vedada a conversão em penas restritivas de direitos~~, desde que o agente seja primário, de bons antecedentes, não se dedique às atividades criminosas nem integre organização criminosa. (Vide Resolução nº 5, de 2012)

Art. 34. Fabricar, adquirir, utilizar, transportar, oferecer, vender, distribuir, entregar a qualquer título, possuir, guardar ou fornecer, ainda que gratuitamente, maquinário, aparelho, instrumento ou qualquer objeto destinado à fabricação, preparação, produção ou transformação de drogas, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, e pagamento de 1.200 (mil e duzentos) a 2.000 (dois mil) dias-multa.

.....

Art. 50. Ocorrendo prisão em flagrante, a autoridade de polícia judiciária fará, imediatamente, comunicação ao juiz competente, remetendo-lhe cópia do auto lavrado, do qual será dada vista ao órgão do Ministério Público, em 24 (vinte e quatro) horas.

§ 1º Para efeito da lavratura do auto de prisão em flagrante e estabelecimento da materialidade do delito, é suficiente o laudo de constatação da natureza e quantidade da droga, firmado por perito oficial ou, na falta deste, por pessoa idônea.

§ 2º O perito que subscrever o laudo a que se refere o § 1º deste artigo não ficará impedido de participar da elaboração do laudo definitivo.

Art. 51. O inquérito policial será concluído no prazo de 30 (trinta) dias, se o indiciado estiver preso, e de 90 (noventa) dias, quando solto.

.....

Art. 58. Encerrados os debates, proferirá o juiz sentença de imediato, ou o fará em 10 (dez) dias, ordenando que os autos para isso lhe sejam conclusos.

§ 1º Ao proferir sentença, o juiz, não tendo havido controvérsia, no curso do processo, sobre a natureza ou quantidade da substância ou do produto, ou sobre a regularidade do respectivo laudo, determinará que se proceda na forma do art. 32, § 1º, desta Lei, preservando-se, para eventual contraprova, a fração que fixar.

§ 2º Igual procedimento poderá adotar o juiz, em decisão motivada e, ouvido o Ministério Público, quando a quantidade ou valor da substância ou do produto o indicar, precedendo a medida a elaboração e juntada aos autos do laudo toxicológico.

.....

Art. 60. O juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ouvido o Ministério Público, havendo indícios suficientes, poderá decretar, no curso do inquérito ou da ação penal, a apreensão e outras medidas assecuratórias relacionadas aos bens móveis e imóveis ou valores consistentes em produtos

dos crimes previstos nesta Lei, ou que constituam proveito auferido com sua prática, procedendo-se na forma dos arts. 125 a 144 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal.

§ 1º Decretadas quaisquer das medidas previstas neste artigo, o juiz facultará ao acusado que, no prazo de 5 (cinco) dias, apresente ou requeira a produção de provas acerca da origem lícita do produto, bem ou valor objeto da decisão.

§ 2º Provada a origem lícita do produto, bem ou valor, o juiz decidirá pela sua liberação.

§ 3º Nenhum pedido de restituição será conhecido sem o comparecimento pessoal do acusado, podendo o juiz determinar a prática de atos necessários à conservação de bens, direitos ou valores.

§ 4º A ordem de apreensão ou seqüestro de bens, direitos ou valores poderá ser suspensa pelo juiz, ouvido o Ministério Público, quando a sua execução imediata possa comprometer as investigações.

Art. 61. Não havendo prejuízo para a produção da prova dos fatos e comprovado o interesse público ou social, ressalvado o disposto no art. 62 desta Lei, mediante autorização do juízo competente, ouvido o Ministério Público e cientificada a Senad, os bens apreendidos poderão ser utilizados pelos órgãos ou pelas entidades que atuam na prevenção do uso indevido, na atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas e na repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades.

Parágrafo único. Recaindo a autorização sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento, em favor da instituição à qual tenha deferido o uso, ficando esta livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.

Art. 62. Os veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte, os maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza, utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei, após a sua regular apreensão, ficarão sob custódia da autoridade de polícia judiciária, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma de legislação específica.

§ 1º Comprovado o interesse público na utilização de qualquer dos bens mencionados neste artigo, a autoridade de polícia judiciária poderá deles fazer uso, sob sua responsabilidade e com o objetivo de sua conservação, mediante autorização judicial, ouvido o Ministério Público.

§ 2º Feita a apreensão a que se refere o caput deste artigo, e tendo recaído sobre dinheiro ou cheques emitidos como ordem de pagamento, a autoridade de polícia judiciária que presidir o inquérito deverá, de imediato, requerer ao juízo competente a intimação do Ministério Público.

§ 3º Intimado, o Ministério Público deverá requerer ao juízo, em caráter cautelar, a conversão do numerário apreendido em moeda nacional, se for o caso, a compensação dos cheques emitidos após a instrução do inquérito, com cópias autênticas dos respectivos títulos, e o depósito das correspondentes quantias em conta judicial, juntando-se aos autos o recibo.

§ 4º Após a instauração da competente ação penal, o Ministério Público, mediante petição autônoma, requererá ao juízo competente que, em caráter cautelar, proceda à alienação dos bens apreendidos, excetuados aqueles que a União, por intermédio da Senad, indicar para serem colocados sob uso e custódia da autoridade de polícia judiciária, de órgãos

de inteligência ou militares, envolvidos nas ações de prevenção ao uso indevido de drogas e operações de repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades.

§ 5º Excluídos os bens que se houver indicado para os fins previstos no § 4º deste artigo, o requerimento de alienação deverá conter a relação de todos os demais bens apreendidos, com a descrição e a especificação de cada um deles, e informações sobre quem os tem sob custódia e o local onde se encontram.

§ 6º Requerida a alienação dos bens, a respectiva petição será autuada em apartado, cujos autos terão tramitação autônoma em relação aos da ação penal principal.

§ 7º Autuado o requerimento de alienação, os autos serão conclusos ao juiz, que, verificada a presença de nexo de instrumentalidade entre o delito e os objetos utilizados para a sua prática e risco de perda de valor econômico pelo decurso do tempo, determinará a avaliação dos bens relacionados, cientificará a Senad e intimará a União, o Ministério Público e o interessado, este, se for o caso, por edital com prazo de 5 (cinco) dias.

§ 8º Feita a avaliação e dirimidas eventuais divergências sobre o respectivo laudo, o juiz, por sentença, homologará o valor atribuído aos bens e determinará sejam alienados em leilão.

§ 9º Realizado o leilão, permanecerá depositada em conta judicial a quantia apurada, até o final da ação penal respectiva, quando será transferida ao Funad, juntamente com os valores de que trata o § 3º deste artigo.

§ 10. Terão apenas efeito devolutivo os recursos interpostos contra as decisões proferidas no curso do procedimento previsto neste artigo.

§ 11. Quanto aos bens indicados na forma do § 4º deste artigo, recaindo a autorização sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento, em favor da autoridade de polícia judiciária ou órgão aos quais tenha deferido o uso, ficando estes livres do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.

Art. 63. Ao proferir a sentença de mérito, o juiz decidirá sobre o perdimento do produto, bem ou valor apreendido, seqüestrado ou declarado indisponível.

§ 1º Os valores apreendidos em decorrência dos crimes tipificados nesta Lei e que não forem objeto de tutela cautelar, após decretado o seu perdimento em favor da União, serão revertidos diretamente ao Funad.

§ 2º Compete à Senad a alienação dos bens apreendidos e não leiloados em caráter cautelar, cujo perdimento já tenha sido decretado em favor da União.

§ 3º A Senad poderá firmar convênios de cooperação, a fim de dar imediato cumprimento ao estabelecido no § 2º deste artigo.

§ 4º Transitada em julgado a sentença condenatória, o juiz do processo, de ofício ou a requerimento do Ministério Público, remeterá à Senad relação dos bens, direitos e valores declarados perdidos em favor da União, indicando, quanto aos bens, o local em que se encontram e a entidade ou o órgão em cujo poder estejam, para os fins de sua destinação nos termos da legislação vigente.

Art. 64. A União, por intermédio da Senad, poderá firmar convênio com os Estados, com o Distrito Federal e com organismos orientados para a prevenção do uso indevido de drogas, a atenção e a reinserção social de usuários ou dependentes e a atuação na repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, com vistas na liberação de

equipamentos e de recursos por ela arrecadados, para a implantação e execução de programas relacionados à questão das drogas.

TÍTULO V

DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Art. 65. De conformidade com os princípios da não-intervenção em assuntos internos, da igualdade jurídica e do respeito à integridade territorial dos Estados e às leis e aos regulamentos nacionais em vigor, e observado o espírito das Convenções das Nações Unidas e outros instrumentos jurídicos internacionais relacionados à questão das drogas, de que o Brasil é parte, o governo brasileiro prestará, quando solicitado, cooperação a outros países e organismos internacionais e, quando necessário, deles solicitará a colaboração, nas áreas de:

I - intercâmbio de informações sobre legislações, experiências, projetos e programas voltados para atividades de prevenção do uso indevido, de atenção e de reinserção social de usuários e dependentes de drogas;

II - intercâmbio de inteligência policial sobre produção e tráfico de drogas e delitos conexos, em especial o tráfico de armas, a lavagem de dinheiro e o desvio de precursores químicos;

III - intercâmbio de informações policiais e judiciais sobre produtores e traficantes de drogas e seus precursores químicos.

TÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 66. Para fins do disposto no parágrafo único do art. 1º desta Lei, até que seja atualizada a terminologia da lista mencionada no preceito, denominam-se drogas substâncias entorpecentes, psicotrópicas, precursoras e outras sob controle especial, da Portaria SVS/MS nº 344, de 12 de maio de 1998.

Art. 67. A liberação dos recursos previstos na Lei nº 7.560, de 19 de dezembro de 1986, em favor de Estados e do Distrito Federal, dependerá de sua adesão e respeito às diretrizes básicas contidas nos convênios firmados e do fornecimento de dados necessários à atualização do sistema previsto no art. 17 desta Lei, pelas respectivas polícias judiciárias.

Art. 68. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão criar estímulos fiscais e outros, destinados às pessoas físicas e jurídicas que colaborem na prevenção do uso indevido de drogas, atenção e reinserção social de usuários e dependentes e na repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas.

.....

Art. 72. Sempre que conveniente ou necessário, o juiz, de ofício, mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ou a requerimento do Ministério Público, determinará que se proceda, nos limites de sua jurisdição e na forma prevista no § 1o do art. 32 desta Lei, à destruição de drogas em processos já encerrados.

.....

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Educação, Cultura e Esporte; de Assuntos Econômicos; de Assuntos Socais; e de Direitos Humanos e Legislação Participativa)

Publicado no **DSF**, de 05/06/2013.

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 11

Legislação	Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)
	Altera as Leis nºs 11.343, de 23 de agosto de 2006, 7.560, de 19 de dezembro de 1986, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.315, de 23 de dezembro de 1991, 8.706, de 14 de setembro de 1993, 8.069, de 13 de julho de 1990, 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Decretos-Lei nºs 4.048, de 22 de janeiro de 1942, 8.621, de 10 de janeiro de 1946, e 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas e as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e para tratar do financiamento das políticas sobre drogas.
	O CONGRESSO NACIONAL decreta:
	Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, para tratar do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas, definir as condições de atenção aos usuários ou dependentes de drogas e tratar do financiamento das políticas sobre drogas e dá outras providências.
Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006 *Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências.*	**Art. 2º** A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 3º O Sisnad tem a finalidade de articular, integrar, organizar e coordenar as atividades relacionadas com:	"**Art. 3º**.....
I - a prevenção do uso indevido, a atenção e a reinserção social de usuários e dependentes de drogas;	
II - a repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas.	
	§ 1º Entende-se por Sisnad o conjunto ordenado de princípios, regras, critérios e recursos materiais e humanos que envolvem as políticas, planos, programas, ações e projetos sobre drogas, incluindo-se nele, por adesão, os Sistemas de Políticas Públicas sobre Drogas dos Estados, Distrito Federal e Municípios.
	§ 2º O Sisnad atuará em articulação com o Sistema Único de Saúde – SUS, e com o Sistema Único de Assistência Social - SUAS."(NR)
CAPÍTULO II	"CAPÍTULO II
	DO SISTEMA NACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE DROGAS
	Seção I

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 22

DA COMPOSIÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE DROGAS	Da Composição do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas
Art. 6º Integram o Sisnad o conjunto de órgãos e entidades do Poder Executivo da União, do Distrito Federal, dos Estados e Municípios que exercem as atividades de que tratam os incisos I e II do art. 3º desta Lei . **(VETADO)**	**Art. 6º**.....
Art. 7º A organização do Sisnad assegura a orientação central e a execução descentralizada das atividades realizadas em seu âmbito, nas esferas federal, distrital, estadual e municipal e se constitui matéria definida no regulamento desta Lei.	.....
	Art. 7º-A Integram o Sisnad:
	I – Conselho Nacional de Políticas sobre Drogas - CONAD, órgão normativo e de deliberação coletiva do Sistema;
	II - Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas - SENAD;
	III - órgãos governamentais de políticas sobre drogas;
	IV - órgãos públicos responsáveis pela repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas;
	V - comunidades terapêuticas acolhedoras; e
	VI – organizações, instituições ou entidades da sociedade que atuam nas áreas da atenção à saúde e da assistência social e atendam usuários ou dependentes de drogas e respectivos familiares.
	§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a formulação e articulação das políticas sobre drogas, com o objetivo de potencializar e convergir esforços de toda a sociedade na prevenção, atenção e repressão ao uso de drogas no contexto do Sisnad.
	§ 2º Os conselhos de políticas sobre drogas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderão, mediante adesão, integrar o Sisnad.
	§ 3º Comunidades terapêuticas acolhedoras são pessoas jurídicas, sem fins lucrativos, que realizam o acolhimento do usuário ou dependente de drogas.
Art. 8º Compete ao Conad exercer a atribuição de órgão superior do Sisnad. **(VETADO)** § 1º O Conad é composto por órgãos da Administração Pública Federal, representações da sociedade civil e pela Secretaria Nacional Antidrogas - Senad, na qualidade de sua secretaria executiva, nos termos da legislação vigente. **(VETADO)** § 2º A composição e o funcionamento do Conad são regulamentados pelo Poder Executivo. **(VETADO)**	.....
	Seção II

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 33

	Das Competências
	Art. 8º-A Compete à União:
	I – formular e coordenar a execução da Política Nacional sobre Drogas;
	II - elaborar o Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, em parceria com Estados, Distrito Federal, Municípios e a sociedade;
	III – coordenar o Sisnad;
	IV – estabelecer diretrizes sobre a organização e funcionamento do Sisnad e suas normas de referência;
	V - elaborar objetivos, ações estratégicas, metas, prioridades, indicadores e definir formas de financiamento e gestão das políticas sobre drogas;
	VI – instituir e manter cadastro dos órgãos e entidades que compõem o Sisnad;
	VII – instituir e manter sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas;
	VIII – promover a integração das políticas sobre drogas com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;
	IX – financiar, com Estados, Distrito Federal e Municípios, a execução das políticas sobre drogas, observadas as obrigações dos integrantes do Sisnad;
	X – estabelecer formas de colaboração com Estados, Distrito Federal e Municípios para a execução das políticas sobre drogas;
	XI – garantir publicidade de dados e informações sobre repasses de recursos para financiamento das políticas sobre drogas;
	XII – sistematizar e divulgar os dados estatísticos nacionais de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas;
	XIII – adotar medidas de enfretamento aos crimes transfronteiriços; e
	XIV – estabelecer uma política nacional de controle de fronteiras, visando a coibir o ingresso de drogas no País.
	Art. 8º-B Compete aos Estados e ao Distrito Federal:
	I – instituir e manter conselho de política sobre drogas;
	II – elaborar plano de políticas sobre drogas em conformidade com o Plano Nacional e em colaboração com a sociedade;
	III – fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e
	IV – instituir e manter, obrigatoriamente, programas de tratamento, acolhimento e reinserção social e

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 44

	econômica, sem prejuízo de programas de prevenção.
	Art. 8º-C Compete aos Municípios:
	I – instituir e manter conselhos de políticas sobre drogas;
	II – elaborar plano de políticas sobre drogas, em conformidade com o Plano Nacional e o respectivo plano estadual, em colaboração com a sociedade e com prioridade para a prevenção;
	III – fornecer dados e informações para o sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas; e
	IV – instituir e manter, obrigatoriamente, programas sobre prevenção, sem prejuízo de programas de acolhimento, tratamento e reinserção social e econômica.
	CAPÍTULO II-A
	DA FORMULAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS
	Seção I
	Do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas
	Art. 8º-D São objetivos do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas, dentre outros:
	I - promover a interdisciplinaridade e integração dos programas, ações, atividades e projetos dos órgãos e entidades públicas e privadas nas áreas de saúde, educação, trabalho, assistência social, previdência social, habitação, cultura, desporto e lazer, visando à prevenção do uso de drogas, atenção e reinserção social dos usuários ou dependentes de drogas;
	II - viabilizar a ampla participação social na formulação, implementação e avaliação das políticas sobre drogas;
	III – priorizar programas, ações, atividades e projetos articulados com os estabelecimentos de ensino, com a sociedade e com a família para a prevenção do uso de drogas;
	IV - ampliar as alternativas de inserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas, promovendo programas que priorizem a melhoria de sua escolarização e a qualificação profissional;
	V - promover o acesso do usuário ou dependente de drogas a todos os serviços públicos;
	VI - estabelecer diretrizes para garantir a efetividade dos programas, ações e projetos das políticas sobre drogas;
	VII – fomentar a criação de serviço de atendimento telefônico com orientações e informações para apoio aos usuários ou dependentes de drogas;
	VIII – articular programas, ações e projetos de incentivo ao emprego, renda e capacitação para o

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 55

	trabalho, com objetivo de promover a inserção profissional da pessoa que haja cumprido o plano individual de atendimento nas fases de tratamento ou acolhimento;
	IX – promover formas coletivas de organização para o trabalho, redes de economia solidária e o cooperativismo, como forma de promover autonomia ao usuário ou dependente de drogas egresso de tratamento ou acolhimento, observando-se as especificidades regionais;
	X – propor a formulação de políticas públicas que conduzam à efetivação das diretrizes e princípios previstos no art. 22;
	XI – articular as instâncias de saúde, assistência social e de justiça no enfrentamento ao abuso de drogas; e
	XII – promover estudos e avaliação dos resultados das políticas sobre drogas.
	§ 1º O plano de que trata o caput terá duração de 5 (cinco) anos a contar de sua aprovação.
	§ 2º O poder público deverá dar a mais ampla divulgação ao conteúdo do Plano Nacional de Políticas sobre Drogas.
	Seção II
	Dos Conselhos de Políticas sobre Drogas
	Art. 8º-E Os conselhos de políticas sobre drogas, constituídos por Estados, Distrito Federal e Municípios, terão os seguintes objetivos:
	I – auxiliar na elaboração de políticas sobre drogas;
	II – colaborar com os órgãos governamentais no planejamento e na execução das políticas sobre drogas, visando à efetividade das políticas sobre drogas;
	III – propor a celebração de instrumentos de cooperação, visando à elaboração de programas, ações, atividades e projetos voltados à prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica e repressão ao tráfico ilícito de drogas;
	IV – promover a realização de estudos, com o objetivo de subsidiar o planejamento das políticas sobre drogas;
	V – propor políticas públicas que permitam a integração e a participação do usuário ou dependente de drogas no processo social, econômico, político e cultural no respectivo ente federado; e
	VI – desenvolver outras atividades relacionadas às políticas sobre drogas em consonância com o Sisnad e com os respectivos planos.
	Seção III
	Dos Membros dos Conselhos de Políticas sobre Drogas

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 66

	Art. 8º-F Os membros dos conselhos de políticas sobre drogas serão escolhidos para mandato de 2 (dois) anos, na forma de regulamentação específica, observados os seguintes requisitos:
	I – idade superior a 18 (dezoito) anos; e
	II – residência na região geográfica abrangida pelo conselho de políticas sobre drogas para o qual foi indicado.
	§ 1º A posse dos membros dos conselhos de políticas sobre drogas ocorrerá no último dia útil da Semana Nacional de Enfrentamento às Drogas nos anos pares.
	§ 2º Constará da lei orçamentária dos entes federados previsão dos recursos necessários ao funcionamento dos conselhos de política sobre drogas.”
Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006	**Art. 3º** A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:
CAPÍTULO IV	“CAPÍTULO IV
DA COLETA, ANÁLISE E DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE DROGAS	DO ACOMPANHAMENTO E DA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS
Art. 15. O Sisnad disporá de Observatório Brasileiro de Informações sobre Drogas - Obid gerido pela secretaria executiva de seu órgão superior, que reunirá e centralizará informações e conhecimentos atualizados sobre drogas, incluindo dados de estudos, pesquisas e levantamentos nacionais, produzindo e divulgando informações, fundamentadas cientificamente, que contribuam para o desenvolvimento de novos conhecimentos aplicados às atividades de prevenção do uso indevido, de atenção e de reinserção social de usuários e dependentes de drogas e para a criação de modelos de intervenção baseados nas necessidades específicas das diferentes populações-alvo, respeitando suas características socioculturais. **(VETADO)** Parágrafo único. Respeitado o caráter sigiloso, fará parte do banco de dados central de que trata o caput deste artigo base de dados atualizada das instituições de atenção à saúde ou de assistência social que atendam usuários ou dependentes de drogas, bem como das de ensino e pesquisa. **(VETADO)**	**Art. 15.**.....
Art. 16. As instituições com atuação nas áreas da atenção à saúde e da assistência social que atendam usuários ou dependentes de drogas devem comunicar ao órgão competente do respectivo sistema municipal de saúde os casos atendidos e os óbitos ocorridos, preservando a identidade das pessoas, conforme orientações emanadas da União.	.....
Art. 17. Os dados estatísticos nacionais de repressão ao tráfico ilícito de drogas integrarão sistema de informações do Poder Executivo.	‘**Art. 17.** Compete à União manter, no âmbito do Sisnad, sistema de informação, avaliação e gestão das políticas sobre drogas, com objetivo de:

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) [77]

	I – proceder à coleta de dados e informações para auxiliar na formulação de políticas públicas sobre drogas;
	II – promover o monitoramento e avaliação e acompanhar a execução dos programas, ações, atividades e projetos de políticas sobre drogas e de seus resultados;
	III – assegurar ampla informação sobre os programas, ações, atividades e projetos das políticas sobre drogas e de seus resultados;
	IV – promover análise global e integrada das dimensões, estruturas, compromissos, finalidades e resultados das políticas sobre drogas; e
	V – instrumentalizar a avaliação das políticas sobre drogas.
	§ 1º A avaliação das políticas sobre drogas obedecerá às diretrizes nacionais e abrangerá a gestão e os resultados das políticas e dos programas de prevenção, tratamento, acolhimento, reinserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas.
	§ 2º Os resultados da avaliação das políticas sobre drogas serão utilizados para:
	I – planejar metas e eleger prioridades para execução e financiamento de políticas;
	II – adequar os objetivos e a natureza dos programas, ações e projetos;
	III – celebrar instrumentos de cooperação com vistas à correção de problemas levantados na avaliação; e
	IV – aperfeiçoar e ampliar a capacitação dos integrantes do Sisnad.
	§ 3º O processo de avaliação das políticas sobre drogas poderá, mediante convite, contar com a participação de representantes dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, do Ministério Público e Defensoria Pública e dos conselhos de políticas sobre drogas, na forma do regulamento desta Lei.’(NR)
TÍTULO III	.....
DAS ATIVIDADES DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO, ATENÇÃO E REINSERÇÃO SOCIAL DE USUÁRIOS E DEPENDENTES DE DROGAS	
CAPÍTULO I	
DA PREVENÇÃO	
	Seção I
	Das Diretrizes
Art. 18. Constituem atividades de prevenção do uso indevido de drogas, para efeito desta Lei, aquelas direcionadas para a redução dos fatores de vulnerabilidade e risco e para a promoção e o fortalecimento dos fatores de proteção.	**Art. 18.** .....

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 88

Art. 19. As atividades de prevenção do uso indevido de drogas devem observar os seguintes princípios e diretrizes:	.....
	Seção II
	Da Semana Nacional de Políticas Sobre Drogas
	Art. 19-A. Fica instituída a Semana Nacional de Políticas sobre Drogas, comemorada anualmente, na quarta semana de junho.
	§ 1º No período de que trata o caput, serão intensificadas as ações de:
	I - difusão de informações sobre os problemas decorrentes do uso de drogas;
	II - promoção de eventos para o debate público sobre as políticas sobre drogas;
	III - difusão de boas práticas de prevenção, tratamento, acolhimento e reinserção social e econômica de usuários de drogas;
	IV - divulgação de iniciativas, ações e campanhas de prevenção do uso indevido de drogas;
	V - mobilização da comunidade para a participação nas ações de prevenção e enfrentamento às drogas;
	VI - mobilização dos sistemas de ensino previstos na Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, na realização de atividades de prevenção ao uso de drogas.”
Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006	**Art. 4º** A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:
CAPÍTULO II	“CAPÍTULO II
DAS ATIVIDADES DE ATENÇÃO E DE REINSERÇÃO SOCIAL DE USUÁRIOS OU DEPENDENTES DE DROGAS	DAS ATIVIDADES DE PREVENÇÃO, TRATAMENTO, ACOLHIMENTO E DE REINSERÇÃO SOCIAL E ECONÔMICA DE USUÁRIOS OU DEPENDENTES DE DROGAS
	Seção I
	Disposições Gerais
Art. 20. Constituem atividades de atenção ao usuário e dependente de drogas e respectivos familiares, para efeito desta Lei, aquelas que visem à melhoria da qualidade de vida e à redução dos riscos e dos danos associados ao uso de drogas.	**Art. 20.** .....
Art. 21. Constituem atividades de reinserção social do usuário ou do dependente de drogas e respectivos familiares, para efeito desta Lei, aquelas direcionadas para sua integração ou reintegração em redes sociais.	.....
Art. 22. As atividades de atenção e as de reinserção social do usuário e do dependente de drogas e respectivos familiares devem observar os seguintes princípios e diretrizes:	“**Art. 22.** .....
..... VI - o alinhamento às diretrizes dos órgãos de	.....

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 99

controle social de políticas setoriais específicas.	
	VII - estímulo à capacitação técnica e profissional;
	VIII – efetivação de políticas de reinserção social voltadas à educação continuada e ao trabalho;
	IX – observância do plano individual de atendimento na forma do art. 23-B desta Lei;
	X - orientação adequada ao usuário ou dependente de drogas quanto às consequências lesivas do uso de drogas, ainda que ocasional.’(NR)
	Seção II
	Da Educação na Reinserção Social e Econômica
	Art. 22-A. As pessoas atendidas por órgãos integrantes do Sisnad terão atendimento nos programas de educação profissional e tecnológica, educação de jovens e adultos e alfabetização.
	Seção III
	Do Trabalho na Reinserção Social e Econômica
	Art. 22-B. As licitações de obras públicas que gerem mais de 30 postos de trabalho deverão prever, nos contratos, que 3% (três por cento) do total de vagas sejam destinadas à reinserção econômica de pessoas atendidas pelas políticas sobre drogas de acordo com o seguinte:
	I - as empresas responsáveis pelas obras deverão informar ao órgão estadual de políticas sobre drogas acerca da quantidade de vagas disponíveis;
	II - o postulante à vaga deverá:
	a) estar cumprindo o seu plano individual de atendimento;
	b) abster-se do uso de drogas;
	c) atender aos requisitos profissionais definidos pela empresa contratante; e
	d) cumprir rigorosamente as normas da empresa contratante;
	III – o programa estadual de reinserção econômica deverá garantir aos atendidos pelas políticas sobre drogas no mínimo 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias de acesso aos postos de trabalho de que trata este artigo.
	§ 1º O cumprimento do plano individual será atestado pelo órgão de políticas sobre drogas responsável pela reinserção social e econômica por meio do qual se inicia o processo de seleção e contratação e pela empresa contratante.
	§ 2º Após 30 (trinta) dias corridos, contados a partir da data do recebimento da informação de disponibilidade da vaga pelo órgão responsável pela reinserção social e econômica, a empresa fica dispensada do cumprimento do previsto no caput, caso não haja indicação de pessoa para a vaga disponibilizada.

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1010]

	Seção IV
	Do Tratamento do Usuário ou Dependente de Drogas
Art. 23. As redes dos serviços de saúde da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios desenvolverão programas de atenção ao usuário e ao dependente de drogas, respeitadas as diretrizes do Ministério da Saúde e os princípios explicitados no art. 22 desta Lei, obrigatória a previsão orçamentária adequada.	**Art. 23.** .....
	Art. 23-A. O tratamento do usuário ou dependente de drogas deverá ser ordenado em uma rede de atenção à saúde, com prioridade para as modalidades de tratamento ambulatorial, incluindo excepcionalmente formas de internação em unidades de saúde e hospitais gerais nos termos de normas dispostas pela União e articuladas com os serviços de assistência social e em etapas que permitam:
	I - articular a atenção com ações preventivas que atinjam toda a população;
	II - orientar-se por protocolos técnicos predefinidos, baseados em evidências científicas, oferecendo atendimento individualizado ao usuário ou dependente de drogas com abordagem preventiva e, sempre que indicado, ambulatorial;
	III - preparar para a reinserção social e econômica, respeitando as habilidades e projetos individuais por meio de programas que articulem educação, capacitação para o trabalho, esporte, cultura e acompanhamento individualizado; e
	IV – acompanhar os resultados pelo SUS, Suas e Sisnad, de forma articulada.
	§ 1º Caberá à União dispor sobre os protocolos técnicos de tratamento, em âmbito nacional.
	§ 2º A internação de dependentes de drogas somente será realizada em unidades de saúde ou hospitais gerais, dotados de equipes multidisciplinares e deverá ser obrigatoriamente autorizada por médico devidamente registrado no Conselho Regional de Medicina - CRM do Estado onde se localize o estabelecimento no qual se dará a internação.
	§ 3º São considerados 2 (dois) tipos de internação:
	I - internação voluntária: aquela que se dá com o consentimento do dependente de drogas;
	II - internação involuntária: aquela que se dá, sem o consentimento do dependente, a pedido de familiar ou do responsável legal ou, na absoluta falta deste, de servidor público da área de saúde, da assistência social ou dos órgãos públicos integrantes do Sisnad, com exceção de servidores da área de segurança pública, que constate a existência de motivos que justifiquem a medida.

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, [1111] de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

	§ 4º A internação voluntária:
	I - deverá ser precedida de declaração escrita da pessoa solicitante de que optou por este regime de tratamento;
	II - seu término dar-se-á por determinação do médico responsável ou por solicitação escrita da pessoa que deseja interromper o tratamento.
	§ 5º A internação involuntária:
	I - deve ser realizada após a formalização da decisão por médico responsável;
	II - será indicada depois da avaliação sobre o tipo de droga utilizada, o padrão de uso e na hipótese comprovada da impossibilidade de utilização de outras alternativas terapêuticas previstas na rede de atenção à saúde;
	III - perdurará apenas pelo tempo necessário à desintoxicação, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, tendo seu término determinado pelo médico responsável;
	IV - a família ou o representante legal poderá, a qualquer tempo, requerer ao médico a interrupção do tratamento.
	§ 6º A internação, em qualquer de suas modalidades, só será indicada quando os recursos extra-hospitalares se mostrarem insuficientes.
	§ 7º Todas as internações e altas de que trata esta Lei deverão ser informadas, em, no máximo, de 72 (setenta e duas) horas, ao Ministério Público, à Defensoria Pública e a outros órgãos de fiscalização, por meio de sistema informatizado único, na forma do regulamento desta Lei.
	§ 8º É garantido o sigilo das informações disponíveis no sistema referido no § 7º e o acesso será permitido apenas às pessoas autorizadas a conhecê-las, sob pena de responsabilidade.
	§ 9º É vedada a realização de qualquer modalidade de internação nas comunidades terapêuticas acolhedoras.
	§ 10. O planejamento e a execução do projeto terapêutico individual deverão observar, no que couber, o previsto na Lei nº 10.216, de 6 de abril de 2001, que dispõe sobre a proteção e os direitos das pessoas portadoras de transtornos mentais e redireciona o modelo assistencial em saúde mental.
	Seção V
	Do Plano Individual de Atendimento
	Art. 23-B. O atendimento ao usuário ou dependente de drogas na rede de atenção à saúde dependerá de:
	I – avaliação prévia por equipe técnica multidisciplinar e multissetorial; e
	II - elaboração de um Plano Individual de

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1212]

	Atendimento - PIA.
	§ 1º A avaliação prévia da equipe técnica subsidiará a elaboração e execução do projeto terapêutico individual a ser adotado, levantando no mínimo:
	I - o tipo de droga e o padrão de seu uso; e
	II - o risco à saúde física e mental do usuário ou dependente de drogas ou das pessoas com as quais convive.
	§ 2º É obrigatória a articulação entre as normas de referência do SUS, Suas e do Sisnad na definição da competência, da composição e da atuação da equipe técnica que avalia os usuários ou dependentes de drogas.
	§ 3º O PIA deverá contemplar a participação dos familiares ou responsáveis, os quais têm o dever de contribuir com o processo, sendo esses, no caso de crianças e adolescentes, passíveis de responsabilização civil, administrativa e criminal, nos termos da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente.
	§ 4º O PIA será inicialmente elaborado sob a responsabilidade da equipe técnica do primeiro projeto terapêutico que atender o usuário ou dependente de drogas e será atualizado ao longo das diversas fases do atendimento.
	§ 5º Constarão do plano individual, no mínimo:
	I - os resultados da avaliação multidisciplinar;
	II - os objetivos declarados pelo atendido;
	III - a previsão de suas atividades de integração social ou capacitação profissional;
	IV - atividades de integração e apoio à família;
	V - formas de participação da família para efetivo cumprimento do plano individual;
	VI - designação do projeto terapêutico mais adequado para o cumprimento do previsto no plano; e
	VII - as medidas específicas de atenção à saúde do atendido.
	§ 6º O PIA será elaborado no prazo de até 30 (trinta) dias da data do ingresso no atendimento.
	§ 7º As informações produzidas na avaliação e as registradas no plano individual de atendimento são consideradas sigilosas.”
Art. 24. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão conceder benefícios às instituições privadas que desenvolverem programas de reinserção no mercado de trabalho, do usuário e do dependente de drogas encaminhados por órgão oficial.	
Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006	**Art. 5º** A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1313]

Art. 26. O usuário e o dependente de drogas que, em razão da prática de infração penal, estiverem cumprindo pena privativa de liberdade ou submetidos a medida de segurança, têm garantidos os serviços de atenção à sua saúde, definidos pelo respectivo sistema penitenciário.	
	"Seção VI
	Do Acolhimento em Comunidade Terapêutica Acolhedora
	Art. 26-A. O acolhimento do usuário ou dependente de drogas na comunidade terapêutica acolhedora caracteriza-se por:
	I - oferta de projetos terapêuticos ao usuário ou dependente de drogas que visam à abstinência;
	II - adesão e permanência voluntária, formalizadas por escrito, entendida como uma etapa transitória para a reinserção social e econômica do usuário ou dependente de drogas;
	III - ambiente residencial, propício à formação de vínculos, com a convivência entre os pares, atividades práticas de valor educativo e a promoção do desenvolvimento pessoal, vocacionada para acolhimento ao usuário ou dependente de drogas em vulnerabilidade social;
	IV - avaliação médica prévia;
	V – elaboração de plano individual de atendimento na forma do art. 23-B desta Lei; e
	VI – vedação de isolamento físico do usuário ou dependente de drogas.
	§ 1º Não são elegíveis para o acolhimento as pessoas com comprometimentos biológicos e psicológicos de natureza grave que mereçam atenção médico-hospitalar contínua ou de emergência, caso em que deverão ser encaminhadas à rede de saúde.
	§ 2º Quando houver impossibilidade de realização da avaliação médica prévia e desde que não haja risco de morte à pessoa, o acolhimento poderá ser feito de imediato, caso em que a avaliação médica deverá ser providenciada no prazo máximo de 7 (sete) dias.
	§ 3º Para a realização da avaliação médica, as comunidades terapêuticas acolhedoras terão prioridade absoluta na utilização da rede de atendimento do Sistema Único de Saúde.
	§ 4º As normas de referência para o funcionamento das comunidades terapêuticas acolhedoras e de seu cadastramento serão definidas pela Senad.
	§ 5º As comunidades terapêuticas acolhedoras não se caracterizam como equipamentos de saúde."
CAPÍTULO III DOS CRIMES E DAS PENAS	

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1414]

Art. 27. As penas previstas neste Capítulo poderão ser aplicadas isolada ou cumulativamente, bem como substituídas a qualquer tempo, ouvidos o Ministério Público e o defensor.	
Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006	**Art. 6º** A Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:	"**Art. 33.** .....
.....	.....
§ 4º Nos delitos definidos no caput e no § 1º deste artigo, as penas poderão ser reduzidas de um sexto a dois terços, ~~vedada a conversão em penas restritivas de direitos~~, desde que o agente seja primário, de bons antecedentes, não se dedique às atividades criminosas nem integre organização criminosa. **(Expressão com a execução suspensa pela Resolução do Senado Federal nº 5, de 2012)**	§ 4º Nos delitos definidos no caput e no § 1º, as penas deverão ser reduzidas de 1/6 (um sexto) a 2/3 (dois terços), quando: I – o agente não for reincidente e não integrar organização criminosa; ou
	II – as circunstâncias do fato e a quantidade de droga apreendida demonstrarem o menor potencial lesivo da conduta.
	§ 5º Se os crimes previstos no caput e no § 1º forem cometidos por quem exerce o comando, individual ou coletivo, de organização criminosa, a pena é de reclusão de 8 (oito) a 15 (quinze) anos e pagamento de 800 (oitocentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa.
	§ 6º Considera-se organização criminosa a associação de 4 (quatro) ou mais pessoas estruturalmente ordenada e caracterizada pela divisão de tarefas, ainda que informalmente, com objetivo de obter, direta ou indiretamente, vantagem de qualquer natureza, mediante a prática de infrações penais cujas penas máximas sejam superiores a 4 (quatro) anos, ou que sejam de caráter transnacional."(NR)
Art. 50. Ocorrendo prisão em flagrante, a autoridade de polícia judiciária fará, imediatamente, comunicação ao juiz competente, remetendo-lhe cópia do auto lavrado, do qual será dada vista ao órgão do Ministério Público, em 24 (vinte e quatro) horas.	"**Art. 50.** .....
§ 1º Para efeito da lavratura do auto de prisão em flagrante e estabelecimento da materialidade do delito, é suficiente o laudo de constatação da natureza e quantidade da droga, firmado por perito oficial ou, na falta deste, por pessoa idônea.	.....
§ 2º O perito que subscrever o laudo a que se refere o § 1º deste artigo não ficará impedido de participar da	§ 2º Recebida cópia do auto de prisão em flagrante, o juiz certificará a regularidade formal do laudo de

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1515]

elaboração do laudo definitivo.	constatação e determinará, no prazo de 10 (dez) dias, a destruição das drogas apreendidas, guardando-se amostra necessária à realização do laudo definitivo.
	§ 3º A destruição será executada pela autoridade de polícia judiciária competente, no prazo de 15 (quinze) dias, na presença do Ministério Público e da autoridade sanitária.
	§ 4º O local será vistoriado antes e depois da destruição, sendo lavrado auto circunstanciado pela autoridade policial, certificando-se a destruição total das drogas apreendidas."(NR)
	"**Art. 50-A.** A destruição das drogas apreendidas sem a ocorrência de prisão em flagrante será feita por incineração, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data da apreensão, guardando-se amostra necessária à realização do laudo definitivo."
Art. 51. O inquérito policial será concluído no prazo de 30 (trinta) dias, se o indiciado estiver preso, e de 90 (noventa) dias, quando solto.	
Art. 60. O juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ouvido o Ministério Público, havendo indícios suficientes, poderá decretar, no curso do inquérito ou da ação penal, a apreensão e outras medidas assecuratórias relacionadas aos bens móveis e imóveis ou valores consistentes em produtos dos crimes previstos nesta Lei, ou que constituam proveito auferido com sua prática, procedendo-se na forma dos arts. 125 a 144 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal.	"**Art. 60.** O juiz, a requerimento do Ministério Público ou do assistente de acusação, ou mediante representação da autoridade de polícia judiciária, poderá decretar, no curso do inquérito ou da ação penal, a apreensão e outras medidas assecuratórias nos casos em que haja suspeita de que os bens, direitos ou valores sejam produto do crime ou constituam proveito dos crimes previstos nesta Lei, procedendo-se na forma dos arts. 125 e seguintes do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal.
§ 1º Decretadas quaisquer das medidas previstas neste artigo, o juiz facultará ao acusado que, no prazo de 5 (cinco) dias, apresente ou requeira a produção de provas acerca da origem lícita do produto, bem ou valor objeto da decisão.	§ 1º (Revogado).
§ 2º Provada a origem lícita do produto, bem ou valor, o juiz decidirá pela sua liberação.	§ 2º (Revogado).
§ 3º Nenhum pedido de restituição será conhecido sem o comparecimento pessoal do acusado, podendo o juiz determinar a prática de atos necessários à conservação de bens, direitos ou valores.	§ 3º Na hipótese do art. 366 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, o juiz poderá determinar a prática de atos necessários à conservação dos bens, direitos ou valores.
§ 4º A ordem de apreensão ou seqüestro de bens, direitos ou valores poderá ser suspensa pelo juiz, ouvido o Ministério Público, quando a sua execução imediata possa comprometer as investigações.	§ 4º A ordem de apreensão ou sequestro de bens, direitos ou valores poderá ser suspensa pelo juiz, ouvido o Ministério Público, quando a sua execução imediata puder comprometer as investigações."(NR)
Art. 62. Os veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte, os maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza, utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei, após a sua regular apreensão,	"**Art. 61.** A apreensão de veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte e dos maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei será imediatamente

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1616]

ficarão sob custódia da autoridade de polícia judiciária, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma de legislação específica.	comunicada pela autoridade de polícia judiciária responsável pela investigação ao juízo competente.
[Art. 62] § 4º Após a instauração da competente ação penal, o Ministério Público, mediante petição autônoma, requererá ao juízo competente que, em caráter cautelar, proceda à alienação dos bens apreendidos, excetuados aqueles que a União, por intermédio da Senad, indicar para serem colocados sob uso e custódia da autoridade de polícia judiciária, de órgãos de inteligência ou militares, envolvidos nas ações de prevenção ao uso indevido de drogas e operações de repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades.	§ 1º O juiz, no prazo de 30 (trinta) dias contado da comunicação de que trata o caput, determinará a alienação dos bens apreendidos, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma da legislação específica.
[Art. 62] § 6º Requerida a alienação dos bens, a respectiva petição será autuada em apartado, cujos autos terão tramitação autônoma em relação aos da ação penal principal.	§ 2º A alienação será realizada em autos apartados, dos quais constará a exposição sucinta do nexo de instrumentalidade entre o delito e os bens apreendidos, a descrição e especificação dos objetos, as informações sobre quem os tiver sob custódia e o local em que se encontrem.
[Art. 62] § 5º Excluídos os bens que se houver indicado para os fins previstos no § 4º deste artigo, o requerimento de alienação deverá conter a relação de todos os demais bens apreendidos, com a descrição e a especificação de cada um deles, e informações sobre quem os tem sob custódia e o local onde se encontram.	
[Art. 62] § 7º Autuado o requerimento de alienação, os autos serão conclusos ao juiz, que, verificada a presença de nexo de instrumentalidade entre o delito e os objetos utilizados para a sua prática e risco de perda de valor econômico pelo decurso do tempo, determinará a avaliação dos bens relacionados, cientificará a Senad e intimará a União, o Ministério Público e o interessado, este, se for o caso, por edital com prazo de 5 (cinco) dias.	§ 3º O juiz determinará a avaliação dos bens apreendidos, que será realizada por oficial de justiça, no prazo de 5 (cinco) dias a contar da autuação, ou, caso sejam necessários conhecimentos especializados, por avaliador nomeado pelo juiz, em prazo não superior a 10 (dez) dias.
[Art. 62] § 8º Feita a avaliação e dirimidas eventuais divergências sobre o respectivo laudo, o juiz, por sentença, homologará o valor atribuído aos bens e determinará sejam alienados em leilão.	§ 4º Feita a avaliação, o juiz intimará o órgão gestor do Funad, o Ministério Público e o interessado para se manifestarem no prazo de 5 (cinco) dias e, dirimidas eventuais divergências, homologará o valor atribuído aos bens.
	§ 5º Os bens não serão alienados por valor inferior a 80% (oitenta por cento) da avaliação.
[Art. 62] § 9º Realizado o leilão, permanecerá depositada em conta judicial a quantia apurada, até o final da ação penal respectiva, quando será transferida ao Funad, juntamente com os valores de que trata o § 3º deste artigo.	§ 6º Os valores arrecadados, descontadas as despesas do leilão, serão depositados em conta judicial remunerada e, após sentença condenatória transitada em julgado, serão revertidos ao Funad.

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37,[1717] de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

	§ 7º No caso da alienação de veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade ou ao órgão de registro e controle a expedição de certificado de registro e licenciamento em favor do arrematante, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, sem prejuízo da cobrança de débitos fiscais, os quais permanecem sob responsabilidade do antigo proprietário.
[Art. 62] § 2º Feita a apreensão a que se refere o caput deste artigo, e tendo recaído sobre dinheiro ou cheques emitidos como ordem de pagamento, a autoridade de polícia judiciária que presidir o inquérito deverá, de imediato, requerer ao juízo competente a intimação do Ministério Público.	§ 8º Nos casos em que a apreensão tiver recaído sobre dinheiro, inclusive moeda estrangeira, ou cheques emitidos como ordem de pagamento para fins ilícitos, o juiz determinará sua conversão em moeda nacional corrente, que será depositada em conta judicial remunerada, e, após sentença condenatória com trânsito em julgado, será revertida ao Funad."(NR)
[Art. 62] § 3º Intimado, o Ministério Público deverá requerer ao juízo, em caráter cautelar, a conversão do numerário apreendido em moeda nacional, se for o caso, a compensação dos cheques emitidos após a instrução do inquérito, com cópias autênticas dos respectivos títulos, e o depósito das correspondentes quantias em conta judicial, juntando-se aos autos o recibo.	
[Art. 62] § 1º Comprovado o interesse público na utilização de qualquer dos bens mencionados neste artigo, a autoridade de polícia judiciária poderá deles fazer uso, sob sua responsabilidade e com o objetivo de sua conservação, mediante autorização judicial, ouvido o Ministério Público.	"**Art. 62.** Comprovado o interesse público na utilização de quaisquer dos bens de que trata o art. 61, os órgãos de polícia judiciária, militar e rodoviária poderão deles fazer uso, sob sua responsabilidade e com o objetivo de sua conservação, mediante autorização judicial, ouvido o Ministério Público e garantida a prévia avaliação dos respectivos bens.
Art. 61. Não havendo prejuízo para a produção da prova dos fatos e comprovado o interesse público ou social, ressalvado o disposto no art. 62 desta Lei, mediante autorização do juízo competente, ouvido o Ministério Público e cientificada a Senad, os bens apreendidos poderão ser utilizados pelos órgãos ou pelas entidades que atuam na prevenção do uso indevido, na atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas e na repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades.	§ 1º Nos casos em que a apreensão tiver recaído sobre veículos automotores, o juiz colocará, em 30 (trinta) dias, o bem à disposição para uso e custódia dos órgãos previstos nos incisos III, IV, V e VI do art. 7º-A, desde que envolvidos nas ações de prevenção ao uso indevido de drogas, atividades de atenção à saúde, acolhimento e assistência social aos usuários ou dependentes de drogas e operações de repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, exclusivamente no interesse dessas atividades, ouvido o conselho estadual de políticas sobre drogas e, em caso de competência da justiça federal, o órgão gestor do Funad.
	§ 2º A autorização judicial de uso de bens deverá conter a descrição do bem e a respectiva avaliação e indicar o órgão responsável por sua utilização.
	§ 3º O órgão responsável pela utilização do bem deverá enviar ao juiz periodicamente, ou a qualquer momento quando por este solicitado, informações sobre seu estado de conservação.

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[1818]

[Art. 61] Parágrafo único. Recaindo a autorização sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento, em favor da instituição à qual tenha deferido o uso, ficando esta livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.	§ 4º Quando a autorização judicial recair sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade ou ao órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento em favor do órgão ao qual tenha deferido o uso ou custódia, ficando este livre do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores à decisão de utilização do bem até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.
	§ 5º Na hipótese de levantamento, se houver indicação de que os bens utilizados na forma deste artigo sofreram depreciação superior àquela esperada em razão do transcurso do tempo e do uso, poderá o interessado requerer nova avaliação judicial.
	§ 6º Constatada a depreciação de que trata o § 5º, o ente federado ou a entidade que utilizou o bem indenizará o detentor ou proprietário dos bens.
(Ver acima comparação com a redação dada pelo PLC ao § 3º do art. 61.)	§ 7º (Revogado).
(Ver acima comparação com a redação dada pelo PLC ao § 4º do art. 61.)	§ 8º (Revogado).
(Ver acima comparação com a redação dada pelo PLC ao § 6º do art. 61.)	§ 9º (Revogado).
[Art. 62] § 10. Terão apenas efeito devolutivo os recursos interpostos contra as decisões proferidas no curso do procedimento previsto neste artigo.	§ 10. (Revogado).
[Art. 62] § 11. Quanto aos bens indicados na forma do § 4º deste artigo, recaindo a autorização sobre veículos, embarcações ou aeronaves, o juiz ordenará à autoridade de trânsito ou ao equivalente órgão de registro e controle a expedição de certificado provisório de registro e licenciamento, em favor da autoridade de polícia judiciária ou órgão aos quais tenha deferido o uso, ficando estes livres do pagamento de multas, encargos e tributos anteriores, até o trânsito em julgado da decisão que decretar o seu perdimento em favor da União.	§ 11. (Revogado).”(NR)
Art. 63. Ao proferir a sentença de mérito, o juiz decidirá sobre o perdimento do produto, bem ou valor apreendido, seqüestrado ou declarado indisponível.	“**Art. 63.** Ao proferir a sentença, o juiz decidirá sobre:
	I – o perdimento do produto, bem, direito ou valor apreendido ou objeto de medidas assecuratórias; e
	II - o levantamento dos valores depositados em conta remunerada e a liberação dos bens utilizados nos termos do art. 62.
§ 1º Os valores apreendidos em decorrência dos crimes tipificados nesta Lei e que não forem objeto de tutela cautelar, após decretado o seu perdimento em	§ 1º Os bens, direitos ou valores apreendidos em decorrência dos crimes tipificados nesta Lei ou objeto de medidas assecuratórias, após decretado seu

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

favor da União, serão revertidos diretamente ao Funad.	perdimento em favor da União, serão revertidos diretamente ao Funad.
	§ 2º O juiz remeterá ao órgão gestor do Funad relação dos bens, direitos e valores declarados perdidos, indicando o local em que se encontram e a entidade ou o órgão em cujo poder estejam, para os fins de sua destinação nos termos da legislação vigente.
§ 2º Compete à Senad a alienação dos bens apreendidos e não leiloados em caráter cautelar, cujo perdimento já tenha sido decretado em favor da União.	§ 3º Compete ao órgão gestor do Funad a alienação ou cessão aos órgãos previstos nos incisos III, IV, V e VI do caput do art. 7º-A dos bens apreendidos cujo perdimento já tenha sido decretado em favor da União.
§ 3º A Senad poderá firmar convênios de cooperação, a fim de dar imediato cumprimento ao estabelecido no § 2º deste artigo.	§ 4º O órgão gestor do Funad poderá firmar acordos de cooperação, a fim de dar imediato cumprimento ao estabelecido no § 3º.
	§ 5º Na hipótese de indicação de bens para colocação sob uso e custódia ou cessão dos bens, o órgão gestor do Funad deverá contemplar órgãos ou entidades sediadas no Estado em que se proferiu a decisão judicial de apreensão ou outras medidas assecuratórias, ou perdimento.
§ 4º Transitada em julgado a sentença condenatória, o juiz do processo, de ofício ou a requerimento do Ministério Público, remeterá à Senad relação dos bens, direitos e valores declarados perdidos em favor da União, indicando, quanto aos bens, o local em que se encontram e a entidade ou o órgão em cujo poder estejam, para os fins de sua destinação nos termos da legislação vigente.	§ 6º Na hipótese do inciso II do caput, decorridos 360 (trezentos e sessenta) dias do trânsito em julgado e do conhecimento da sentença pelo interessado, os bens apreendidos, os que tenham sido objeto de medidas assecuratórias ou os valores depositados que não forem reclamados serão revertidos ao Funad.”(NR)
	“**Art. 63-A.** Nenhum pedido de restituição será conhecido sem o comparecimento pessoal do acusado, podendo o juiz determinar a prática de atos necessários à conservação de bens, direitos ou valores.”
	“**Art. 63-B.** O juiz determinará a liberação total ou parcial dos bens, direitos e objeto de medidas assecuratórias quando comprovada a licitude de sua origem, mantendo-se a constrição dos bens, direitos e valores necessários e suficientes à reparação dos danos e ao pagamento de prestações pecuniárias, multas e custas decorrentes da infração penal.”
Art. 64. A União, por intermédio da Senad, poderá firmar convênio com os Estados, com o Distrito Federal e com organismos orientados para a prevenção do uso indevido de drogas, a atenção e a reinserção social de usuários ou dependentes e a atuação na repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas, com vistas na liberação de equipamentos e de recursos por ela arrecadados, para a implantação e execução de programas relacionados à questão das drogas.	“**Art. 64.** A União, por intermédio do órgão gestor do Funad, poderá firmar convênio com os Estados e ao Distrito Federal com vistas à liberação de 80% (oitenta por cento) dos recursos por ela arrecadados, para a implementação e execução de programas relacionados à questão das drogas.”(NR)
TÍTULO V	

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

2020

DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	
Art. 65. De conformidade com os princípios da não-intervenção em assuntos internos, da igualdade jurídica e do respeito à integridade territorial dos Estados e às leis e aos regulamentos nacionais em vigor, e observado o espírito das Convenções das Nações Unidas e outros instrumentos jurídicos internacionais relacionados à questão das drogas, de que o Brasil é parte, o governo brasileiro prestará, quando solicitado, cooperação a outros países e organismos internacionais e, quando necessário, deles solicitará a colaboração, nas áreas de:	
	"TÍTULO V-A
	DO FINANCIAMENTO DAS POLÍTICAS SOBRE DROGAS
	Art. 65-A. Com o objetivo de incentivar a redução no uso de drogas psicoativas ilegais, as pessoas físicas ou jurídicas poderão aplicar parcelas do Imposto sobre a Renda, a título de doações ou patrocínios, no apoio a projetos apresentados por pessoas físicas ou por pessoas jurídicas relacionados à atenção a usuários de drogas, desde que os projetos atendam aos critérios estabelecidos no regulamento desta Lei.
	§ 1º Os contribuintes poderão deduzir do imposto de renda devido 30% (trinta por cento) das quantias efetivamente despendidas nos projetos elencados no § 3º deste artigo, previamente aprovados pelo conselho estadual de políticas sobre drogas, nos limites e nas condições estabelecidos na legislação do imposto de renda vigente, na forma de:
	I - doações; e
	II - patrocínios.
	§ 2º As pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real não poderão deduzir o valor da doação ou do patrocínio referido no § 1º como despesa operacional.
	§ 3º As doações e os patrocínios a que se refere o § 1º serão destinados exclusivamente à construção e à manutenção de instituições de atenção a usuários de drogas."
TÍTULO VI	
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	
Art. 66. Para fins do disposto no parágrafo único do art. 1º desta Lei, até que seja atualizada a terminologia da lista mencionada no preceito, denominam-se drogas substâncias entorpecentes, psicotrópicas, precursoras e outras sob controle especial, da Portaria SVS/MS nº 344, de 12 de maio de 1998.	
Art. 67. A liberação dos recursos previstos na Lei nº	

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[2121]

7.560, de 19 de dezembro de 1986, em favor de Estados e do Distrito Federal, dependerá de sua adesão e respeito às diretrizes básicas contidas nos convênios firmados e do fornecimento de dados necessários à atualização do sistema previsto no art. 17 desta Lei, pelas respectivas polícias judiciárias.	
	"**Art. 67-A.** Os gestores e entidades que recebam recursos públicos para execução das políticas sobre drogas deverão garantir o acesso às suas instalações, à documentação e a todos os elementos necessários à efetiva fiscalização pelos órgãos competentes."
Art. 68. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão criar estímulos fiscais e outros, destinados às pessoas físicas e jurídicas que colaborem na prevenção do uso indevido de drogas, atenção e reinserção social de usuários e dependentes e na repressão da produção não autorizada e do tráfico ilícito de drogas.	
Art. 72. Sempre que conveniente ou necessário, o juiz, de ofício, mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ou a requerimento do Ministério Público, determinará que se proceda, nos limites de sua jurisdição e na forma prevista no § 1º do art. 32 desta Lei, à destruição de drogas em processos já encerrados.	"**Art. 72.** Encerrado o processo criminal ou arquivado o inquérito policial, o juiz, de ofício, mediante representação da autoridade de polícia judiciária, ou a requerimento do Ministério Público, determinará a destruição das amostras guardadas para contraprova, certificando nos autos."(NR)
Lei nº 7.560, de 19 de dezembro de 1986 *Cria o Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às Drogas de Abuso, dispõe sobre os bens apreendidos e adquiridos com produtos de tráfico ilícito de drogas ou atividades correlatas, e dá outras providências.*	**Art. 7º** A Lei nº 7.560, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 3º As doações em favor do FUNCAB, efetuadas por pessoas físicas ou jurídicas declarantes do Imposto de Renda nos termos da legislação em vigor, serão dedutíveis da respectiva base de cálculo de incidência do referido imposto, desde que devidamente comprovado o recebimento pelo CONFEN.	"**Art. 3º** Os contribuintes poderão efetuar doações aos fundos de políticas sobre drogas nacional, distrital, estaduais ou municipais, sendo essas integralmente deduzidas do imposto de renda obedecidos os seguintes limites:
	I – 1% (um por cento) do imposto de renda devido, apurado pelas pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real;
	II – 6% (seis por cento) do imposto de renda devido, apurado pelas pessoas físicas na declaração de ajuste anual.
	§ 1º O valor da destinação de que trata o inciso I do caput deste artigo:
	I - não exclui ou reduz outros benefícios ou deduções em vigor;
	II - não poderá ser computado como despesa operacional na apuração do lucro real;
	III - poderá ser deduzido também dos pagamentos mensais do imposto calculado por estimativa.

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

2222

	§ 2º O valor da destinação de que trata o inciso II deste artigo independe da opção quanto à forma de apuração do ajuste anual."(NR)
	"**Art. 3º-A** As opções de doação dispostas no art. 3º desta Lei serão exercidas:
	I – para as pessoas jurídicas que apuram o imposto trimestralmente, até a data do pagamento da 1ª (primeira) cota ou cota única, relativa ao trimestre civil encerrado;
	II – para as pessoas jurídicas que apuram o imposto anualmente, até o último dia útil do mês de janeiro do ano-calendário subsequente, sem prejuízo de, no recolhimento do imposto por estimativa, exercerem a opção até o último dia útil do mês subsequente ao da apuração;
	III – para as pessoas físicas até a data da efetiva entrega da declaração de ajuste anual.
	§ 1º As doações efetuadas pelas pessoas físicas entre 1º de janeiro e a data da efetiva entrega da declaração poderão ser deduzidas:
	I - na declaração de ajuste apresentada relativa ao ano-calendário anterior; ou
	II - na declaração de ajuste a ser apresentada no ano seguinte relativa ao ano-calendário em curso.
	§ 2º As pessoas físicas e jurídicas que entregarem suas declarações de ajuste anual fora do prazo não se beneficiarão da dedução das doações de que trata esta Lei."
	"**Art. 3º-B** As doações de que trata o art. 3º desta Lei podem ser efetuadas em espécie ou em bens.
	Parágrafo único. As doações efetuadas em espécie devem ser depositadas em conta específica."
	"**Art. 3º-C** Os órgãos responsáveis pela administração das contas dos fundos de políticas sobre drogas nacional, distrital, estaduais e municipais devem emitir recibo em favor do doador, assinado por pessoa competente e pelo presidente do conselho correspondente, especificando:
	I – número de ordem;
	II – nome, número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ e endereço do emitente;
	III – nome, CNPJ ou número do Cadastro Nacional de Pessoa Física - CPF do doador;
	IV – data da doação e valor efetivamente recebido; e
	V – ano-calendário a que se refere a doação.
	§ 1º O comprovante de que trata o caput deste artigo pode ser emitido anualmente, desde que discrimine os valores doados mês a mês.
	§ 2º No caso de doação em bens, o comprovante deve conter a identificação dos bens, mediante descrição em campo próprio ou em relação anexa ao

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[2323]

	comprovante, informando também se houve alienação, o nome, o CPF ou o CNPJ e o endereço dos avaliadores.”
	“**Art. 3º-D** Na hipótese da doação em bens, o doador deverá:
	I – comprovar a propriedade dos bens, mediante documentação hábil;
	II – baixar os bens doados na declaração de bens e direitos, quando se tratar de pessoa física, e na escrituração, no caso de pessoa jurídica;
	III – considerar como valor dos bens doados:
	a) para as pessoas físicas, o valor constante da última declaração do imposto de renda, desde que não exceda o valor de mercado;
	b) para as pessoas jurídicas, o valor contábil dos bens.
	§ 1º O doador pode optar pelo valor de mercado dos bens, que será determinado mediante avaliação prévia por meio de laudo de perito ou empresa especializada de reconhecida capacidade técnica para aferição do seu valor, observada a legislação de apuração de ganho capital.
	§ 2º O preço obtido em caso de leilão não será considerado na determinação do valor dos bens doados, exceto se o leilão for determinado por autoridade judiciária.
	§ 3º Na hipótese do § 1º, a autoridade fiscal pode requerer nova avaliação dos bens, na forma da legislação do imposto de renda em vigor.”
	“**Art. 3º-E** Os documentos a que se referem os arts. 3º-C e 3º-D devem ser mantidos pelo contribuinte por um prazo de 5 (cinco) anos para fins de comprovação da dedução perante os órgãos de fiscalização.”
	“**Art. 3º-F** Os órgãos responsáveis pela administração das contas dos fundos nacional, distrital, estaduais e municipais de políticas sobre drogas devem:
	I – manter conta bancária específica destinada exclusivamente a gerir os recursos do Fundo;
	II – manter controle das doações recebidas;
	III – informar anualmente ao órgão competente do Poder Executivo federal as doações recebidas mês a mês, identificando os seguintes dados por doador:
	a) nome, CNPJ ou CPF, conforme o caso;
	b) valor doado, especificando se a doação foi em espécie ou em bens.”
	“**Art. 3º-G** Em caso de descumprimento das obrigações previstas no art. 3º-F, o órgão responsável pela fiscalização dará conhecimento do fato ao Ministério Público, na forma do regulamento

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

	desta Lei.”
	“**Art. 3º-H** Os conselhos nacional, estaduais e municipais de políticas sobre drogas divulgarão amplamente à comunidade:
	I – o calendário de suas reuniões;
	II – as ações prioritárias para fortalecimento das políticas sobre drogas;
	III – os requisitos para a apresentação de projetos a serem beneficiados com recursos dos fundos nacional, estaduais ou municipais de políticas sobre drogas;
	IV – a relação dos projetos aprovados em cada ano-calendário e o valor dos recursos previstos para implementação das ações, por projeto;
	V – o total dos recursos recebidos e a respectiva destinação, por projeto atendido, inclusive com cadastramento na base de dados de sistemas de informação das políticas sobre drogas;
	VI – a avaliação dos resultados dos projetos beneficiados com recursos dos fundos nacional, estaduais e municipais de políticas sobre drogas.
	Parágrafo único. Nas sessões plenárias dos conselhos nacional, estaduais e municipais de políticas sobre drogas que tratarem dos critérios de priorização de investimentos dos recursos dos respectivos fundos, bem como nas de avaliação da aplicação desses recursos, os conselhos poderão valer-se da consultoria e assessoria de entidades públicas civis, sem fins lucrativos, com reconhecida atuação nas áreas sociais, tributárias, econômicas, jurídicas e contábeis.”
	“**Art. 3º-I** O Ministério Público acompanhará, em cada Comarca, a forma de fiscalização da aplicação dos incentivos fiscais referidos no art. 3º desta Lei.
	Parágrafo único. O descumprimento do disposto nos arts. 3º-F e 3º-H sujeitará os infratores a responderem por ação judicial proposta pelo Ministério Público, que poderá atuar de ofício, a requerimento ou representação de qualquer cidadão.”
Art. 4º Todo e qualquer bem de valor econômico, apreendido em decorrência do tráfico de drogas de abuso ou utilizado de qualquer forma em atividades ilícitas de produção ou comercialização de drogas abusivas, ou ainda, que haja sido adquirido com recursos provenientes do referido tráfico, e perdido em favor da União constituirá recurso do FUNCAB, ressalvados os direitos do lesado ou de terceiros de boa-fé e após decisão judicial ou administrativa tomada em caráter definitivo.	
Art. 5º Os recursos do Funad serão destinados:	“**Art. 5º** .....

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[2525]

.....	
Parágrafo único. Observado o limite de quarenta por cento, e mediante convênios, serão destinados à Polícia Federal e às Polícias dos Estados e do Distrito Federal, responsáveis pela apreensão a que se refere o art. 4º, no mínimo vinte por cento dos recursos provenientes da alienação dos respectivos bens.	§ 1º Observado o limite de 40% (quarenta por cento), e mediante convênios, serão destinados à Polícia Federal e às Polícias dos Estados e do Distrito Federal, responsáveis pela apreensão a que se refere o art. 4º, no mínimo 20% (vinte por cento) dos recursos provenientes da alienação dos respectivos bens.
	§ 2º Para receber recursos do Funad, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão:
	I – instalar seus conselhos de políticas sobre drogas e elaborar e aprovar os respectivos planos;
	II - fornecer e atualizar no Sisnad seus dados e informações, inclusive informações relativas à avaliação e gestão das políticas sobre drogas, na forma disciplinada pelo Conad; e
	III – promover outras ações previstas no termo de adesão.
	§ 3º Os requisitos previstos no inciso I do § 2º somente serão exigidos 2 (dois) anos após a publicação desta Lei.”(NR)
Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995 *Altera a legislação do imposto de renda das pessoas físicas e dá outras providências.*	**Art. 8º** O art. 12 da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:
Art. 12. Do imposto apurado na forma do artigo anterior, poderão ser deduzidos:	“**Art. 12.** .....
I - as contribuições feitas aos Fundos controlados pelos Conselhos Municipais, Estaduais e Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente e pelos Conselhos Municipais, Estaduais e Nacional do Idoso;	I - as contribuições feitas aos fundos controlados pelos conselhos municipais, estaduais e nacional dos direitos da criança e do adolescente, pelos conselhos municipais, estaduais e nacional do idoso e pelos conselhos municipais, estaduais e nacional de políticas sobre drogas;
.....	.....
VIII - doações e patrocínios diretamente efetuados por pessoas físicas no âmbito do Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica - PRONON e do Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência - PRONAS/PCD, previamente aprovados pelo Ministério da Saúde.	VIII – doações e patrocínios relacionados à atenção a usuários de drogas, desde que os projetos sejam previamente aprovados pelo respectivo conselho estadual.
§ 1º A soma das deduções a que se referem os incisos I a IV não poderá reduzir o imposto devido em mais de doze por cento.	§ 1º A soma das deduções a que se referem os incisos I a IV e VIII não poderá reduzir o imposto devido em mais de 6% (seis por cento).
.....	.....”(NR)
Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997 *Altera a legislação tributária federal e dá outras providências.*	**Art. 9º** O art. 5º da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 5º A dedução do imposto de renda relativa aos incentivos fiscais previstos no art. 1º da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, no art. 26 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, e no inciso I do art. 4º da Lei nº 8.661, de 1993, não poderá exceder, quando	“**Art. 5º** A dedução do imposto de renda relativa aos incentivos fiscais previstos no art. 1º da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, no art. 26 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, no inciso I do art. 4º da Lei nº 8.661, de 2 de junho de 1993, e a de doações ou

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem) 2626

considerados isoladamente, a quatro por cento do imposto de renda devido, observado o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 9.249, de 1995.	patrocínios no apoio a projetos aprovados pelo órgão competente relacionados à atenção a usuários de drogas não poderá exceder, quando considerados isoladamente, a 4% (quatro por cento) do imposto de renda devido, observado o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995.”(NR)
Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995 *Altera a legislação tributária Federal e dá outras providências.*	**Art. 10.** O § 3º do art. 37 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:
Art. 37. Sem prejuízo dos pagamentos mensais do imposto, as pessoas jurídicas obrigadas ao regime de tributação com base no lucro real (art. 36) e as pessoas jurídicas que não optarem pelo regime de tributação com base no lucro presumido (art. 44) deverão, para efeito de determinação do saldo de imposto a pagar ou a ser compensado, apurar o lucro real em 31 de dezembro de cada ano-calendário ou na data da extinção.	“**Art. 37.**.....
.....	.....
§ 3º Para efeito de determinação do saldo do imposto a pagar ou a ser compensado, a pessoa jurídica poderá deduzir do imposto devido o valor:	§ 3º .....
a) dos incentivos fiscais de dedução do imposto, observados os limites e prazos fixados na legislação vigente, bem como o disposto no § 2º do art. 39;	a) dos incentivos fiscais de dedução do imposto, inclusive o relativo a doações ou patrocínios no apoio a projetos aprovados pelo órgão competente relacionados à atenção a usuários de drogas, observados os limites e prazos fixados na legislação vigente, bem como o disposto no § 2º do art. 39;
.....	.....”(NR)
Decreto-Lei nº 4.048, de 22 de janeiro de 1942 *Cria o Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários (SENAI).*	**Art. 11.** O art. 2º do Decreto-Lei nº 4.048, de 22 de janeiro de 1942, passa a vigorar com a seguinte alteração:
Art. 2º Compete ao Serviço Nacional de Aprendizagem dos Industriários organizar e administrar, em todo o país, escolas de aprendizagem para industriários.	“**Art. 2º** .....
..... § 2º Deverão as escolas de aprendizagem, que se organizarem, ministrar ensino de continuação e do aperfeiçoamento e especialização, para trabalhadores industriários não sujeitos à aprendizagem.	.....
	§ 3º As escolas do Senai poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senai e órgãos e entidades públicos locais responsáveis pela política de drogas.”(NR)
Decreto-Lei nº 8.621, de 10 de janeiro de 1946 *Dispõe sôbre a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial e dá outras providências.*	**Art. 12.** O art. 3º do Decreto-Lei nº 8.621, de 10 de janeiro de 1946, passa a vigorar com a seguinte alteração:
Art. 3º O SENAC deverá também colaborar na obra	“**Art. 3º** .....

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

de difusão e aperfeiçoamento do ensino comercial de formação e do ensino imediato que com êle se relacionar diretamente, para o que promoverá os acôrdos necessários, especialmente com estabelecimentos de ensino comercial reconhecidos pelo Govêrno Federal, exigindo sempre, em troca do auxilio financeiro que der, melhoria do aparelhamento escolar e determinado número de matriculas gratuitas para comerciários, seus filhos, ou estudantes a que provadamente faltarem os recursos necessários.	
..... § 2º Nas localidades onde não existir estabelecimento de ensino comercial reconhecido, ou onde a capacidade dos cursos de formação em funcionamento não atender às necessidades do meio, o SENAC providenciará a satisfação das exigências regulamentares para que na sua escola, de aprendizagem funcionem os cursos de formação e aperfeiçoamento necessários, ou promoverá os meios indispensáveis a incentivar a iniciativa particular a criá-los.	.....
	§ 3º As escolas do Senac poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senac e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas.”(NR)
Lei nº 8.315, de 23 de dezembro de 1991 *Dispõe sobre a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar) nos termos do art. 62 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.*	**Art. 13.** O art. 1º da Lei nº 8.315, de 23 de dezembro de 1991, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:
Art. 1° É criado o Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (Senar), com o objetivo de organizar, administrar e executar em todo o território nacional o ensino da formação profissional rural e a promoção social do trabalhador rural, em centros instalados e mantidos pela instituição ou sob forma de cooperação, dirigida aos trabalhadores rurais.	“**Art. 1º** .....
Parágrafo único. Os programas de formação profissional rural do Senar poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senar e os gestores dos Sistemas de Atendimento Socioeducativo locais.	§ 1º .....
	§ 2º Os programas de formação profissional rural do Senar poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senar e os gestores responsáveis pela

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)

	prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas.”(NR)
Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993 *Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT.*	**Art. 14.** O art. 3º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:
Art. 3º Compete ao Senat, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem do trabalhador em transporte rodoviário e do transportador autônomo, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional.	“**Art. 3º** .....
Parágrafo único. Os programas de formação profissional do Senat poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senat e os gestores dos Sistemas de Atendimento Socioeducativo locais.	§ 1º.....
	§ 2º Os programas de formação profissional do Senat poderão ofertar vagas aos usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os operadores do Senat e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas.”(NR)
Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	**Art. 15.** O art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte alteração:
Art. 429. Os estabelecimentos de qualquer natureza são obrigados a empregar e matricular nos cursos dos Serviços Nacionais de Aprendizagem número de aprendizes equivalente a cinco por cento, no mínimo, e quinze por cento, no máximo, dos trabalhadores existentes em cada estabelecimento, cujas funções demandem formação profissional.	“**Art. 429.** .....
..... § 2º Os estabelecimentos de que trata o caput ofertarão vagas de aprendizes a adolescentes usuários do Sistema Nacional de Atendimento Socioeducativo (Sinase) nas condições a serem dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os estabelecimentos e os gestores dos Sistemas de Atendimento Socioeducativo locais.	.....
	§ 3º Os estabelecimentos de que trata o caput poderão ofertar vagas de aprendizes a adolescentes usuários do Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - SISNAD nas condições a serem

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[2929]

	dispostas em instrumentos de cooperação celebrados entre os estabelecimentos e os gestores locais responsáveis pela prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas."(NR)
Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 *Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências.*	**Art. 16.** A Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 53-A:
Art. 53. A criança e o adolescente têm direito à educação, visando ao pleno desenvolvimento de sua pessoa, preparo para o exercício da cidadania e qualificação para o trabalho, assegurando-se-lhes:	
	"**Art. 53-A.** É dever da instituição de ensino, clubes e agremiações recreativas e de estabelecimentos congêneres assegurar medidas de conscientização, prevenção e enfrentamento ao uso ou dependência de drogas ilícitas."
Art. 54. É dever do Estado assegurar à criança e ao adolescente:	
Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 *Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.*	**Art. 17.** O art. 12 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, passa a vigorar com a seguinte alteração:
Art. 12. Os estabelecimentos de ensino, respeitadas as normas comuns e as do seu sistema de ensino, terão a incumbência de:	"**Art. 12.** .....
..... VIII – notificar ao Conselho Tutelar do Município, ao juiz competente da Comarca e ao respectivo representante do Ministério Público a relação dos alunos que apresentem quantidade de faltas acima de cinqüenta por cento do percentual permitido em lei.	.....
	IX – promover ambiente escolar seguro, adotando estratégias de prevenção e enfrentamento ao uso ou dependência de drogas."(NR)
Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 *Institui o Código de Trânsito Brasileiro.*	**Art. 18.** O art. 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:
Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:	"**Art. 306.** .....
..... § 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.	.....
	§ 4º Poderá ser empregado qualquer aparelho homologado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO – para se determinar o previsto no caput."(NR)

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM

Quadro comparativo do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 2013 (nº 7.663, de 2010, na Casa de origem)[3030]

Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006	Art. 19. Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006:
Art. 32. As plantações ilícitas serão imediatamente destruídas pelas autoridades de polícia judiciária, que recolherão quantidade suficiente para exame pericial, de tudo lavrando auto de levantamento das condições encontradas, com a delimitação do local, asseguradas as medidas necessárias para a preservação da prova.	
§ 1º A destruição de drogas far-se-á por incineração, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, guardando-se as amostras necessárias à preservação da prova. § 2º A incineração prevista no § 1º deste artigo será precedida de autorização judicial, ouvido o Ministério Público, e executada pela autoridade de polícia judiciária competente, na presença de representante do Ministério Público e da autoridade sanitária competente, mediante auto circunstanciado e após a perícia realizada no local da incineração.	I - os §§ 1º e 2º do art. 32; e
Art. 58. Encerrados os debates, proferirá o juiz sentença de imediato, ou o fará em 10 (dez) dias, ordenando que os autos para isso lhe sejam conclusos.	
§ 1º Ao proferir sentença, o juiz, não tendo havido controvérsia, no curso do processo, sobre a natureza ou quantidade da substância ou do produto, ou sobre a regularidade do respectivo laudo, determinará que se proceda na forma do art. 32, § 1º, desta Lei, preservando-se, para eventual contraprova, a fração que fixar. § 2º Igual procedimento poderá adotar o juiz, em decisão motivada e, ouvido o Ministério Público, quando a quantidade ou valor da substância ou do produto o indicar, precedendo a medida a elaboração e juntada aos autos do laudo toxicológico.	II - os §§ 1º e 2º do art. 58.
	Art. 20. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

SENADO FEDERAL Fl. nº SGM