



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 21ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**22/05/2013
QUARTA-FEIRA
às 07 horas e 30 minutos**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**21ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 22/05/2013.**

21ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

Quarta-feira, às 07 horas e 30 minutos

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 221/2010 - Não Terminativo -	SEN. WALDEMIR MOKA	8
2	PLS 242/2012 - Não Terminativo -	SEN. VALDIR RAUPP	37

(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(63)(64)

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Fernando Collor

VICE-PRESIDENTE: Senador Sérgio Petecão

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE (61) 3303-6390 /6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(27)(26)	RJ (61) 3303-5730
Acir Gurgacz(PDT)(37)(38)(50)(51)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(25)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF (61) 3303-6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE (61) 3303-5791 3303-5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM (61) 3303-6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)			
Clésio Andrade(PMDB)(32)(39)(61)(40)(53)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067	1 Romero Jucá(PMDB)(32)(61)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115
Lobão Filho(PMDB)(32)(61)	MA (61) 3303-2311 a 2314	2 Sérgio Souza(PMDB)(32)(9)(10)(61)(17)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Eduardo Braga(PMDB)(32)(61)	AM (61) 3303-6230	3 Ricardo Ferraço(PMDB)(32)(61)	ES (61) 3303-6590
Valdir Raupp(PMDB)(32)(61)	RO (61) 3303-2252/2253	4 Roberto Requião(PMDB)(32)(16)(61)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(32)(61)(67)	PB (61) 3303-6747	5 Waldemir Moka(PMDB)(28)(32)(61)(18)(29)	MS (61) 3303-6767 / 6768
Jader Barbalho(PMDB)(32)(73)(61)	PA (61) 3303.9831, 3303.9832	6 Ivo Cassol(PP)(32)(61)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Ciro Nogueira(PP)(32)(61)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Francisco Dornelles(PP)(32)(22)(23)(24)(30)	RJ (61) 3303-4229
Sérgio Petecão(PSD)(33)(57)(60)(56)(45)	AC (61) 3303-6706 a 6713	8 Kátia Abreu(PSD)(33)(57)(60)(34)(61)(36)	TO (61) 3303-2708
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
VAGO(62)(58)		1 Aécio Neves(PSDB)(58)	MG (61) 3303-6049/6050
Flexa Ribeiro(PSDB)(58)	PA (61) 3303-2342	2 Alvaro Dias(PSDB)(58)	PR (61) 3303-4059/4060
Lúcia Vânia(PSDB)(11)(58)(8)	GO (61) 3303-2035/2844	3 VAGO(14)(70)(11)(58)	
Wilder Moraes(DEM)(35)(43)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(35)(44)	MT (61) 3303-4061/1048
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)			
Fernando Collor(PTB)(69)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Gim(PTB)(69)	DF (61) 3303-1161/3303-1547
Blaio Maggi(PR)(66)(42)(69)(52)	MT (61) 3303-6167	2 Armando Monteiro(PTB)(69)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Vicentinho Alves(PR)(72)(69)(41)(71)	TO (61) 3303-6469 / 6467	3 Eduardo Amorim(PSC)(55)(48)(49)(65)(69)	SE (61) 3303 6205 a 3303 6211
Alfredo Nascimento(PR)(69)	AM (61) 3303-1166	4 Antonio Carlos Rodrigues(PR)(69)	SP (61) 3303.6510, 6511 e 6514

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

- (14) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (15) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (16) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (17) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (OF. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (18) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (19) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditário Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (20) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (21) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (22) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (23) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (24) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (25) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (26) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (27) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (28) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (29) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 36/2012).
- (30) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (31) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (32) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (33) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Líderes de 14.02.2012.
- (34) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (35) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (36) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (37) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (38) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (39) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (40) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (41) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (42) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarildo Cavalcanti (OF. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).
- (43) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Moraes é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (44) Em 03.09.2012, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em decorrência da designação do Senador Wilder Moraes como titular (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (45) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.
- (46) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
- (47) Em 17.10.2012, foi lido o Ofício nº 115/2012-BLUFOR/SF, dos Senadores Gim Argello, Vicentinho Alves e João Costa, comunicando que o PPL passou a integrar o Bloco Parlamentar União e Força.
- (48) Em 17.10.2012, foi lido na Sessão Deliberativa Ordinária do Senado Federal o Ofício GSVALV nº 415/2012, do Senador Vicentinho Alves, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o seu afastamento do exercício do mandato para assumir o cargo de Secretário Extraordinário do Estado do Tocantins para Assuntos Legislativos junto ao Congresso Nacional (Diário Oficial do Estado do Tocantins nº 3.735, de 17.10.2012).
- (49) Em 17.10.2012, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Of. nº 104/2012/BLUFOR/SF).
- (50) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
- (51) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 140/2012 - GLDBAG).
- (52) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
- (53) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
- (54) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 359/2012).
- (55) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 30.01.2013.
- (56) Vago em virtude de o Senador Marco Antônio Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno da titular, Senadora Kátia Abreu, em 31.01.2013.
- (57) Em 07.02.2013, a Senadora Kátia Abreu é designada membro suplente do PSD na Comissão, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, que assume a vaga de titular (OFÍCIO nº 013/2013-GLPSD).
- (58) Em 07.2.2013, foi lido o Of. Nº 014/13, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aloysio Nunes Ferreira, Flexa Ribeiro e Lúcia Vânia, como membros titulares, e os Senadores Aécio Neves, Alvaro Dias e Cyro Miranda, como membros suplentes, para compor a Comissão.
- (59) Em 26.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Fernando Collor e Sérgio Petecão Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 001/2013 - CI).
- (60) O Partido Social Democrático (PSD) passa a integrar o Bloco Parlamentar da Maioria, conforme OF. GLPMDB nº 032/2013, lido na sessão de 19.02.2013.
- (61) Em 26.02.2013, foi lido o Ofício GLPMDB nº 63/2013, designando os Senadores Clésio Andrade, Lobão Filho, Eduardo Braga, Valdir Raupp, Casildo Maldaner, Eunício Oliveira, Ciro Nogueira e Sérgio Petecão, como membros titulares, e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Ricardo Ferraço, Roberto Requião, Waldemir Moka, Ivo Cassol, Francisco Dornelles e a Senadora Kátia Abreu, como membros suplentes, para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
- (62) Vago em razão de o Senador Aloysio Nunes Ferreira não pertencer mais à Comissão (Of. 90/2013-GLPSDB).
- (63) Nova proporcionalidade: (sessão do Senado Federal de 12/03/2013)
"A Presidência comunica aos Srs. Líderes que - tendo em vista o Ofício nº 025, de 2013, e respectivo aditamento, da Liderança do Bloco União e Força, de solicitação de ajuste na composição das Comissões Permanentes desta Casa, tendo em vista a Nota Técnica da Secretaria-Geral da Mesa assinada pelos Líderes do PMDB, PT, PSDB, PTB, PP, PR, DEM, PSB, PCdoB, PSD e PPL – determina a publicação do recálculo da proporcionalidade partidária para as Comissões Permanentes do Senado Federal, ajustado ao resultado definitivo das eleições de 2010, em virtude da retotalização de votos pela Justiça Eleitoral 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."

- (64) Bloco Parlamentar da Maioria: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco de Apoio ao Governo: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco Parlamentar Minoria: 4 titulares e 4 suplentes.
Bloco Parlamentar União e Força: 4 titulares e 4 suplentes.
- (65) Em 13.03.2013, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR nº 62/2013).
- (66) Em 13.03.2013, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Gim (Of. BLUFOR nº 63/2013).
- (67) Em 13.03.2013, o Senador Vital do Rêgo é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Casildo Maldaner (Of. GLPMDB nº 114/2013).
- (68) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
- (69) Em 20.03.2013, são designados membros titulares os Senadores Fernando Collor, Blairo Maggi, João Costa e Alfredo Nascimento, e como membros suplentes os Senadores Gim, Armando Monteiro, Eduardo Amorim e Antonio Carlos Rodrigues para comporem o Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR nº 49/2013).
- (70) Vago em 09.04.2013, em razão de o Senador Cyro Miranda não pertencer mais à Comissão (Of. nº 115/2013-GLPSDB).
- (71) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 23.04.2013.
- (72) Em 23.04.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. nº 86/2013-BLUFOR).
- (73) Em 24.04.2013, o Senador Jader Barbalho é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eunício Oliveira (Of. 164/2013-GLPMDB).

REUNIÕES ORDINÁRIAS:
SECRETÁRIO(A): ALVARO ARAÚJO SOUZA
TELEFONE-SECRETARIA: 3303-4607
FAX: 3303-3286

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



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

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

**Em 22 de maio de 2013
(quarta-feira)
às 07h30**

PAUTA

21ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Deliberativa
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário 13

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 221, de 2010

- Não Terminativo -

Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte público coletivo de passageiros.

Autoria: Senador Acir Gurgacz

Relatoria: Senador Waldemir Moka

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

A matéria vai à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 242, de 2012

- Não Terminativo -

Cria o Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e à Ampliação do Transporte Coletivo de Passageiros (RETRANSP).

Autoria: Senador Cícero Lucena

Relatoria: Senador Valdir Raupp

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

A matéria vai à Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

1

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2010, do Senador Acir Gurgacz, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte público coletivo de passageiros.*

RELATOR: Senador **WALDEMIR MOKA**

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 221, de 2010, do Senador Acir Gurgacz, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte público coletivo de passageiros”.

O projeto consta de quatro artigos: os dois primeiros promovem alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB); o terceiro é a cláusula de vigência, que seria imediata; e o quarto e último revoga “as disposições em contrário”.

Resumidamente, as propostas de alteração que recaem sobre o corpo da lei propriamente dito e sobre o Anexo I do CTB – Dos Conceitos e Definições –, no sentido de incluir uma série de novas definições, consistem em:

i) estabelecer normas para a circulação de veículos lentos e de maior porte, em especial aqueles destinados ao transporte coletivo de passageiros;

ii) criar a categoria “via de trânsito exclusivo” na classificação das vias urbanas;

iii) modificar a classificação dos veículos de passageiros, que passaria a incluir duas novas categorias de ônibus;

iv) determinar que os veículos destinados ao transporte público coletivo de passageiros disponham de corredor central de circulação e de saídas de emergência;

v) aumentar o rigor das penas aplicadas nos casos de estacionamento e parada de veículos não autorizados em pontos de ônibus, tráfego em faixas exclusivas de ônibus, e transporte ilegal de passageiros, que passa a não ser permitido nem mesmo em casos de força maior ou com autorização especial para tal.

Por fim, o texto proposto tipifica como crime a prática de transporte ilegal de passageiros, com pena cominada de detenção de seis meses a um ano, ou multa.

O objetivo do autor é contrabalançar os efeitos deletérios do inchaço no número de veículos em nossas cidades, “pois, não tendo como circular devidamente na via, o motorista passa a não respeitar regras mínimas no trânsito”, inclusive estacionando em paradas de ônibus, o que obriga os passageiros a desembarcarem no meio da via. Para combater esses problemas, a solução proposta seria, então, o endurecimento das multas, a criminalização do transporte ilegal remunerado de passageiros e a segregação de vias para os veículos empregados no transporte regular de passageiros, os quais poderiam, assim, usufruir de melhores níveis de serviço, com a consequente redução dos tempos de viagem.

Após análise da CI, a proposição será remetida para deliberação da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à qual caberá a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre a matéria em pauta.

A proposição nasce da premissa de que, no caos urbano em que as cidades estão mergulhadas, em face da excessiva quantidade de veículos automotores em circulação, é necessário maior rigor na fiscalização dos delitos de trânsito. Nesse sentido, somente com a melhoria dos serviços de transporte coletivo – com destaque para o aumento da velocidade operacional dos veículos – seria possível reduzir os níveis de congestionamento no trânsito urbano.

O conteúdo do projeto, entretanto, é passível de aperfeiçoamentos, como procuraremos demonstrar.

Com relação ao transporte irregular de passageiros, embora a atividade represente clara contravenção, dificilmente poderia ser considerada como *crime*. Não é necessariamente verdade que os “perueiros” colocam em risco a vida de seus passageiros somente por transportá-los sem licença formal para tanto. De fato, diariamente, mesmo na capital da República, é possível encontrar casos de abuso e direção perigosa por parte de muitos motoristas, inclusive dos condutores de veículos do sistema regular de transporte coletivo de passageiros.

Em outras palavras, não se pode confundir a prática da contravenção administrativa do transporte irregular de passageiros – que deve ser combatida e punida – com o *crime* de colocar em risco a vida alheia, tipificado no art. 132 do nosso Código Penal, dispositivo que alcança a conduta da direção perigosa.

Da mesma forma, julgamos conveniente restringir a proposta de agravar a classificação de algumas infrações e as multas correspondentes, tal como pretendido pelo projeto, pois acreditamos que apenas essa medida, tomada isoladamente, não teria o condão de aperfeiçoar a *fiscalização* das infrações de trânsito. De fato, o Código de Trânsito Brasileiro apresenta um conjunto equilibrado de infrações, adequadamente classificadas e hierarquizadas segundo a sua gravidade, em correspondência com o que são estipulados os valores das multas. O que parece urgente, na realidade, é um maior comprometimento dos Executivos municipais, estaduais e federal em relação à fiscalização do trânsito. Caso os dispositivos do Código fossem aplicados integralmente, não temos dúvidas de que a violência e os abusos

seriam substancialmente reduzidos. Acolheremos, entretanto, as propostas destinadas a: i) punir com mais rigor a prática abusiva de estacionar em paradas de ônibus; e ii) incluir no CTB, como uma nova infração, o ato de trafegar nas vias reservadas à circulação exclusiva de veículos de transporte coletivo, em complementação à definição desse novo tipo de via no texto do Código, também proposta pelo projeto.

Em relação às alterações propostas no art. 135, entendemos que a exigência de que os veículos utilizados no transporte de passageiros tenham corredor central invade a competência municipal de organizar os serviços de transporte coletivo, fixada no art. 30, inciso V, da Constituição Federal, além de não haver justificativa técnica para tal. De fato, cremos que cada município é competente para determinar que tipo de veículo atende melhor a suas necessidades específicas. Ademais, ficaria liminarmente descartada a possibilidade de utilização de “vans” ou similar – por se tratar de veículos cuja configuração interna não permite acomodar corredor central de circulação de passageiros. Com isso, a medida poderia resultar contrária ao interesse público.

No que toca à obrigatoriedade de que os veículos utilizados no transporte coletivo disponham de saída de emergência, consideramos que a medida proposta aprimora as normas vigentes, no sentido de aumentar a segurança dos passageiros e demais ocupantes dos veículos.

Quanto à inclusão de novas categorias de ônibus na classificação dos veículos de passageiros – atualmente o CTB registra apenas “ônibus” e “micro-ônibus” –, estamos sugerindo algumas alterações de forma a adequar a proposta às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) sobre o assunto, as quais refletem com mais propriedade a realidade existente.

Por fim, quanto às modificações relativas a faixas de rolamento destinadas aos ônibus, bem como às regras para circulação desses veículos, cabe destacar que o texto proposto para o inciso XI do art. 29 do CTB parece dirigir-se, na realidade, ao vigente inciso IV, com a inserção de duas alíneas: a primeira, para determinar que os veículos do transporte coletivo de passageiros terão prioridade de circulação nas faixas da direita; e a segunda, para estabelecer que as faixas especiais de circulação deverão ser identificadas e sinalizadas.

Quanto à técnica legislativa, é necessário suprimir o art. 4º do projeto, que revoga as “disposições em contrário”. O referido artigo contraria

a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a redação das leis. O art. 9º do referido diploma legal estabelece que “a cláusula de revogação deverá enumerar, expressamente, as leis ou disposições legais revogadas”, o que não está previsto na proposição em exame.

III – VOTO

Diante do exposto, nosso voto é pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 221, de 2010, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2010, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para estabelecer condições de circulação e a obrigatoriedade de saída de emergência para os veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** Os arts. 29, 60, 105, 181 e 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 29.**
.....

IV – quando uma pista de rolamento comportar mais de uma faixa de circulação no mesmo sentido:

a) a faixa da direita será destinada ao deslocamento dos veículos lentos e de grande porte, com preferência para os veículos de transporte público coletivo, quando não houver faixa regulamentada como de circulação exclusiva a eles destinada;

b) às faixas à esquerda serão destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos capazes de desenvolver velocidades mais altas;

.....
 § 3º As faixas regulamentadas como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo deverão ser devidamente identificadas e sinalizadas, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.’ (NR)

‘Art. 60.

I –

e) pista ou faixa de trânsito exclusivo;

.....’ (NR)

‘Art. 105.

.....
 VIII – para os veículos utilizados no transporte coletivo, saída de emergência.

.....’ (NR)

‘Art. 181.

.....
 XIII –

Infração – gravíssima

Penalidade – multa e apreensão do veículo

Medida Administrativa – remoção do veículo

.....’ (NR)

‘Art.
 184.

.....
 III – na pista regulamentada como de circulação exclusiva para veículos de transporte público coletivo, salvo casos de força maior, quando permitido pela autoridade de trânsito:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa – remoção do veículo.’ (NR)”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a inclusão das seguintes definições:

‘.....
...

FAIXA DE TRÂNSITO EXCLUSIVO – faixa destinada à circulação de determinada categoria de veículo.

.....
MICRO-ÔNIBUS TIPO M2 – subcategoria de micro-ônibus com até 6,0 metros de comprimento.

MICRO-ÔNIBUS TIPO M3 – subcategoria de micro-ônibus com mais de 6,0 metros de comprimento.

.....
..

ÔNIBUS LEVE – subcategoria de ônibus com até 9,6 metros de comprimento.

ÔNIBUS MÉDIO – subcategoria de ônibus com comprimento maior que 9,6 metros e até 11,5 metros.

ÔNIBUS PESADO – subcategoria de ônibus com comprimento maior que 11,5 metros e até 14 metros, ou até 15 metros se equipado com o terceiro eixo de apoio direcional.

ÔNIBUS EXTRAPESADO – subcategoria de ônibus com comprimento maior que 14 metros, ou maior que 15 metros se equipado com o terceiro eixo de apoio direcional.

.....
..

PISTA DE TRÂNSITO EXCLUSIVO – pista destinada à circulação de trânsito de determinada categoria de veículo.

.....’
”

EMENDA Nº – CI

Suprima-se o art. 4º do Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2010.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 221, DE 2010

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte público coletivo de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29.....

XI – quando uma pista de rolamento comportar faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento de veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial de trânsito a eles destinada, e as da esquerda destinadas a ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade, observadas as seguintes disposições:

- a) os veículos de transporte público coletivo de passageiros terão prioridade de trânsito nas faixas de circulação da direita em relação aos demais veículos;

2

- b) a faixa especial de trânsito para os veículos de transporte público coletivo de passageiros deverá ser devidamente identificada e sinalizada;

Art. 60

I.....

- e) via de trânsito exclusivo;

Art. 96

II

a)

9 – miniônibus;

10 – midiônibus;

11 – ônibus;

12 – ônibus articulado;

13 – bonde;

14 – reboque ou semi-reboque;

15 – charrete;

Art. 135.....

Parágrafo único - Os veículos destinados ao transporte público coletivo de passageiros, para fins de licenciamento, deverão dispor de saída de emergência e corredor interno central de circulação para os passageiros, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 181.....

XIII.....

Infração – gravíssima

Penalidade – multa e apreensão do veículo

Medida Administrativa – remoção do veículo

Art. 182.....

XI – local destinado ao embarque e desembarque de passageiros dos serviços de transporte público coletivo.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 184.....

III – faixa ou via de trânsito exclusivo regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com a autorização do poder público competente.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa: remoção do veículo

Art. 231.....

VIII – efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa: remoção do veículo.

Art. 309 – Dirigir veículo automotor, em via pública, sem devida permissão para dirigir ou habilitação, efetuando transporte remunerado de pessoas em serviço diverso da licença do poder público concedente, não for licenciado para esse fim ou ainda se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano.

Art 2º - O anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes definições:

MICROÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo com comprimento inferior a oito metros e com capacidade de transportar até vinte passageiros sentados.

MINIÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo de passageiros com comprimento inferior a dez metros e com capacidade de transportar acima de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

MIDIÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo de passageiros com comprimento inferior a doze metros e

4

com capacidade de transportar acima de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

ÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo de passageiros com comprimento inferior a dezoito metros e com capacidade de transportar acima de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

ÔNIBUS ARTICULADO – veículo de transporte coletivo de passageiros com comprimento superior a dezoito metros. que dispõe de uma ou mais articulações sanfonadas de ligação.

VIA DE TRÂNSITO EXCLUSIVO – via destinada a circulação de trânsito de determinadas categorias de veículo.

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

Art. 4º - Fica revogado as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A redução da carga tributária incidente sobre os automóveis e motocicletas no último ano e as facilidades de obtenção de crédito e prazos longos de financiamento para sua aquisição resultou no aumento da frota de veículos circulante no país. Estudos demonstram que frota brasileira chegou ao patamar de 28 milhões de veículos e 7 milhões de motocicletas.

Em contrapartida, as cidades não evoluíram e suas vias urbanas permanecem as mesmas para atender este aumento significativo de automóveis. Com isso surgem diversos problemas, como congestionamentos de trânsito a todo momento e o aumento no número de infrações, pois não tendo como circular devidamente na via, o motorista passa a não respeitar regras mínimas no trânsito, e assim, transgride semáforos e estaciona o veículo em locais proibidos.

Este caos urbano instalado prejudica toda sociedade, inclusive aqueles que utilizam o sistema de transporte público. Considerando que os ônibus urbanos utilizam as mesmas vias dos demais veículos, estes ficam

5

presos no meio do congestionamento, atrasando assim o tempo de viagem do usuário. Quando o veículo de transporte público tenta acessar o ponto de embarque e desembarque de passageiros é impedido, face aos congestionamentos de trânsito ou veículos estacionados nesses locais, o que resulta por muitas vezes realizam o desembarque de usuários no meio da via, colocando em risco a vida destes.

A degradação no trânsito das cidades aliado a uma fiscalização ineficiente, face ao aumento de veículos e de uma legislação com penalidades brandas, estimula o surgimento de outras mazelas que aproveitam este cenário degradante para praticar suas atividades ilegais, como os transportadores clandestinos de passageiros que colocam em risco de vida milhares de passageiros transportando-os como carga em veículos, os quais não foram projetados para este fim.

Além disso, estes transportadores ilegais, mais preocupados em auferir um lucro fácil, realizam uma série de irregularidades que vão desde a contratação de motoristas que não possuem o treinamento e a habilitação necessária para realizar o transporte coletivo de pessoas até a utilização de veículos com licenciamento adulterado ou *"clonado"*.

Por outro lado, o Brasil deverá adotar medidas para melhorar o trânsito nas cidades que serão sede da Copa do Mundo de 2014, principalmente priorizando os serviços de transporte público urbano, visando atender as exigências internacionais para realização do evento. Para tanto, o governo federal já anunciou a construção de vários BRTs (Bus Rapid Transit), ou seja sistema de transporte rápido por ônibus, nessas cidades, composto por veículos de grande capacidade e que trafegam em vias segregadas, mediante rede de transporte integrada.

Diante da série de problemas que está se tornando comum em algumas cidades brasileiras e da melhoria imposta ao trânsito para os próximos quatro anos deve-se buscar o aperfeiçoamento da legislação afeta ao caso, adequando melhor o poder público responsável pelo trânsito na fiscalização, mediante o estabelecimento de penalidades e medidas de maior impacto contra os infratores.

Assim, esperamos que a aludida proposta legislativa ora apresentada seja aprovada pelos nobres pares, visando garantir a ordem e a legalidade necessária implícita no Código de Trânsito Brasileiro e assim melhorar a qualidade de vida para todos os brasileiros, principalmente os residentes nas cidades.

Sala das Sessões,

Senador **ACIR GURGACZ**

*LEGISLAÇÃO CITADA***LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

7

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

8

XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

- a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;
- b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
- c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas *a* e *b* do inciso X e *a* e *b* do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

.....

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;

9

b) estradas.

.....

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;

10

11 - reboque ou semi-reboque;

12 - charrete;

b) de carga:

1 - motoneta;

2 - motocicleta;

3 - triciclo;

4 - quadriciclo;

5 - caminhonete;

6 - caminhão;

7 - reboque ou semi-reboque;

8 - carroça;

9 - carro-de-mão;

c) misto:

1 - camioneta;

2 - utilitário;

3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

1 - caminhão-trator;

2 - trator de rodas;

3 - trator de esteiras;

4 - trator misto;

11

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

c) particular;

d) de aluguel;

e) de aprendizagem.

.....

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

.....

Art. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

12

Medida administrativa - remoção do veículo;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

13

Medida administrativa - remoção do veículo;

VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovias ou ciclofaixas, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

X - impedindo a movimentação de outro veículo:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

14

Medida administrativa - remoção do veículo;

XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XIV - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XV - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa;

XVI - em aclave ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):

Infração - leve;

Penalidade - multa;

15

Medida administrativa - remoção do veículo;

XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Art. 182. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa;

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

16

Infração - média;

Penalidade - multa;

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - média;

Penalidade - multa;

VIII - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - média;

Penalidade - multa;

IX - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa;

17

X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 184. Transitar com o veículo:

I - na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....
Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

18

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;
- d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;
- e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;
- f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

19

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

.....

20

Art. 298. São circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;

VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

.....

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 11/08/2010.

2

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 242, de 2012, do Senador Cícero Lucena, que *cria o Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e à Ampliação do Transporte Coletivo de Passageiros (RETRANSP)*.

RELATOR: Senador **VALDIR RAUPP**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 242, de 2012, de autoria do Senador Cícero Lucena, cria regime tributário, denominado RETRANSP, para incentivar a modernização e ampliação do transporte coletivo de passageiros. Como beneficiários desse regime o projeto de lei elenca os concessionários, autorizatários, permissionários ou arrendatários de transporte coletivo de passageiros nas modalidades ferroviária e rodoviária (art. 2º do PLS), condicionando à regularidade em relação à Secretaria da Receita Federal do Brasil e vedando a adesão relativamente às empresas optantes pelo Simples Nacional.

São previstos três grupos de benefícios fiscais no PLS. No primeiro, é suspensa a exigência do IPI, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins sobre a venda no mercado interno, de locomotivas, vagões, ônibus, suas partes e peças, pneus, câmaras-de-ar de borracha, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, anticorrosivos, óleo diesel e outros produtos similares, na forma discriminada em regulamento, a serem empregados na operação do transporte ferroviário e do transporte rodoviário coletivo de passageiros e na manutenção, reparo, revisão e conservação de veículos, de seus motores, suas partes, peças, componentes e equipamentos, na hipótese de os referidos bens serem adquiridos por pessoa jurídica beneficiária do Retransp (art. 3º, inciso I, do PLS).

Pelo segundo grupo, fica suspensa a exigibilidade do Imposto de Importação (em relação aos bens que não possuam similar nacional), do IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação, no caso de os bens anteriormente arrolados serem importados diretamente por pessoa jurídica beneficiária do Retransp (art. 3º, inciso II, do PLS). A suspensão do Imposto sobre Importação converte-se em isenção no caso de bem incluído no ativo imobilizado, após sua utilização e o decurso do prazo de 5 anos, contado da ocorrência do fato gerador. No caso de insumo, a conversão ocorrerá após a utilização do bem (art. 3º, § 3º, do PLS).

Destaca-se que a suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins-Importação e do IPI converte-se em alíquota zero no caso de bem incluído no ativo imobilizado, após sua utilização e o decurso do prazo de 2 anos, contado da ocorrência do respectivo fato gerador. No caso de insumo, a conversão ocorrerá após a utilização do bem (art. 3º, § 4º, do PLS).

Em relação ao terceiro grupo, suspende-se a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, inclusive óleo diesel, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE-Combustíveis), a ser utilizados por pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte coletivo de passageiros beneficiária do Retransp (art. 3º, inciso III, do PLS).

No entanto, os benefícios de suspensão de todos os tributos previstos no PLS somente poderão ser usufruídos nas aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro do quinto ano subsequente ao da publicação da lei (art. 4º do PLS).

Justificou-se a proposta pelo fato de a infraestrutura em transportes ser um dos gargalos para o pleno desenvolvimento do País. A desoneração de tributos sobre a cadeia produtiva seria, portanto, um mecanismo para racionalizar e modernizar os modais rodoviário e ferroviário, incluindo o metroviário, pelo estímulo à renovação e ampliação da frota.

Além da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), este projeto tramitará pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo a esta a decisão terminativa.

Encerrado o prazo previsto no art. 122, §1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

A matéria apresentada refere-se à concessão de benefícios fiscais relativos a tributos federais, cuja competência para disciplinar é da União, a teor dos arts. 149 e 153, inciso IV, da Constituição Federal (CF). Desse modo, lei federal pode regular o assunto.

No concernente à iniciativa, o objeto da proposta não se encontra entre aqueles reservados (art. 61, § 1º, da CF), de maneira que qualquer membro do Congresso Nacional pode apresentar proposição legislativa referente ao tema.

Em relação aos demais aspectos formais, a espécie normativa proposta é compatível com o texto constitucional e o projeto atende à exigência de lei específica para a suspensão da cobrança e isenção dos tributos, conforme previsto no § 6º do art. 150 da CF. Foram também observadas as normas de técnica legislativa apropriadas, porque seguidas as disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Superada a análise formal da proposição, passa-se ao exame do seu conteúdo, que se encontra na competência desta Comissão, na forma do art. 104, inciso I, do RISF. Seguindo essa apreciação, verifica-se que há compatibilidade material com o texto constitucional.

O transporte coletivo é serviço público de caráter essencial, conforme previsto no art. 30, inciso V, da CF. Dessa maneira, qualquer iniciativa que favoreça o desenvolvimento do setor é louvável.

Apesar da importância do segmento, a carga tributária sobre o setor é elevada, o que por vezes limita ou aniquila investimentos relevantes que o País necessita. A desoneração proposta reduzirá o custo das passagens, o que favorece o trabalhador tanto juridicamente, pela garantia de seu direito de ir e vir, quanto economicamente, pela redução das despesas que deverá arcar, o que valorizará o salário recebido. Ademais, a iniciativa estimulará o desenvolvimento do transporte público eficiente, que contribuirá para a melhoria da qualidade de vida da população.

Além das considerações anteriormente suscitadas, cabe apontar a dificuldade prática na concessão do benefício fiscal em relação à Cide-Combustíveis, prevista no inciso III, do art. 3º do projeto.

Os adquirentes de combustível, como os permissionários e concessionários de transporte coletivo, não são contribuintes da Cide-Combustíveis. Consoante o ordenamento legal, o são o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis líquidos, de modo que, ao adquirir o combustível diretamente do varejista (postos de revenda), não há como isentar a operação, pois a incidência ocorreu na saída da mercadoria do estabelecimento produtor ou importador para os distribuidores. Não será possível identificar, na comercialização para os distribuidores, a quem será destinado o combustível na saída subsequente, seja para as grandes empresas do segmento de transporte coletivo, que adquirem o combustível diretamente dos distribuidores, seja para os pequenos e médios permissionários, que adquirem o combustível em postos.

A base de cálculo dessa contribuição é a unidade de medida – metro cúbico –, na importação e na comercialização no mercado interno. Todavia, há previsão constitucional para que o Poder Executivo reduza as alíquotas específicas, bem assim restabeleça-as até o valor fixado em lei, não se lhes aplicando a anterioridade do exercício. Nesse sentido, o Decreto nº 7.764, de 22 de junho de 2012, reduziu para zero as alíquotas da Cide-Combustíveis sobre os combustíveis. Desse modo, a aprovação do projeto de lei não reduziria a carga tributária hoje em vigor, mas tornaria mais perene o benefício, em virtude da necessidade de atuação do Poder Legislativo para alterações posteriores.

Cabe destacar ainda, que, ao reduzir o valor arrecadado de Cide-Combustíveis, os Estados e Municípios terão redução no repasse de recursos. De acordo com o texto constitucional, a União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infraestrutura de transportes, 29% da arrecadação do tributo. Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, 25% serão destinados aos seus Municípios para serem aplicados no financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Nesse sentido, o Retransp merece ser aprovado, com emenda, por estar em harmonia com as diretrizes constitucionais e com o projeto de desenvolvimento econômico e social do Brasil.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLS nº 242, de 2012, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI (SUPRESSIVA)

Suprima-se o inciso III, do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 242, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 242, DE 2012

Cria o Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e à Ampliação do Transporte Coletivo de Passageiros (RETRANSP).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica instituído o Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e à Ampliação do Transporte Coletivo de Passageiros (RETRANSP), nos termos desta Lei.

Art. 2º São beneficiários do Retransp os concessionários, autorizatários, permissionários ou arrendatários de transporte coletivo de passageiros nas modalidades ferroviária e rodoviária.

§ 1º As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional) de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, não poderão aderir ao Retransp.

§ 2º A adesão ao Retransp fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

Art. 3º Fica suspensa a exigência:

I – do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público

2

(PIS/PASEP), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes na venda no mercado interno, de locomotivas, vagões, ônibus, suas partes e peças, pneus, câmaras-de-ar de borracha, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, anticorrosivos, óleo diesel e outros produtos similares, na forma discriminada em regulamento, a serem empregados na operação do transporte ferroviário e do transporte rodoviário coletivo de passageiros e na manutenção, reparo, revisão e conservação de veículos, de seus motores, suas partes, peças, componentes e equipamentos, quando os referidos bens forem adquiridos por pessoa jurídica beneficiária do Retransp;

II – do Imposto de Importação, do IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação, quando os bens listados no inciso I forem importados diretamente por pessoa jurídica beneficiária do Retransp;

III - da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, inclusive óleo diesel, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível – CIDE, de que trata a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a ser utilizados por pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte coletivo de passageiros beneficiária do RETRANSP.

§ 1º A suspensão do Imposto de Importação será aplicada somente aos bens que não possuam similar nacional.

§ 2º Nas notas fiscais relativas às vendas de que trata:

I – o inciso I do *caput* deste artigo, deverá constar a expressão *Venda efetuada com suspensão da exigibilidade do IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins*, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

II – o inciso III do *caput* deste artigo, deverá constar a expressão *Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da Cide-Combustíveis*, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 3º A suspensão do Imposto de Importação converte-se em isenção:

I – no caso de bem incluído no ativo imobilizado, após sua utilização e o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contado da ocorrência do fato gerador.

II – no caso de insumo, após a utilização do bem.

§ 4º A suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins-Importação e do IPI converte-se em alíquota zero:

I – no caso de bem incluído no ativo imobilizado, após sua utilização e o decurso do prazo de 2 (dois) anos, contado da ocorrência do respectivo fato gerador.

3

II – no caso de insumo, após a utilização do bem.

§ 5º A transferência, a qualquer título, de propriedade dos bens adquiridos no mercado interno ou importados mediante aplicação do Retransp, dentro dos prazos fixados no inciso I do § 3º e no inciso I do § 4º deste artigo, deverá ser precedida de autorização da Secretaria da Receita Federal do Brasil e do recolhimento dos tributos suspensos, acrescidos de juros e de multa de mora estabelecidos na legislação aplicável.

§ 6º A transferência a que se refere o § 5º deste artigo, previamente autorizada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, a adquirente também beneficiário do Retransp será efetivada com dispensa da cobrança dos tributos suspensos desde que o adquirente assuma perante a Secretaria da Receita Federal do Brasil a responsabilidade pelos impostos e contribuições suspensos desde o momento da ocorrência dos respectivos fatos geradores.

§ 7º A pessoa jurídica que não utilizar os referidos bens ou transferi-los em desacordo com o disposto nos §§ 5º e 6º deste artigo antes da conversão em alíquota zero ou em isenção fica obrigada a recolher os impostos e contribuições com exigibilidade suspensa acrescidos de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data de aquisição no mercado interno ou de registro da declaração de importação correspondente, na condição de:

I – contribuinte, nas operações de importação, em relação ao Imposto de Importação, ao IPI, à Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e à Cofins-Importação; e

II – responsável, nas aquisições no mercado interno, em relação ao IPI, à Contribuição para o PIS/Pasep e à Cofins.

§ 8º Na hipótese de não ser efetuado o recolhimento na forma do § 7º deste artigo, caberá lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Art. 4º O benefício de suspensão de que trata o art. 3º desta Lei poderá ser usufruído nas aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro do quinto ano subsequente ao da publicação desta Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

É notória a evolução experimentada pelo Brasil nas últimas duas décadas. De nação periférica até meados da década de 1990, o País desponta como sexta maior economia do planeta, é cada vez mais respeitado e ouvido pela comunidade internacional

4

e começa a enfrentar e vencer grandes desafios sociais internos decorrentes de séculos de atraso e subdesenvolvimento.

Entretanto, muitos desses desafios são de tal ordem de complexidade que chegam a impedir o pleno florescimento do Brasil como potência não apenas em termos de Produto Interno Bruto, mas em indicadores sociais e ambientais.

Um dos gargalos que chamam a atenção é a nossa precária infraestrutura de transporte em qualquer modalidade. Eventos internacionais de grande porte, como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos, estão prestes a se realizar em solo brasileiro, e se não somos ainda capazes de oferecer transporte público de qualidade para a massa de trabalhadores em dias considerados “normais”, que dirá quando recebermos legiões de turistas nos anos de 2014 e 2016.

O projeto em tela não tem, obviamente, a pretensão de solucionar todo o déficit do transporte coletivo nacional. Nossa iniciativa, consubstanciada em um regime especial de tributação denominado RETRANSP, é no sentido de dar um primeiro passo rumo à racionalização e modernização das modalidades rodoviária e ferroviária do transporte coletivo de passageiros, incluindo nesta última o importante setor metroviário, por meio da desoneração tributária da cadeia produtiva de ônibus, vagões, peças, equipamentos e mesmo combustíveis, de forma que os empreendedores do setor se vejam estimulados a renovar e ampliar a frota disponível, oferecendo transporte de massa com qualidade e a preços convidativos.

A continuar a política predominante hoje em dia, veremos cada vez mais automóveis nas ruas, pois as montadoras, essas sim, são beneficiárias de repetidos programas de incentivos fiscais advindos principalmente do Governo Federal. O custo da prioridade dada aos carros, que por definição carregam poucas pessoas e não raro apenas uma, é o aumento da poluição e do caos urbano ocasionado por imensos congestionamentos.

Precisamos urgentemente dar preferência ao transporte coletivo de passageiros, em nome da preservação do meio ambiente e da qualidade de vida em nossas cidades. Por isso, conclamamos os ilustres Pares a debater e aperfeiçoar a proposição ora oferecida.

Sala das Sessões,

Senador **CÍCERO LUCENA**

5

LEGISLAÇÃO CITADA

Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006

DOU de 15.12.2006

Republicada no DOU de 31/01/2009 (Edição Extra)

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nºs 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nºs 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

Alterada pela Lei Complementar nº 127, de 14 de agosto de 2007.

Alterada pela Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008.

Republicação em atendimento ao disposto no art. 6º da Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008.

Alterada pela Lei Complementar nº 133, de 28 de dezembro de 2009.

Alterada pela Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011.

Republicação em atendimento ao disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011.

[Clique aqui para ver a versão consolidada pelo CGSN.](#)

Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, de 19 de dezembro de 2001

DOU de 20.12.2001

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

Alterada pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002;

Alterada pela Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003;

Alterada pela Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004;

6

Alterada pela Lei nº 10.866, de 04 de maio de 2004;

Alterada pela Lei nº 10.925 de 26 de maio de 2004;

Alterada pela Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996.

Dispõe sobre a legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências.

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

Multas de Lançamento de Ofício

Art. 44. Nos casos de lançamento de ofício, serão aplicadas as seguintes multas: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - de 75% (setenta e cinco por cento) sobre a totalidade ou diferença de imposto ou contribuição nos casos de falta de pagamento ou recolhimento, de falta de declaração e nos de declaração inexata; (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - de 50% (cinquenta por cento), exigida isoladamente, sobre o valor do pagamento mensal: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

a) na forma do art. 8º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, que deixar de ser efetuado, ainda que não tenha sido apurado imposto a pagar na declaração de ajuste, no caso de pessoa física; (Incluída pela Lei nº 11.488, de 2007)

b) na forma do art. 2º desta Lei, que deixar de ser efetuado, ainda que tenha sido apurado prejuízo fiscal ou base de cálculo negativa para a contribuição social sobre o lucro líquido, no ano-calendário correspondente, no caso de pessoa jurídica. (Incluída pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 1º O percentual de multa de que trata o inciso I do caput deste artigo será duplicado nos casos previstos nos arts. 71, 72 e 73 da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, independentemente de outras penalidades administrativas ou criminais cabíveis. (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

7

II - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

III - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

IV - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

V - (revogado pela Lei nº 9.716, de 26 de novembro de 1998). (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 2º Os percentuais de multa a que se referem o inciso I do caput e o § 1º deste artigo serão aumentados de metade, nos casos de não atendimento pelo sujeito passivo, no prazo marcado, de intimação para: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - prestar esclarecimentos; (Renumerado da alínea "a", pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - apresentar os arquivos ou sistemas de que tratam os arts. 11 a 13 da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991; (Renumerado da alínea "b", com nova redação pela Lei nº 11.488, de 2007)

III - apresentar a documentação técnica de que trata o art. 38 desta Lei. (Renumerado da alínea "c", com nova redação pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 3º Aplicam-se às multas de que trata este artigo as reduções previstas no art. 6º da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, e no art. 60 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991.

§ 4º As disposições deste artigo aplicam-se, inclusive, aos contribuintes que derem causa a ressarcimento indevido de tributo ou contribuição decorrente de qualquer incentivo ou benefício fiscal.

§ 5º Aplica-se também, no caso de que seja comprovadamente constatado dolo ou má-fé do contribuinte, a multa de que trata o inciso I do caput sobre: (Incluído pela Lei nº 12.249, de 2010)

I - a parcela do imposto a restituir informado pelo contribuinte pessoa física, na Declaração de Ajuste Anual, que deixar de ser restituída por infração à legislação tributária; e (Incluído pela Lei nº 12.249, de 2010)

II – (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.249, de 2010)

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

Publicado no DSF, em 11/07/2012.