



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 19ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**28/06/2012
QUINTA-FEIRA
às 09 horas e 30 minutos**

**Presidente: Senadora Lúcia Vânia
Vice-Presidente: Senador Blairo Maggi**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**19ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 28/06/2012.**

19ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quinta-feira, às 09 horas e 30 minutos

SUMÁRIO

1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO

FINALIDADE	PÁGINA
Apreciação de Ato que estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) que encaminhem matéria atinente às competências dessa Comissão.	10

2ª PARTE - DELIBERATIVA

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 214/2008 - Não Terminativo -	SEN. INÁCIO ARRUDA	13
2	PLS 221/2010 - Não Terminativo -	SEN. WALDEMIR MOKA	23
3	PLS 155/2012 - Não Terminativo -	SEN. JOÃO CAPIBERIBE	52
4	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	66

5	Requerimento 5		79
---	----------------	--	----

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senadora Lúcia Vânia

VICE-PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES	Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)		SUPLENTE
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)(28)(29)	RJ (61) 3303-5730
Acir Gurgacz(PDT)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(26)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF 6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE (61) 3303-5791/5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Valdir Raupp(PMDB)(35)	RO (61) 3303-2252/2253	1 Romero Jucá(PMDB)(35)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Waldemir Moka(PMDB)(35)	MS (61) 3303 - 6767 / 6768	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(11)(18)(35)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Lobão Filho(PMDB)(35)	MA (61) 3303-2311 a 2314	3 Roberto Requião(PMDB)(35)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(35)	PB (61) 3303-6747	4 Francisco Dornelles(PP)(17)(35)	RJ (61)-3303-4229
Ricardo Ferraço(PMDB)(35)	ES (61) 3303-6590	5 Clésio Andrade(PMDB)(19)(30)(31)(35)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Eduardo Braga(PMDB)(35)	AM (61) 3303-6230	6 Casildo Maldaner(PMDB)(35)	SC (61) 3303-4206-07
Ciro Nogueira(PP)(35)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Ivo Cassol(PP)(23)(24)(25)(33)(35)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	1 Aécio Neves(PSDB)	MG (61) 3303-6049/6050
Lúcia Vânia(PSDB)	GO (61) 3303-2035/2844	2 Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)	SP (61) 3303-6063/6064
Cyro Miranda(PSDB)(9)(12)	GO (61) 3303-1962	3 Alvaro Dias(PSDB)(12)(15)	PR (61) 3303-4059/4060
Jayme Campos(DEM)(38)	MT (61) 3303-4061/1048	4 VAGO(38)	
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR)			
Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Mozarildo Cavalcanti(PTB)	RR (61) 3303-4078 / 3315	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)	MT (61) 3303-6167	3 Vicentinho Alves(PR)	TO (61) 3303-6467/6469/6472
PSOL			
VAGO(27)		1 VAGO(27)	
PSD			
Kátia Abreu(36)(39)	TO 2464 / 3303-2708	1 Sérgio Petecão(13)(14)(20)(22)(36)(37)(39)	AC (61) 3303-6706 a 6713

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

- (13) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (14) Em 14.07.2011, o Senador 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).
- (15) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (16) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (17) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (18) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditário Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (23) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (24) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (25) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (26) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (27) Vaga cedida temporariamente ao Bloco de Apoio ao Governo (OF. Nº 20/2012-GSRR).
- (28) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (29) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (30) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (31) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMBD nº 36/2012).
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) 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.
- (35) 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.
- (36) 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.
- (37) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (38) 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).
- (39) 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.

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

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



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

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA

**Em 28 de junho de 2012
(quinta-feira)
às 09h30**

PAUTA

19ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

1ª PARTE	Reunião de Trabalho
2ª PARTE	Deliberativa
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário 13

Inclusão do item nº 05

1ª PARTE

Reunião de Trabalho

Finalidade:

Apreciação de Ato que estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) que encaminhem matéria atinente às competências dessa Comissão.

Anexos da Pauta

[Minuta de Ato sobre apreciação dos avisos do TCU](#)

2ª PARTE

PAUTA

ITEM 1

[PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, de 2008](#)

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Inácio Arruda

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

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

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

[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:

1 - A matéria será apreciada, em decisão terminativa, pela Comissão de Constituição,

Justiça e Cidadania.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, de 2012

- Não Terminativo -

Destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador João Capiberibe

Relatório: Pela aprovação

Observações:

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

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: Pela aprovação com emendas

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Quadro comparativo](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 5

REQUERIMENTO Nº , DE 2012

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, requiro seja convidada a Senhora Presidente da PETROBRAS, Maria das Graças Foster, para comparecer a esta Comissão com vistas a apresentar exposição informativa sobre o Plano de Negócios 2012-2016 da empresa.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO

1

ATO Nº , DE 2012 – CI

Estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) que encaminhem matéria atinente às competências desta Comissão.

A COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º Os Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) recebidos na Comissão de Serviços de Infraestrutura serão despachados à Consultoria Legislativa do Senado Federal, para análise e sugestão de iniciativa ou providência a ser adotada no âmbito desta Comissão, quando cabível.

Art. 2º Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os Avisos expedidos pelo TCU – geralmente acompanhados de farta documentação de auditorias e outras operações de fiscalização realizadas por aquele órgão – constituem material de grande interesse e relevância para a atuação da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Lamentavelmente, nem sempre temos conseguido dar às informações contidas nos relatórios encaminhados pelo TCU a devida utilização. Para garantir o máximo aproveitamento de material tão valioso, julgo conveniente buscarmos a colaboração da Consultoria Legislativa do Senado, órgão que reúne todas as condições para analisar as informações oferecidas por aquele Tribunal e delas extrair indicações de possíveis iniciativas a serem assumidas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Estou certa de que a sistemática ora proposta será de grande proveito para os trabalhos desta Comissão.

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

2ª PARTE - DELIBERATIVA

1

PARECER N° _____, DE 2012

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

RELATOR: Senador **INÁCIO ARRUDA**

I – RELATÓRIO

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

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

“Art. 23.

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. VOTO

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

EMENDA Nº 01 – CI

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

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

EMENDA Nº 02 – CI

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

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

“**Art. 24.**
.....

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, DE 2008

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

"Art. 23.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

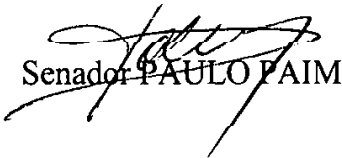
arts. 18, 19 e 21 da mesma norma. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

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

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

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

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.


Senador PAULO PAIM

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

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

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

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

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

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

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

a) repreensão verbal ou por escrito;

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

c) cancelamento do registro;

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

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

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

2

PARECER Nº , DE 2012

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 seria o de 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.

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

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 em termos de gradualidade na classificação das infrações e na estipulação dos 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. Manteremos, entretanto, o aumento do rigor em relação ao abuso de estacionar em paradas de ônibus, bem como a criação de uma categoria específica de multa para quem trafegar nas vias exclusivas para a circulação de veículos de transporte coletivo, em complementação à definição desse novo tipo de via no texto do

Código.

Em relação às alterações propostas no art. 135 do CTB, 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 a instância 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), as quais, por sua vez, 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 remover o art. 4º do projeto, que trata da revogação das “disposições em contrário”. O referido artigo contraria o que determina a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a redação das leis, cujo art. 9º estabelece que “a cláusula de revogação deverá enumerar, expressamente, as leis ou disposições legais revogadas”. Não há revogação prevista 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 PLS 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 incluir as vias de trânsito exclusivo na classificação das vias urbanas e 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 PLS 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, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial de trânsito a eles destinada, e as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade, observadas as seguintes disposições:

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

6

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

.....’
(NR)

‘Art. 60.

I –

.....

e) vias 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.

.....

..

6

III – na via de trânsito exclusivo regulamentada para a circulação de 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 PLS 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:

‘.....

....

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.

.....

....

VIA DE TRÂNSITO EXCLUSIVO – via destinada à circulação de trânsito de determinada categoria de veículo.

.....

, ”

EMENDA Nº – CI

Suprima-se o art. 4º do PLS 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.

3

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 realizarem 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.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

3

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº155 de 2012, que *destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.*

RELATOR: Senador **JOÃO CAPIBERIBE**

I – RELATÓRIO

Cumpre a esta Comissão analisar o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 155, de 2012, de autoria do Senador Rodrigo Rollemberg. Trata-se de PLS que *destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.*

A proposição é constituída de cinco artigos. O primeiro faz com que recursos sejam destinados ao Fundo Nacional de Meio Ambiente (FNMA), para pagamento por serviços ambientais e para recomposição da cobertura vegetal em Áreas de Preservação Permanente (APP) ripárias. Trata-se, nesse caso, da vegetação existente em áreas marginais a corpos d'água, tais como rios e lagos, cuja denominação em nosso idioma provém da palavra latina *ripariu*, que denomina os solos dessas margens.

O Art. 2º do PLS nº155, de 2012, acresce quatro parágrafos ao art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que, desse modo, passaria a vigorar acrescido do § 13, que veda a prorrogação a título não oneroso das concessões de geração de energia elétrica, após o vencimento da primeira prorrogação. O § 14 impõe que, no caso de renovação a título oneroso da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, no mínimo cinco por cento da redução alcançada no preço seja empregada no pagamento por serviços ambientais ou na recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias.

O § 15 determina que, na hipótese do § 14, o preço final a ser pago ao concessionário seja acrescido do percentual estabelecido para o pagamento por serviços ambientais ou para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

Por fim, o § 16 faz com que os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 e 15 sejam depositados, pelo concessionário, no FNMA, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989. Esses recursos seriam destinados ao pagamento por serviços ambientais e à recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

O Art. 3º da proposição acresce o art. 16-A ao texto da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, impondo que os contratos de renovação da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, prevejam a obrigação do concessionário em atender ao disposto no art. 2º do PLS.

Por sua vez o art. 4º acresce parágrafo ao art. 5º da Lei nº 7.797, de 1989, impondo que os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 a 16 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995, introduzidos pela proposição em análise, sejam aplicados no pagamento por serviços ambientais e na recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias, conforme legislação específica.

O art. 5º corresponde à cláusula de vigência da lei.

A matéria foi lida em Plenário no dia 15 de maio de 2012 e encaminhada às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), cabendo à última a decisão terminativa

II – ANÁLISE

As matas ripárias (mata ciliar e mata de galeria) são áreas situadas entre dois ecossistemas (o terrestre e o aquático). Como consequência dessa singularidade, são ambientes que exercem um importante papel no equilíbrio ecológico, tendo a função de regular a transferência de energia e de nutrientes de um ecossistema para outro.

A geração energia por meio de usinas hidrelétricas depende, fundamentalmente, da vazão afluente aos reservatórios e ao barramento do curso d' água. Nesse contexto, é essencial para o empreendedor que a qualidade ambiental da bacia hidrográfica em que se insere a hidrelétrica seja a melhor possível. Não restam dúvidas que as APPs ripárias contribuem significativamente para a otimização do aproveitamento energético de um determinado curso d'água.

O PLS nº155, de 2012, propõe a transferência de recursos do setor elétrico para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias. Evidentemente, a tendência seria a de repassar esses custos ao consumidor de energia elétrica. Nesse ponto reside o grande mérito da proposição, pois ela inova ao aproveitar o momento da renovação das concessões de geração de energia elétrica.

Parte-se do princípio de que, na maioria dos casos, os investimentos feitos pelas concessionárias estarão praticamente amortizados ao final do período de concessão. Assim sendo, ambas as opções, a prorrogação ou a nova licitação dessas concessões devem implicar maior modicidade tarifária para a energia elétrica.

O PLS em análise destina um percentual da redução desses custos para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APPs ripárias, sem que a iniciativa crie ainda mais mecanismos de subsídio cruzado no setor elétrico.

A proposição pretende evitar a prática comum no País de fazer com que o bem-estar de parcelas da população seja obtido à custa de outras. O princípio adotado nesse caso é o de que, se por um lado, o Sistema Interligado Nacional (SIN) visa a universalizar o fornecimento de energia elétrica, por outro lado, deve levar em conta o fato de os ecossistemas brasileiros serem um patrimônio da nossa sociedade.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do PLS nº 155, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, DE 2012

Destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 13 a 16:

“**Art. 4º**

.....

§ 13. Após o vencimento da primeira prorrogação, fica vedada a prorrogação a título não oneroso das concessões de geração de energia elétrica.

§ 14. No caso de renovação a título oneroso da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, no mínimo cinco por cento da redução alcançada no preço será empregada no pagamento por serviços ambientais ou na recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

2

§ 15. Na hipótese do § 14, o preço final a ser pago ao concessionário será acrescido do percentual estabelecido para o pagamento por serviços ambientais ou para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

§ 16. Os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 e 15 serão depositados, pelo concessionário, no Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, e destinados ao pagamento por serviços ambientais e à recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 16-A:

“**Art. 16-A.** Os contratos de renovação da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, deverão prever a obrigação do concessionário em atender ao disposto nos §§ 14 a 16 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.”

Art. 4º O art. 5º da Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

Art. 5º

.....

§ 3º Os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 a 16 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, serão aplicados no pagamento por serviços ambientais e na recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias, conforme legislação específica.

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

JUSTIFICAÇÃO

A necessidade de proteção do meio ambiente constitui amplo consenso nas sociedades modernas. Mais do que isso, juntamente com a justiça social e o crescimento econômico, a responsabilidade ambiental é uma componente indispensável de qualquer estratégia de desenvolvimento que se pretenda sustentável.

3

No Brasil não é diferente. Seja pela importância da preservação da biodiversidade, seja pela necessidade de prevenir e mitigar a mudança do clima, entre inúmeros outros motivos, a proteção do meio ambiente precisa estar inseparavelmente ligada à promoção do desenvolvimento.

Embora a legislação ambiental brasileira seja considerada uma das mais modernas do mundo, ela carece de mecanismos de implementação. Essa carência se dá, em alguma medida, pela ênfase atribuída aos instrumentos de comando e controle. Instrumentos econômicos de estímulo à proteção do meio ambiente são raros – virtualmente inexistentes – no ordenamento jurídico nacional.

Nesse contexto, o pagamento por serviços ambientais constitui um poderoso instrumento econômico para promover a proteção ambiental. A economia clássica tende a considerar como externalidade – positiva ou negativa – tudo que o atual estágio do conhecimento tem dificuldades em definir o respectivo preço. Historicamente, os danos ambientais causados pela atividade econômica sempre foram considerados externalidade negativa. Essa concepção atrasada não pode mais prevalecer.

Não há dúvida de que a geração de energia elétrica provoca, em maior ou menor grau a depender da tecnologia empregada, reflexos sobre o meio ambiente e consumo de recursos ambientais. Parece justo que aqueles que se beneficiam desses impactos arquem com os custos de suas práticas. Além disso, tendo em vista que o meio ambiente é o meio físico que permite e onde se desenvolvem as atividades econômicas, também parece justo que os beneficiários dessas atividades contribuam para a proteção ambiental.

No caso específico da geração hidrelétrica de energia, por exemplo, o insumo básico é a água. O fluxo de água para o reservatório depende, fundamentalmente, das precipitações e do grau de preservação ambiental da bacia hidrográfica, em especial das áreas de preservação permanente (APP) ripárias – ou seja, aquelas que margeiam os cursos d'água. Os serviços prestados pela natureza são essenciais para a garantia da qualidade e da quantidade de água no reservatório e, por conseguinte, para a continuidade da geração de energia.

Nesse contexto, mostra-se desejável que os concessionários de geração de energia e os próprios consumidores contribuam para a remuneração desses serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias.

Este é o objetivo do presente projeto de lei: criar um mecanismo que possibilite carrear recursos do setor elétrico para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias. O desafio é impedir que a arrecadação de recursos signifique aumento da conta de energia do consumidor final. Nesse contexto, a renovação das concessões de geração de energia elétrica constitui uma oportunidade ímpar.

4

Tendo em vista que, na maioria dos casos, os investimentos feitos pelas concessionárias estarão praticamente amortizados ao final do período de concessão, espera-se que sua renovação – seja por prorrogação, seja por nova licitação – proporcione a oportunidade para uma redução significativa do custo da energia.

Com este projeto de lei, destinamos percentual da redução desses custos para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias. Essa estratégia garante a promoção da modicidade tarifária – mediante a efetiva redução dos custos da energia – e a proteção ambiental. A geração de energia, a modicidade tarifária e proteção do meio ambiente passam, assim, a materializar o tripé que sustenta o desenvolvimento sustentável: crescimento econômico com justiça social e responsabilidade ambiental.

Cumpra observar, por fim, que essa iniciativa não institui mecanismo de subsídio cruzado. Não se pretende fazer com que uma parcela da população financie o bem-estar de outra parcela da população. Tendo em vista que o sistema elétrico nacional é interligado, que a universalização do fornecimento de energia elétrica é uma meta cada dia mais próxima e que o meio ambiente nacional é um patrimônio de todos os brasileiros, a medida aqui proposta institui um mecanismo pelo qual toda a sociedade contribui para a proteção do meio ambiente, que é, em última instância, de todos.

Acreditamos que esta é uma importante iniciativa do Senado Federal no sentido de fornecer meios para a proteção do meio ambiente. Contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para o aprimoramento e a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador **RODRIGO ROLLEMBERG**

*LEGISLAÇÃO CITADA***LEI Nº 7.797, DE 10 DE JULHO DE 1989.**

Cria o Fundo Nacional de Meio Ambiente e dá outras providências.

.....

Art. 5º Serão consideradas prioritárias as aplicações de recursos financeiros de que trata esta Lei, em projetos nas seguintes áreas:

- I - Unidade de Conservação;
- II - Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico;
- III - Educação Ambiental;
- IV - Manejo e Extensão Florestal;
- V - Desenvolvimento Institucional;
- VI - Controle Ambiental;
- VII - Aproveitamento Econômico Racional e Sustentável da Flora e Fauna Nativas.

§ 1º Os programas serão periodicamente revistos, de acordo com os princípios e diretrizes da política nacional de meio ambiente, devendo ser anualmente submetidos ao Congresso Nacional.

§ 2º Sem prejuízo das ações em âmbito nacional, será dada prioridade aos projetos que tenham sua área de atuação na Amazônia Legal.

.....

.....

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

.....

6

Capítulo II
DOS SERVIÇOS DE ENERGIA ELÉTRICA**Seção I**
Das Concessões, Permissões e Autorizações

Art. 4º As concessões, permissões e autorizações de exploração de serviços e instalações de energia elétrica e de aproveitamento energético dos cursos de água serão contratadas, prorrogadas ou outorgadas nos termos desta e da Lei nº 8.987 e das demais.

§ 1º As contratações, outorgas e prorrogações de que trata este artigo poderão ser feitas a título oneroso em favor da União.

§ 2º As concessões de geração de energia elétrica anteriores a 11 de dezembro de 2003 terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a 35 (trinta e cinco) anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado por até 20 (vinte) anos, a critério do Poder Concedente, observadas as condições estabelecidas nos contratos. (Redação dada pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 3º As concessões de transmissão e de distribuição de energia elétrica, contratadas a partir desta Lei, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a trinta anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado no máximo por igual período, a critério do poder concedente, nas condições estabelecidas no contrato.

§ 4º As prorrogações referidas neste artigo deverão ser requeridas pelo concessionário ou permissionário, no prazo de até trinta e seis meses anteriores à data final do respectivo contrato, devendo o poder concedente manifestar-se sobre o requerimento até dezoito meses antes dessa data.

§ 5º As concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica que atuem no Sistema Interligado Nacional – SIN não poderão desenvolver atividades: (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

I - de geração de energia elétrica; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

II - de transmissão de energia elétrica; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

III - de venda de energia a consumidores de que tratam os arts. 15 e 16 desta Lei, exceto às unidades consumidoras localizadas na área de concessão ou permissão da empresa distribuidora, sob as mesmas condições reguladas aplicáveis aos demais consumidores não abrangidos por aqueles artigos, inclusive tarifas e prazos; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

7

IV - de participação em outras sociedades de forma direta ou indireta, ressalvado o disposto no art. 31, inciso VIII, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nos respectivos contratos de concessão; ou (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

V - estranhas ao objeto da concessão, permissão ou autorização, exceto nos casos previstos em lei e nos respectivos contratos de concessão. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 6º Não se aplica o disposto no § 5º deste artigo às concessionárias, permissionárias e autorizadas de distribuição e às cooperativas de eletrificação rural: (Redação dada pela Lei nº 11.192, de 2006)

I - no atendimento a sistemas elétricos isolados; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

II – no atendimento ao seu mercado próprio, desde que seja inferior a 500 (quinhentos) GWh/ano e a totalidade da energia gerada seja a ele destinada; (Redação dada pela Lei nº 11.192, de 2006)

III - na captação, aplicação ou empréstimo de recursos financeiros destinados ao próprio agente ou a sociedade coligada, controlada, controladora ou vinculada a controladora comum, desde que destinados ao serviço público de energia elétrica, mediante anuência prévia da ANEEL, observado o disposto no inciso XIII do art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, com redação dada pelo art. 17 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, garantida a modicidade tarifária e atendido ao disposto na Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 7º As concessionárias e as autorizadas de geração de energia elétrica que atuem no Sistema Interligado Nacional – SIN não poderão ser coligadas ou controladoras de sociedades que desenvolvam atividades de distribuição de energia elétrica no SIN. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 8º A regulamentação deverá prever sanções para o descumprimento do disposto nos §§ 5º, 6º e 7º deste artigo após o período estabelecido para a desverticalização. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 9º As concessões de geração de energia elétrica, contratadas a partir da Medida Provisória nº 144, de 11 de dezembro de 2003, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a 35 (trinta e cinco) anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 10. Fica a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL autorizada a celebrar aditivos aos contratos de concessão de uso de bem público de aproveitamentos de potenciais hidráulicos feitos a título oneroso em favor da União, mediante solicitação do respectivo titular, com a finalidade de permitir que o início do pagamento pelo uso de bem

8

público coincida com uma das seguintes situações, a que ocorrer primeiro: (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - o início da entrega da energia objeto de Contratos de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado - CCEAR; ou (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - a efetiva entrada em operação comercial do aproveitamento. (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 11. Quando da solicitação de que trata o § 10 deste artigo resultar postergação do início de pagamento pelo uso de bem público, a celebração do aditivo contratual estará condicionada à análise e à aceitação pela ANEEL das justificativas apresentadas pelo titular da concessão para a postergação solicitada. (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 12. No caso de postergação do início do pagamento, sobre o valor não pago incidirá apenas atualização monetária mediante a aplicação do índice previsto no contrato de concessão. (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

.....
.....
LEI Nº 9.427, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1996.

Institui a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e dá outras providências.
.....

Capítulo III
DO REGIME ECONÔMICO E FINANCEIRO DAS
CONCESSÕES DE SERVIÇO PÚBLICO DE ENERGIA ELÉTRICA

Art. 14. O regime econômico e financeiro da concessão de serviço público de energia elétrica, conforme estabelecido no respectivo contrato, compreende:

I - a contraprestação pela execução do serviço, paga pelo consumidor final com tarifas baseadas no serviço pelo preço, nos termos da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - a responsabilidade da concessionária em realizar investimentos em obras e instalações que reverterão à União na extinção do contrato, garantida a indenização nos casos e condições previstos na Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nesta Lei, de modo a assegurar a qualidade do serviço de energia elétrica;

9

III - a participação do consumidor no capital da concessionária, mediante contribuição financeira para execução de obras de interesse mútuo, conforme definido em regulamento;

IV - apropriação de ganhos de eficiência empresarial e da competitividade;

V - indisponibilidade, pela concessionária, salvo disposição contratual, dos bens considerados reversíveis.

Art. 15. Entende-se por serviço pelo preço o regime econômico-financeiro mediante o qual as tarifas máximas do serviço público de energia elétrica são fixadas:

I - no contrato de concessão ou permissão resultante de licitação pública, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - no contrato que prorrogue a concessão existente, nas hipóteses admitidas na Lei 9.074, de 7 de julho de 1995;

III - no contrato de concessão celebrado em decorrência de desestatização, nos casos indicados no art. 27 da Lei 9.074, de 7 de julho de 1995;

IV - em ato específico da ANEEL, que autorize a aplicação de novos valores, resultantes de revisão ou de reajuste, nas condições do respectivo contrato.

§ 1º A manifestação da ANEEL para a autorização exigida no inciso IV deste artigo deverá ocorrer no prazo máximo de trinta dias a contar da apresentação da proposta da concessionária ou permissionária, vedada a formulação de exigências que não se limitem à comprovação dos fatos alegados para a revisão ou reajuste, ou dos índices utilizados.

§ 2º A não manifestação da ANEEL, no prazo indicado, representará a aceitação dos novos valores tarifários apresentados, para sua imediata aplicação.

Art. 16. Os contratos de concessão referidos no artigo anterior, ao detalhar a cláusula prevista no inciso V do art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, poderão prever o compromisso de investimento mínimo anual da concessionária destinado a atender a expansão do mercado e a ampliação e modernização das instalações vinculadas ao serviço.

.....
.....
(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, cabendo à última decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 16/05/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS:11963/2012

2ª PARTE - DELIBERATIVA

4

PARECER Nº , DE 2012

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

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

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

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

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

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

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

EMENDA Nº - CI

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

“Art. 1º.....

‘Art. 42-A.....

.....

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 113, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

2

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

3

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

Sala das Sessões,

Senador RODRIGO ROLLEMBERG

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

.....
.....
CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....
.....
Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....
.....

4

Subseção III

Das Permissões

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

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

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

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

- I – o objeto da permissão;
- II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;
- III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;
- IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e
- V – as exigências de prestação de serviços adequados.

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

- I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;
- II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;
- III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;
- IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;
- V – tarifas;

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6

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

Parágrafo único. (VETADO)

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

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

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

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

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

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

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

.....
.....

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

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

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

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

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

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

5

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, requeiro seja convidada a Senhora Presidente da PETROBRAS, **Maria das Graças Foster**, para comparecer a esta Comissão com vistas a apresentar exposição informativa sobre o Plano de Negócios 2012-2016 da empresa.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 25 de junho do corrente ano, a senhora presidente da Petrobras Maria das Graças Foster apresentou o plano de investimentos de US\$ 236,5 bilhões da empresa. Além de expor quanto vai ser investido em cada área da produção petroleira, Graça Foster apontou que a estatal vinha divulgando metas que eram descumpridas com frequência. Indicou ainda que a empresa convivia com falta de planejamento, controles insuficientes e ineficiência operacional.

Segundo a presidente, as antigas projeções contavam com a sorte para serem atingidas. Havia falta de planejamento, uma vez que a companhia adquiria antecipadamente equipamentos de projetos que ainda não estavam aprovados em sua totalidade.

Em razão do exposto nos parágrafos anteriores, da enorme importância da PETROBRAS para o Brasil e ainda sua capacidade de

influir em decisões governamentais, cujo exemplo mais significativo foi a recente iniciativa do Governo Federal no sentido de estabelecer um marco regulatório da exploração petrolífera no País, amplamente benéfico aos interesses da empresa, se torna importantíssimo conhecer as medidas de planejamento que serão adotadas na estatal, no sentido da preservação da competitividade real da empresa e ainda sua capacidade de proporcionar dividendos, materiais ou não, ao Brasil.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**