



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 26ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**12/09/2012
QUARTA-FEIRA
às 14 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**26ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 12/09/2012.**

26ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quarta-feira, às 14 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 214/2008 - Não Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	14
2	PLS 155/2012 - Não Terminativo -	SEN. TOMÁS CORREIA	24
3	PLS 195/2012 - Não Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	38
4	PLS 513/2011 - Não Terminativo -	SEN. LOBÃO FILHO	46
5	PLC 310/2009 - Não Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	61
6	PLS 336/2011 (Tramita em conjunto com: PLS 400/2011) - Não Terminativo -	SEN. WALTER PINHEIRO	86

7	PLS 704/2011 - Não Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	106
8	PLS 29/2012 - Não Terminativo -	SEN. JAYME CAMPOS	115
9	Requerimento 9		122
10	PLS 1/2011 (Tramita em conjunto com: PLS 283/2011) - Não Terminativo -	SEN. AÉCIO NEVES	134
11	PLS 68/2011 - Terminativo -	SEN. ARMANDO MONTEIRO	161
12	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	176
13	Requerimento 13		189
14	Requerimento 14		190
15	Requerimento 15		191
16	Requerimento 16		192

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senadora Lúcia Vânia

VICE-PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE (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
Assis Gurgacz(PDT)(40)(41)	RO	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 5791/5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Tomás Correia(PMDB)(35)(42)(43)	RO (61) 3303-2252/ 2253	1 Romero Jucá(PMDB)(35)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Waldemir Moka(PMDB)(35)	MS 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 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
Wilder Moraes(DEM)(38)(47)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(38)(48)	MT (61) 3303-4061/1048
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
Gim Argello(PTB)(46)	DF (61) 3303-1161/3303-1547	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)(45)	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 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, Cyro 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 Reditario Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (15) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (16) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (17) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (18) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of. GLPMDB nº 294/2011).
- (23) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (24) Vaga cedida temporariamente ao PR (Of. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (25) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (26) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (27) Vaga cedida temporariamente ao Bloco de Apoio ao Governo (Of. Nº 20/2012-GSRR).
- (28) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (29) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (30) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (31) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 36/2012).
- (32) 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.
- (40) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (41) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (42) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (43) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (Of. GLPMDB nº 181/2012).
- (44) Senador Blairo Maggi licenciou-se por 130 dias, a partir de 09.08.12, nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (45) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (46) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarildo Cavalcanti (Of. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).
- (47) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Moraes é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (Of. Nº 045/12-GLDEM).
- (48) Em 03.09.2012, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em decorrência da designação do Senador Wilder Moraes como titular (Of. Nº 045/12-GLDEM).

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 12 de setembro de 2012
(quarta-feira)
às 14h**

PAUTA

26ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

Deliberativa	
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Apresentado novo relatório para o ITEM 12 (PLS Nº 113, DE 2011).

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 (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: pela aprovação do Projeto, com duas Emendas apresentadas pelo Relator

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais em decisão terminativa;
- 2) a matéria constou, também, na Pauta das Reuniões dos dias 28/06/2012 e 05/07/2012; e
- 3) em 29/08/2012 foi lido o Relatório e concedida vista coletiva aos Senadores nos termos regimentais.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

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 (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador Tomás Correia

Relatório: pela aprovação do Projeto

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle em decisão terminativa;
- 2) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 28/06/2012 e 05/07/2012; e
- 3) em 29/08/2012 foi lido o Relatório e concedida vista coletiva aos Senadores nos termos regimentais.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

ITEM 3**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 195, de 2012****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o uso de sistema antitravamento das rodas (ABS) nos veículos automotores.

Autoria: Senador Cyro Miranda

Relatoria: Senador Jayme Campos (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: pela aprovação do Projeto com uma Emenda apresentada pelo Relator

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania em decisão terminativa;
- 2) em 29/08/2012 foi lido o Relatório e concedida vista coletiva aos Senadores nos termos regimentais.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)[Relatório](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 4****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011****- Não Terminativo -**

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Relatoria: Senador Lobão Filho

Relatório: pela aprovação do Projeto com uma Emenda apresentada pelo Relator

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última decisão terminativa;
- 2) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 29/08/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 5****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, de 2009****- Não Terminativo -**

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.

Autoria: Deputado Fernando de Fabinho

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: pela aprovação do Projeto

Observações:

1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa;

2) em 13/09/2011 a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo ofereceu Parecer favorável ao Projeto;

3) a matéria constou na Pauta das Reuniões dos dias 15/03/2012 e 24/05/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 6

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 336, de 2011

- Não Terminativo -

Acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº. 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001, para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa.

Autoria: Senadora Marta Suplicy

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Relatório](#)

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 400, de 2011

- Não Terminativo -

Altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros, e o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público

(PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) devidas por sociedade cooperativa de taxistas os ingressos decorrentes do ato cooperativo.

Autoria: Senador Gim Argello

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: pela aprovação do PLS 336 de 2011, nos termos do Substitutivo apresentado, prejudicando o PLS 400 de 2011

Observações:

1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Assuntos Econômicos

[Relatório](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 704, de 2011

- Não Terminativo -

Acrescenta inciso e altera parágrafo único do art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, e isenta de IPI a aquisição de veículos de carga para motoristas autônomos.

Autoria: Senadora Kátia Abreu

Relatoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: pela aprovação

Observações:

1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 8

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 29, de 2012

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código do Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aferição de peso dos veículos de transporte coletivo

Autoria: Senador Acir Gurgacz

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: pela aprovação

Observações:

1) a matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 9

REQUERIMENTO Nº , DE 2012

Nos termos dos arts. 256 e 93, § 2º do Regimento Interno do Senado Federal, REQUEIRO a retirada do Requerimento nº 19, de 2012, desta Comissão a fim de que seja dispensada a realização de Audiência Pública na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura para instrução do PLS 283, de 2011, que "Altera o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar para 4% a alíquota da compensação financeira pela exploração de minério de ferro".

Autoria: Senador Clésio Andrade

ITEM 10

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 1, de 2011

- Não Terminativo -

Altera o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para que a base de cálculo da compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais considere o faturamento bruto resultante da venda do produto mineral.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso de requerimento \(RQS 1212/2011\)](#)

[Emendas apresentadas nas Comissões](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 283, de 2011

- Não Terminativo -

Altera o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar para 4% a alíquota da compensação financeira pela exploração de minério de ferro.

Autoria: Senador Clésio Andrade

Relatoria: Senador Aécio Neves

Relatório: Relatório pendente.

Observações:

1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 11****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, de 2011****- Terminativo -**

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

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Armando Monteiro

Relatório: pela aprovação nos termos do substitutivo apresentado

Observações:

- 1) em 31/05/2011 a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo ofereceu Parecer favorável ao Projeto nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutiva);
- 2) em 05/07/2012 o Relator apresentou nova minuta de Parecer;
- 3) a matéria constou na Pauta da Reunião de 29/08/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)[Relatório](#)[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 12****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 do Projeto com três Emendas apresentadas pelo Relator

Observações:

a matéria constou na Pauta das Reuniões dos dias 24/05/2012, 31/05/2012, 28/06/2012, 05/07/2012 e 29/08/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 13****REQUERIMENTO Nº __, DE 2012**

Nos termos do § 1º, do art. 50, da Constituição Federal, combinado com o inciso III, do art. 90, do Regimento Interno do Senado Federal, solicito que seja convidada a Senhora Ministra do Meio Ambiente, IZABELLA TEIXEIRA para que compareça ao Plenário desta Comissão a fim de prestar esclarecimentos sobre a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Autoria: Senador Romero Jucá

Observações:

1) o Requerimento constou na Pauta da Reunião do dia 29/08/2012.

ITEM 14**REQUERIMENTO Nº __, DE 2012**

Nos termos do § 1º, do art 50, da Constituição Federal, combinado com o inciso III, do art. 90, do Regimento Interno do Senado Federal, solicito que seja convidado o Senhor Ministro das Cidades, Aguinaldo Velloso Borges Ribeiro para que compareça ao Plenário desta Comissão a fim de prestar esclarecimentos sobre a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Autoria: Senador Romero Jucá

Observações:

1) o Requerimento constou na Pauta da Reunião do dia 29/08/2012.

ITEM 15**REQUERIMENTO Nº __, DE 2012**

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

Autoria: Senadora Lúcia Vânia

ITEM 16**REQUERIMENTO Nº __, DE 2012**

Requeiro, nos termos do inciso V, § 2º, art. 58, da Constituição Federal, c/c o inciso V, art. 90, do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam convidados o Ministro da Fazenda, Sr. GUIDO MANTEGA; o Ministro das Minas e Energia, Sr. ÉDSON LOBÃO; e o Diretor-Geral da ANEEL, Sr. NELSON HUBNER, para, em audiência pública nesta Comissão, prestar os devidos esclarecimentos sobre a intervenção em oito distribuidoras da Rede Energia, nos termos da Medida Provisória n.º 577.

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

1

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

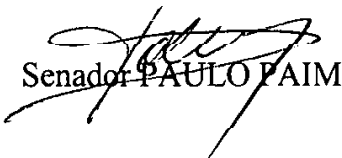
arts. 18, 19 e 21 da mesma norma. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

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.

2

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

3

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 195, de 2012, do Senador Cyro Miranda, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o uso de sistema antitravamento das rodas (ABS) nos veículos automotores.

RELATOR: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 195, de 2012, de autoria do Senador Cyro Miranda, que objetiva acrescentar ao rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos, fixado no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o “sistema antitravamento das rodas”, conhecido pela sigla em inglês ABS.

Considera o autor da iniciativa que, a despeito dos esforços dos entes públicos e do “crescente rigor introduzido na legislação nos últimos anos”, nosso país ainda apresenta um dos “maiores índices de acidentes de trânsito no mundo”. Nessa área, segundo sua argumentação, “mesmo pequenas ações de prevenção podem salvar inúmeras vidas”, sendo o aporte tecnológico “um dos mais importantes vetores de prevenção de acidentes”.

É o caso do sistema de freios antitravamento, mais conhecido pela sigla ABS, derivada da expressão em inglês *antiblocking brake system*. Trata-se de um sistema de frenagem que impede o bloqueio das rodas quando o pedal do freio é pisado fortemente, evitando, assim, que os pneus, mesmo em pavimentos escorregadios, percam a aderência à pista e comprometam o controle do veículo.

Como informa a justificação do projeto, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), por meio da Resolução nº 380, de 28 de abril de 2011, determinou a obrigatoriedade do sistema ABS para um amplo conjunto de veículos até 2014, mas deixou de incluir as motocicletas. Para o autor, trata-se de omissão injustificável, uma vez que “as motocicletas estão entre os veículos mais vulneráveis e que mais poderiam se beneficiar do sistema ABS”.

A União Europeia, reconhecida como líder em segurança de trânsito, instituiu, já em 2004, a obrigatoriedade do sistema ABS para todos os automóveis, vigorando a exigência para as motocicletas a partir de 2017. O projeto sob exame pretende adotar exigência análoga no Brasil.

A proposição foi distribuída às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

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.

Trata-se de medida de largo alcance social no sentido da contribuição que aporta para a segurança do trânsito. De fato, como aponta o autor da proposição, as motocicletas constituem “um modo de transporte cada vez mais relevante, tanto nas grandes cidades, como forma de atenuar os congestionamentos de trânsito, quanto nas pequenas, como forma barata de locomoção”, sendo cotidianos e em número crescente os acidentes que vitimam os ocupantes dos chamados veículos de duas rodas.

Desse modo, a inclusão do ABS como item obrigatório não apenas nos automóveis, mas igualmente nas motocicletas, a exemplo do procedimento que vem sendo adotado nos países mais desenvolvidos, constituirá mais um passo relevante na luta para vivenciarmos, motoristas e pedestres, um trânsito mais seguro em nossas ruas e estradas. Associo-me, portanto, aos argumentos do autor para aprovar, no mérito, sua iniciativa.

Em prol do rigor da terminologia empregada, registro, contudo, a necessidade de adotar, para o sistema de frenagem que o projeto pretende tornar obrigatório nos veículos automotores, a designação “sistema de frenagem antitravamento”, que expressa com mais precisão o objeto da exigência a ser incluída no CTB. Esse é o propósito da emenda adiante apresentada.

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 195, de 2012, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI

Substitua-se, na ementa do Projeto de Lei do Senado nº 195, de 2012, e no inciso VIII acrescido ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo art. 1º do projeto, a expressão “sistema antitravamento de rodas” pela expressão “sistema de frenagem antitravamento”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 195, DE 2012

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o uso de sistema antitravamento das rodas (ABS) nos veículos automotores.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 105.

.....

VIII – sistema antitravamento de rodas (ABS), para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Apesar dos esforços das autoridades de trânsito e do crescente rigor introduzido na legislação nos últimos anos, o Brasil ainda é um dos países com maiores

2

índices de acidentes de trânsito no mundo. Nessa área, mesmo pequenas ações de prevenção podem salvar inúmeras vidas.

Um dos mais importantes vetores de prevenção de acidentes é o tecnológico. A cada ano são desenvolvidos novos equipamentos de segurança veicular, que a indústria automobilística, todavia, passa a oferecer como itens opcionais, acessíveis apenas aos consumidores mais abastados.

Uma das inovações mais relevantes nesse campo é o sistema antitravamento de rodas, mais conhecido pela sigla ABS. Trata-se de um sistema de frenagem que impede o bloqueio das rodas quando o pedal do freio é pisado fortemente, evitando, assim, que o automóvel entre em derrapagem, situação em que deixa de haver aderência à pista e o condutor perde o controle do veículo. A instalação do sistema ABS em adição ao freio existente permite ao condutor, portanto, manter o controle do veículo durante o processo de frenagem, principalmente em pista escorregadia.

A fim de que tecnologias como essa beneficiem ao conjunto da população, é preciso que a sua aplicação aos veículos seja tornada obrigatória pelo poder público, objetivo da presente proposição.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), por meio da Resolução nº 380, de 28 de abril de 2011, determinou a obrigatoriedade do sistema ABS para um amplo conjunto de veículos até 2014, mas não todos.

As motocicletas, em particular, foram deixadas de fora. Consideramos esse fato injustificável, pois se trata de um modo de transporte cada vez mais relevante, tanto nas grandes cidades, como forma de atenuar os congestionamentos de trânsito, quanto nas pequenas, como forma barata de locomoção. Essa omissão é agravada pelo fato de que as motocicletas estão entre os veículos mais vulneráveis e que mais poderiam se beneficiar do sistema ABS.

Vale registrar que, já em 2004, a União Européia, reconhecida como líder em segurança de trânsito, instituiu a obrigatoriedade do sistema ABS para todos os automóveis. Para as motocicletas, a exigência vigorará a partir de 2017.

Nesse sentido, propomos a inclusão do sistema ABS como equipamento obrigatório em todos os veículos automotores, nos termos da regulamentação do Contran.

Contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação dessa proposição, que contribuirá para salvar a vida de muitos cidadãos brasileiros.

Sala das Sessões,

Senador **CYRO MIRANDA**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Vide texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619. de 2012)

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

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. _____ 104.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

4

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

Art. 106.

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

Publicado no **DSF**, em 07/06/2012.

4

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 513, de 2011, do Senador Vicentinho Alves, que *Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais*.

RELATOR: Senador **LOBÃO FILHO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 513, de 2011, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Trata-se de projeto que objetiva estabelecer normas gerais de parceria público-privada (PPP), no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, para a construção e administração de estabelecimentos penais no Brasil, conforme informa o seu art. 1º.

Prevê o art. 2º que a PPP para os estabelecimentos penais poderá abranger presos condenados e provisórios, submetidos a qualquer regime de pena.

Dispõe o art. 3º que a PPP é um contrato de concessão administrativa que deverá ser precedida de licitação.

O art. 4º enumera as diretrizes na contratação da PPP.

O art. 5º determina que os cargos de diretor e vice-diretor do estabelecimento penal serão ocupados por servidores públicos de carreira, observado os requisitos previstos no art. 75 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de

1984 – a Lei de Execução Penal.

Prevê no art. 6º que o concessionário disponibilizará e manterá para os presos serviços como assistência jurídica; acompanhamento médico, odontológico e nutricional; além de programas de ensino fundamental, de capacitação profissional e de esporte e lazer; corpo técnico para a elaboração e execução dos programas de individualização de pena; e programa de atividades laborais.

O art. 7º estabelece os requisitos que os estabelecimentos penais deverão atender quanto às suas instalações físicas e à qualificação de seu pessoal.

Por meio do art. 8º; prevê-se a possibilidade de o concessionário subcontratar serviços ou partes da obra.

O art. 9º estabelece a forma como o concessionário será remunerado.

O art. 10 garante à concessionária liberdade para explorar o trabalho dos presos e utilizar ambientes do estabelecimento penal para a comercialização de produtos e serviços oriundos desse trabalho e as regras aplicáveis aos presos quanto à remuneração e outros direitos trabalhistas e previdenciários.

Dispõe o art. 11 que a mão-de-obra do preso poderá ser explorada diretamente pelo concessionário ou ser subcontratada.

De acordo com o art. 12, o concessionário poderá apresentar ao juiz da execução proposta mais benéfica da remição em relação à prevista no art. 126 da Lei nº de Execução Penal.

Por sua vez, o art. 13 estabelece as atribuições do Poder Público quanto à transferência de presos, às respectivas escoltas e o transporte para tribunal, assim como para a vigilância e a segurança dos presos.

Prevê no art. 14 que o contrato de PPP poderá ser rescindido pelas partes nas hipóteses em que o desempenho da contratada não atenda aos critérios de avaliação previstos em contrato.

Por meio do art. 15 permite-se a participação de empresas ou grupos com capital estrangeiro nos contratos de que trata a Lei que decorrer do projeto em exame.

Já o art. 16 prevê que os estabelecimentos penais contratados mediante PPP serão fiscalizados pelo juízo da execução penal, pelo Ministério Público, pelo Conselho Penitenciário e pelo Departamento Penitenciário local.

De acordo com o art. 17 os art. 29, 32, 33, 36, 37, 76, 77 e *caput* do art. 88 da Lei de Execução Penal não se aplicam à contratação por meio de PPP na administração do estabelecimento penal, devendo as disposições referidas ficarem a critério do que for estabelecido no contrato.

Prevê o art. 18 que se aplicam subsidiariamente as disposições da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 que *Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público privada no âmbito da administração pública* e da Lei de Execução Penal.

Por último, o art. 19 do Projeto veicula a usual cláusula de vigência de entrada em vigor da lei que dele decorrer na data de sua publicação.

Em sua justificação o autor adverte que o *projeto não trata de 'privatização' do sistema prisional*. Informa que *seria mais adequado falar de terceirização; ou, ainda melhor de co-gestão dos estabelecimentos prisionais por meio de parceria entre setor público e privado, buscando otimizar a prestação dos serviços penitenciários*.

Observa também que há algumas experiências muito positivas, citando o exemplo da Penitenciária de Guarapuava, no Paraná, em que vários serviços foram terceirizados, onde a taxa de reincidência criminal é de apenas seis por cento, enquanto a média nacional está em torno de 85%.

Também enfatiza o autor que a terceirização prevista no projeto haverá de assegurar aos presos trabalho, capacitação profissional e educação, devendo a sua contratação ocorrer mediante o seu consentimento, respeitando, assim, a Convenção nº 29 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

O Projeto vai, em seguida, à Comissão de Assuntos Econômicos

(CAE) e à decisão terminativa da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

No quinquídio previsto regimentalmente, o projeto não recebeu emendas que lhe poderiam ser apresentadas.

II – ANÁLISE

Por força do disposto no art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) *opinar sobre matérias pertinentes a parcerias público-privadas*.

A matéria de que trata o PLS em exame, a teor do disposto no art. 22, inciso XXVII, da Constituição Federal, insere-se na competência legislativa privativa da União, para estabelecer *normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios*, objetivando à União, no caso deste projeto, a contratação público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Em face da citada competência privativa sobre o assunto, a União editou a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que *Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público privada no âmbito da administração pública*, a qual deve ser observada na contratação e administração público privada, de acordo com o proposto no *caput* do art. 3º do PLS em exame.

O PLS também vai ao encontro da competência legislativa concorrente da União ao tratar de direito penitenciário, nos termos do art. 24, inciso I, da Constituição Federal, mas limitando-se a estabelecer normas gerais, conforme determina o § 1º do mencionado artigo.

Por força dessa competência concorrente o PLS prevê a não aplicação de alguns dispositivos da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984, a Lei de Execução Penal, para permitir a realização da PPP mediante a contratação de empresas privadas pela administração pública.

A melhoria das condições dos estabelecimentos prisionais, conforme objetiva o PLS, constitui inegável instrumento para assegurar o

respeito à dignidade da pessoa humana, que é princípio fundamental do Estado brasileiro, conforme o artigo inicial da nossa Lei Fundamental.

Pode resultar também do projeto a melhoria da segurança pública, que é obrigação do Estado para com todos os brasileiros, conforme determina o caput do art. 5º da Lei Maior, ao propiciar meios para que os presos cumpram penas em instalações adequadas e possam ter trabalho digno, contribuindo, assim, para reduzir a reincidência na prática de crime.

Deixemos, no entanto, que a CCJ se manifeste sobre os aspectos constitucionais e jurídicos do PLS de modo mais apropriado em face da sua atribuição regimental, devendo esta Comissão se ater ao exame de mérito da matéria.

Corroboramos os consistentes argumentos contidos na justificação do projeto, pois entendemos que já está mais do que madura a discussão da sociedade quanto à necessidade de ampliar e melhorar o nosso sistema penitenciário.

A construção e administração de estabelecimentos penais constituem assunto sobre o qual os nossos governantes não costumam dar a devida atenção nos seus planos de governo. Não obstante os avanços da nossa democracia, o Brasil ainda é objeto de vexaminosas condenações de organismos internacionais que acompanham a situação dos direitos humanos em todo o mundo, haja vista as péssimas condições da maioria dos presídios brasileiros.

Há, no entanto, alguns exemplos bem sucedidos de administração de estabelecimentos penais no País que adotam a terceirização de serviços com elogiáveis resultados na recuperação do preso, como é o caso da Penitenciária de Guarapuava, no Paraná, citado pelo autor do projeto.

Entendemos, por conseguinte, que o projeto tem o elevado mérito de permitir que essas experiências exitosas possam ser estendidas a muitos outros estabelecimentos penais de todo o País, mediante a parceria público-privada, propiciando à administração pública melhorar sensivelmente a condição humana dos presos nos estabelecimentos penais, de modo que toda a sociedade, principalmente, os seus segmentos mais humildes, usufrua de paz e tranquilidade que caracterizam as democracias.

Entretanto, com o objetivo de contribuir para o aperfeiçoamento do projeto, propomos uma emenda para que as empresas contratadas mediante a PPP que é objeto do projeto contem com , pelo menos, dois anos de experiência no mercado de segurança. Desse modo, evita-se que sejam contratadas empresas com nenhum ou reduzido tirocínio em atividades relacionadas com essa área.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 513, de 2011, com a seguinte Emenda:

EMENDA Nº 1 – CI

Dê-se ao § 1º do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 513, de 2011, a seguinte redação:

Art. 3º

§ 1º A Administração Pública levará em conta, para a seleção do grupo ou empresa privada, entre outros critérios julgados convenientes, o mínimo de dois anos de experiência no mercado de segurança, a viabilidade prática do projeto-modelo de concepção da estrutura arquitetônica do estabelecimento penal, suas condições de segurança e a capacidade de a estrutura e a empresa atenderem aos serviços a serem exigidos contratualmente.

.....

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 513, DE 2011

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para a contratação de parceria público-privada, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Art. 2º A parceria público-privada para os estabelecimentos penais poderá abranger presos condenados e provisórios, submetidos a qualquer regime de pena.

Art. 3º A parceria público-privada de que trata esta Lei é contrato de concessão administrativa e será precedida de licitação, observando-se o disposto na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

§ 1º A Administração Pública levará em conta, para a seleção do grupo ou empresa privada, entre outros critérios julgados convenientes, a viabilidade prática do projeto-modelo de concepção da estrutura arquitetônica do estabelecimento penal, suas condições de segurança e a capacidade de a estrutura e a empresa atenderem aos serviços a serem exigidos contratualmente.

§ 2º Não poderão fazer parte da sociedade dos grupos ou empresas privadas de que trata o § 1º deste artigo, seja como sócio ou acionista, as pessoas que tiverem sido condenadas por crime contra a Administração Pública ou por improbidade administrativa.

Art. 4º Na contratação de parceria público-privada serão observadas as seguintes diretrizes:

2

- I – reeducação, reabilitação e ressocialização do preso;
- II – respeito aos direitos e deveres do preso;
- III – respeito à integridade física e moral dos presos;
- IV – segurança do estabelecimento penal;
- V – obrigatoriedade de trabalho do preso;
- VI – quantidade de presos compatível com a estrutura e finalidade do estabelecimento penal;
- VII – indelegabilidade das funções jurisdicionais e disciplinares, exclusivas do Estado.

Art. 5º Os cargos de diretor e vice-diretor do estabelecimento penal serão ocupados por servidores públicos de carreira, observado o disposto no art. 75 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.

Parágrafo único. O quadro de pessoal dos estabelecimentos penais será formado e contratado pelo concessionário.

Art. 6º O concessionário disponibilizará e manterá para os presos:

- I – assistência jurídica;
- II – acompanhamento médico, odontológico e nutricional;
- III – programas de ensino fundamental, de capacitação profissional e de esporte e lazer;
- IV – corpo técnico para a elaboração e execução dos programas de individualização de pena;
- V – programa de atividades laborais.

Art. 7º Os estabelecimentos penais atenderão aos seguintes requisitos:

- I – possuir área física suficiente para permitir o desenvolvimento de atividades laborais, educacionais e recreativas em relação à quantidade de vagas;
- II – dispor de pessoal treinado em segurança e vigilância;
- III – dispor e manter ambientes limpos, aerados, salubres e com condicionamento térmico adequado, manter os presos limpos e com apresentação pessoal adequada, assim como oferecer área mínima de 6m² (seis metros quadrados) para cada preso, com aparelho sanitário e lavatório, nas unidades celulares.

Art. 8º O concessionário, na execução da parceria, poderá subcontratar qualquer serviço, fornecimento ou partes da obra do estabelecimento penal, até o limite admitido, em cada caso, pela Administração Pública, conforme avaliação de conveniência e oportunidade, responsabilizando-se solidariamente por qualquer erro, dano ou deficiência de execução.

3

Art. 9º O concessionário será remunerado com base na disponibilidade de vagas do estabelecimento penal, no número de presos custodiados e na prestação de serviços requerida pelo contrato.

Parágrafo único. A avaliação dos serviços oferecidos pelo concessionário será baseada em indicadores de desempenho e disponibilidade estabelecidos por contrato.

Art. 10. O concessionário terá liberdade para explorar o trabalho dos presos, assim como utilizar ambientes do estabelecimento penal para a comercialização de produtos e serviços oriundos desse trabalho, e dos lucros advindos será deduzida a remuneração devida, observado o disposto neste artigo.

§ 1º O trabalho do preso não está sujeito ao regime da Consolidação das Leis do Trabalho e não gera relação de emprego entre o contratante da mão-de-obra e o preso.

§ 2º Ao preso serão assegurados os seguintes direitos:

I – remuneração mínima correspondente a $\frac{3}{4}$ (três quartos) do salário mínimo, para uma jornada de trabalho de quarenta e quatro horas semanais, que será depositada em conta judicial, garantida a correção monetária;

II – previdência social;

III – equipamento de proteção individual contra acidentes do trabalho, obedecidas as normas relativas a higiene e segurança do trabalho, fixadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego;

IV – treinamento profissional;

V – seguro contra acidente de trabalho.

§ 3º A contribuição previdenciária devida pelo contratante da mão-de-obra do preso será de dez por cento, incidente sobre o total da remuneração bruta contratada.

§ 4º O concessionário ou empresa subcontratada poderá capacitar e remunerar os presos de forma diferenciada, com base em critério de produtividade ou conforme seus interesses econômicos e as circunstâncias do mercado.

§ 5º O preso que não consentir no trabalho para o concessionário ou empresa subcontratada, será transferido para estabelecimento penal onde o trabalho é executado sob fiscalização e controle do Poder Público.

Art. 11. A mão-de-obra do preso poderá ser explorada diretamente pelo concessionário ou ser subcontratada, observadas as seguintes condições:

I – os presos considerados perigosos e que possam apresentar risco para a sociedade, conforme avaliação técnica, não realizarão trabalhos externos;

II – o concessionário garantirá, juntamente com o Poder Público, a vigilância e a segurança nos trabalhos externos.

4

Art. 12. O concessionário, considerando o desempenho laboral do preso, ou em caso de interesse na sua contratação após a obtenção da liberdade, poderá apresentar ao juiz da execução proposta mais benéfica de remição em relação à prevista no art. 126 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.

Art. 13. É atribuição do Poder Público determinar a transferência de presos para outros estabelecimentos penais, fazer escoltas em caso de transferências, o transporte para o tribunal ou para atender a atos do processo penal ou da investigação criminal e a vigilância e a segurança nos trabalhos externos dos presos.

Art. 14. O contrato poderá ser rescindido pelas partes na hipótese de desempenho que não atenda aos critérios de avaliação previstos em contrato.

Art. 15. É permitida a participação de empresas ou grupos com capital estrangeiro nos contratos de que trata esta Lei.

Art. 16. Os estabelecimentos penais sob contratação de parceria público-privada serão fiscalizados pelo juízo da execução penal, pelo Ministério Público, pelo Conselho Penitenciário e pelo Departamento Penitenciário local.

Art. 17. Os arts. 29, 32, 33, 36, 37, 76, 77 e *caput* do art. 88 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984, não se aplicam para o caso de parceria público-privada na administração do estabelecimento penal, e as disposições referidas ficarão a critério do que for estabelecido no contrato.

Art. 18. Aplicam-se subsidiariamente as disposições da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei objetiva traçar normas gerais para a parceria público-privada na construção e administração de estabelecimentos penais no Brasil. Já existem parcerias em andamento em alguns Estados. O que se busca é fornecer um tratamento mínimo para o tema em relação a questões essenciais, para que haja uma uniformidade de execução em relação a elas no território nacional.

Este projeto não trata de “privatização” do sistema prisional. Seria mais adequado falar em terceirização; ou, ainda melhor, em co-gestão dos estabelecimentos prisionais por meio da parceria entre setor público e privado, buscando otimizar a prestação dos serviços penitenciários. Há parcerias no Ceará, Bahia, Amazonas, Espírito Santo e Santa Catarina. Há projetos em andamento em Pernambuco e em Minas Gerais. Não é uma novidade em nosso País. Prima-se pela idéia de uma Administração Pública *gerencial*, em que se busca fazer com que o serviço público seja menos burocrático e atinja sua finalidade, que a prestação do serviço seja mais eficiente, procurando, assim, eliminar fatores que inflacionam o gasto público, como a corrupção, o nepotismo, o abuso do poder etc.

5

Em muitos casos não há ganho em termos de economia de recursos públicos. Mas esse não é o objetivo da parceria público-privada de que trata este projeto. A Lei de Execução Penal anuncia em seu art. 1º qual é o objetivo da execução de qualquer pena: a ressocialização. E é precisamente isso o que o nosso atual sistema público de execução penal não tem logrado cumprir. O custo financeiro para o Estado na manutenção do preso pela iniciativa privada deve ser analisado de acordo com os fatores positivos que esse modelo traz para a sociedade, uma vez que os índices de reincidência criminal são baixos. Ou seja, ao menos abre-se a possibilidade de ressocialização no nosso sistema, em face do investimento que se faz na pessoa do preso, colocando ao seu dispor trabalho, condições mínimas de habitabilidade, alimentação e saúde.

Algumas experiências têm sido muito positivas. Por exemplo, na Penitenciária de Guarapuava, no Paraná, em que vários serviços foram terceirizados, a taxa de reincidência criminal é de 6%, enquanto a média nacional gira em torno de 85%.

A terceirização trará ganhos ao mirar os seguintes fatores: obrigatoriedade de trabalho para o preso; capacitação profissional; e educação. São fatores fundamentais para um processo de ressocialização eficiente. Para tanto, a iniciativa privada precisa estar livre para explorar a mão-de-obra do preso como bem quiser, respeitados, obviamente, os limites legais. A lógica econômico-privada garantirá uma auto-regulação do sistema que só trará ganhos para a sociedade, pois possibilitará o que o sistema atual não possibilita, a ressocialização, e, talvez, no longo prazo, a auto-suficiência. Em janeiro de 2011, por exemplo, foi firmado acordo entre o CNJ (Conselho Nacional de Justiça), o Ministério dos Esportes e o Comitê Organizador Brasileiro da Copa do Mundo de 2014, com previsão de contratação de detentos e ex-detentos nas obras e serviços necessários à realização do Mundial. É disso que o Brasil precisa: uso inteligente e racional da mão-de-obra dos presos.

Importante ressaltar que o projeto respeita a Convenção nº 29 da Organização Internacional do Trabalho. O trabalho do preso para a iniciativa privada é contratado e, portanto, deve ter seu assentimento. Se o preso não consentir, deverá ser transferido para uma unidade penal controlada pelo Poder Público.

O sistema de co-gestão da execução penal não implica em abrir mão da competência privativa de executar a pena, que é do Estado. Mesmo que o setor de segurança seja administrado pela iniciativa privada, a responsabilidade pela execução da política penitenciária continua sendo estatal, já que se trata de matéria de índole constitucional. O corpo diretivo do presídio (diretor e vice-diretor) é composto por membros indicados pelo Estado, exercendo função pública típica. As competências jurisdicionais e disciplinares também são indelegáveis.

Uma das causas do agravamento da crise no sistema penitenciário brasileiro é a má aplicação do dinheiro público na administração dos presídios. Profissionais que recebem sem trabalhar, agentes penitenciários que fazem da profissão um “bico”, servidores administrativos que desviam material de expediente e gêneros alimentícios, estruturas prisionais sujas, que estimulam crimes e faltas disciplinares, e que operam sem

6

capacidade de suportar a população carcerária que abriga, o que estimula rebeliões. Gasta-se muito e os problemas não são resolvidos.

O Estado mostrou-se incompetente para tratar da questão. Urge a transferência desses problemas para a iniciativa privada. Nesse sentido, julgamos a presente proposta fundamental para o futuro do sistema prisional brasileiro, e conclamamos os ilustres Pares a apoiá-la.

Sala das Sessões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

LEI Nº 7.210, DE 11 DE JULHO DE 1984.

Institui a Lei de Execução Penal.

.....
.....
Art. 29. O trabalho do preso será remunerado, mediante prévia tabela, não podendo ser inferior a 3/4 (três quartos) do salário mínimo.

§ 1º O produto da remuneração pelo trabalho deverá atender:

a) à indenização dos danos causados pelo crime, desde que determinados judicialmente e não reparados por outros meios;

b) à assistência à família;

c) a pequenas despesas pessoais;

d) ao ressarcimento ao Estado das despesas realizadas com a manutenção do condenado, em proporção a ser fixada e sem prejuízo da destinação prevista nas letras anteriores.

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

7

Art. 32. Na atribuição do trabalho deverão ser levadas em conta a habilitação, a condição pessoal e as necessidades futuras do preso, bem como as oportunidades oferecidas pelo mercado.

§ 1º Deverá ser limitado, tanto quanto possível, o artesanato sem expressão econômica, salvo nas regiões de turismo.

§ 2º Os maiores de 60 (sessenta) anos poderão solicitar ocupação adequada à sua idade.

§ 3º Os doentes ou deficientes físicos somente exercerão atividades apropriadas ao seu estado.

Art. 33. A jornada normal de trabalho não será inferior a 6 (seis) nem superior a 8 (oito) horas, com descanso nos domingos e feriados.

Parágrafo único. Poderá ser atribuído horário especial de trabalho aos presos designados para os serviços de conservação e manutenção do estabelecimento penal.

.....

SEÇÃO III

Do Trabalho Externo

Art. 36. O trabalho externo será admissível para os presos em regime fechado somente em serviço ou obras públicas realizadas por órgãos da Administração Direta ou Indireta, ou entidades privadas, desde que tomadas as cautelas contra a fuga e em favor da disciplina.

§ 1º O limite máximo do número de presos será de 10% (dez por cento) do total de empregados na obra.

§ 2º Caberá ao órgão da administração, à entidade ou à empresa empreiteira a remuneração desse trabalho.

§ 3º A prestação de trabalho à entidade privada depende do consentimento expresso do preso.

Art. 37. A prestação de trabalho externo, a ser autorizada pela direção do estabelecimento, dependerá de aptidão, disciplina e responsabilidade, além do cumprimento mínimo de 1/6 (um sexto) da pena.

Parágrafo único. Revogar-se-á a autorização de trabalho externo ao preso que vier a praticar fato definido como crime, for punido por falta grave, ou tiver comportamento contrário aos requisitos estabelecidos neste artigo.

.....

8

SEÇÃO III

Da Direção e do Pessoal dos Estabelecimentos Penais

Art. 75. O ocupante do cargo de diretor de estabelecimento deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - ser portador de diploma de nível superior de Direito, ou Psicologia, ou Ciências Sociais, ou Pedagogia, ou Serviços Sociais;

II - possuir experiência administrativa na área;

III - ter idoneidade moral e reconhecida aptidão para o desempenho da função.

Parágrafo único. O diretor deverá residir no estabelecimento, ou nas proximidades, e dedicará tempo integral à sua função.

Art. 76. O Quadro do Pessoal Penitenciário será organizado em diferentes categorias funcionais, segundo as necessidades do serviço, com especificação de atribuições relativas às funções de direção, chefia e assessoramento do estabelecimento e às demais funções.

Art. 77. A escolha do pessoal administrativo, especializado, de instrução técnica e de vigilância atenderá a vocação, preparação profissional e antecedentes pessoais do candidato.

§ 1º O ingresso do pessoal penitenciário, bem como a progressão ou a ascensão funcional dependerão de cursos específicos de formação, procedendo-se à reciclagem periódica dos servidores em exercício.

§ 2º No estabelecimento para mulheres somente se permitirá o trabalho de pessoal do sexo feminino, salvo quando se tratar de pessoal técnico especializado.

CAPÍTULO II

Da Penitenciária

Art. 88. O condenado será alojado em cela individual que conterà dormitório, aparelho sanitário e lavatório.

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

Publicado no DSF em 26/08/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 14327/2011

5

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, condicionado à implantação de bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), de iniciativa do Deputado Fernando de Fabinho, visa instituir o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), pelo qual é proposta uma redução de tributos incidentes sobre a prestação desses serviços e ainda na aquisição de insumos neles empregados, objetivando provocar o efeito de redução das tarifas cobradas aos usuários.

Os beneficiários diretos da desoneração fiscal proposta serão as pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte público de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, desde que cumpram os requisitos que ficarão estabelecidos como contrapartidas à fruição dos benefícios.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- Redução à zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre o faturamento dos serviços;

- Redução à zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) incidente sobre a aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano;
- Redução à zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, incidentes na aquisição, com origem em produtor nacional ou importador, de óleo diesel, gás veicular, combustíveis renováveis e não poluentes, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, desde que utilizados diretamente na prestação dos serviços. Também propõe a mesma condição tributária para a energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, na operação dos centros de controle e das estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- Regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa relativamente à Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao REITUP dependerá do preenchimento de requisitos constantes na lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, é indicado o cumprimento do seguinte conjunto de requisitos:

- Assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, em que estará prevista a redução ou a isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS, combinada com a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- Delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- Instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;
- Elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores máximos das tarifas para

as empresas que aderirem ao REITUP.

Para as empresas beneficiárias, no restrito exercício da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo, são exigidos os seguintes requisitos:

- A existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- A adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromisso de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e de repasse dos dados econômicos e contábeis da empresa aos órgãos responsáveis pelo REITUP;
- A aprovação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, que ainda poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas, de tal forma que poderá excluir do regime especial de tributação proposto, a pessoa jurídica que desatender às exigências previamente estabelecidas e acordadas.

A proposição, em razão da exigência aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de implantar um sistema de transporte estruturado e integrado em que é praticado o regime de bilhete único, para então usufruir dos benefícios do REITUP, procura definir essas utilidades, de forma que:

- Bilhete único é *“aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa”*.
- Sistema de transporte estruturado e integrado é *“aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de*

serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa”.

São ainda determinações previstas na proposição:

- A incumbência ao Poder Executivo federal em fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.
- Desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus.
- A incumbência ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para que realize anualmente censo do número de passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), de Serviços de Infraestrutura (CI), e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa. O parecer da CDR foi favorável à proposição.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à CI pelo art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

A análise da matéria considera que em sua tramitação, desde sua fase inicial ainda na Câmara dos Deputados, dois aspectos são mais relevantes e consideráveis a conclusão deste parecer:

I.A partir da apresentação do Projeto de Lei nº 1.927, em 2003, na Câmara dos Deputados foi instituída uma Comissão Especial com o objetivo de aprimorar o

conteúdo originalmente proposto, em razão de pesquisas constatarem que 37 milhões de brasileiros não utilizavam o transporte público, uma vez que não dispunham de recursos para pagar a tarifa. O seu texto final foi aprovado por unanimidade e com apoio de todos os partidos, visando desonerar o custo dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, e assim reduzir os preços das tarifas cobrada dos usuários.

II. Em sua tramitação no Senado Federal, o PLC nº 310, de 2009 foi analisado no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que votou favoravelmente ao parecer pela aprovação, sem emenda de qualquer natureza, elaborado pelo eminente Senador Eduardo Amorim.

É também importante ressaltar que a proposição vem de encontro ao pensamento muito contemporâneo e lúcido, que recomenda não onerar com tributos, investimentos significantes de desenvolvimento ao município, ao estado e ao país.

É inegável que o REITUP vem ao encontro dessa linha de pensamento, porque estará permitindo o barateamento das operações para o transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, que, em contrapartida dos benefícios concedidos aos operadores, traz a condição de propiciar ao usuário um valor tarifário mais suportável e em alguns casos, de acessibilidade ao transporte.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, nos termos do Relatório da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 310, DE 2009

(nº 1.927/2003, na Casa de origem, do Deputado Fernando de Fabinho)

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços.

§ 1º Os benefícios fiscais do Reitup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União, segundo o disposto nesta Lei.

§ 2º Além dos princípios constitucionais gerais da administração pública, o regime especial de que trata esta Lei baseia-se também nos seguintes princípios e diretrizes:

I - o Regime Especial de que trata esta Lei destina-se a promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano, em benefício dos seus usuários;

II - os serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros incumbem ao poder público, que pode prestá-los, direta ou indiretamente, em regime de concessão ou permissão, de acordo com os dispositivos legais que disciplinam as licitações e os contratos públicos, por meio de empresas públicas ou privadas;

III - os dados econômicos, societários, jurídicos, contábeis e fiscais das empresas concessionárias e permissionárias, relevantes para a determinação dos preços das tarifas cobradas dos usuários, são informações de interesse público.

Art. 2º A adesão ao Regime Especial de que trata esta Lei depende do preenchimento dos requisitos fixados em regulamento, além dos seguintes:

I - no caso dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

a) a assinatura de convênio específico com a União, sob a coordenação do Ministério das Cidades, prevendo, como contrapartida mínima:

1. a redução, isenção ou não incidência dos tributos de sua competência, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano, taxas de fiscalização e serviço ou o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e metropolitano, em percentuais a serem definidos no próprio convênio de acordo com as regras fixadas pelo regulamento; e

2. a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente, nos termos definidos por esta Lei;

b) delegação do serviço público de transporte coletivo de passageiros em conformidade com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

c) a instalação, nas áreas das respectivas jurisdições administrativas, de Conselho de Transporte, com a participação da sociedade civil;

d) a elaboração pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros no Município, na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento econômico, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial e determinando os valores das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano para as empresas que a ele aderirem;

II - no caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano:

a) a existência de contrato administrativo de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros, firmado, nos termos da legislação específica, com o ente responsável pela concessão ou permissão, em Município, região metropolitana ou região de desenvolvimento econômico que atenda às condições do inciso I deste artigo;

b) a adesão ao convênio de que trata a alínea a do inciso I deste artigo, mediante termo de compromisso elaborado conforme o regulamento, com força de título executivo extrajudicial, contemplando, no mínimo, as seguintes cláusulas:

1. adesão ao laudo de que trata a alínea d do inciso I deste artigo, no que diz respeito aos valores das tarifas de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

2. compromisso de praticar as tarifas especificadas no laudo de que trata a alínea d do inciso I deste artigo;

3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo Reitup;

c) a aprovação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 1º Para as finalidades de que trata esta Lei, considera-se:

I - regime de bilhete único aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculte ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa;

II - sistema de transporte estruturado e integrado aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculte ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa.

§ 2º Fica autorizada a adesão ao Regime de que trata esta Lei de Município que atenda aos requisitos estabelecidos no caput deste artigo e cujo território esteja compreendido em região metropolitana ou região integrada de desenvolvimento, ainda que o ente federativo responsável pela gestão do transporte na região não atenda àqueles requisitos.

§ 3º Não poderá aderir ao Reitup a pessoa jurídica:

I - prestadora de serviço de transporte interestadual de passageiros, salvo a que atue em linhas de transporte urbano ou de característica urbana em que haja transposição de limites de Estado, do Distrito Federal ou de Território;

II - em débito com o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, ou com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, cuja exigibilidade não esteja suspensa.

§ 4º No caso de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros de competência da União, o cumprimento do requisito de que trata a alínea b do inciso II do caput deste artigo se perfaz com a assinatura do termo de compromisso nela especificado pela empresa prestadora dos serviços.

Art. 3º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei consistem no seguinte:

I - redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre o faturamento dos serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

II - redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis - CIDE/Combustíveis, de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano de passageiros, nos termos do regulamento;

III - redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição:

a) do produtor ou importador, de óleo diesel, gás veicular e outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

b) de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;

IV - regime especial de cálculo e cobrança da Contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social e ao financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, de que tratam os incisos I e II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) e 0,5% (cinco décimos por cento) sobre o montante total da receita bruta da empresa.

Parágrafo único. A Receita Federal do Brasil poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas na forma deste artigo, sujeitando-se à exclusão do regime especial de tributação a pessoa jurídica que desatendê-las.

Art. 4º O montante total da renúncia fiscal da União decorrente do Regime Especial de que trata esta Lei não poderá ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo Poder Executivo.

§ 1º Enquanto não fixado o limite global a que se refere o caput, não haverá limite para a renúncia fiscal de que trata esta Lei.

§ 2º A não fixação do limite global anual de que trata o caput importa na aplicação do limite do ano anterior, corrigido pela variação do Produto Interno Bruto - PIB medida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 3º O Poder Executivo fará publicar, anualmente, até 28 de fevereiro, o montante da renúncia fiscal devida ao Regime Especial de que trata esta Lei, no ano-calendário anterior, discriminado por convênio firmado.

Art. 5º Sem prejuízo da atuação do Ministério Público, a fiscalização do cumprimento dos dispositivos de que trata esta Lei incumbe:

I - à Secretaria da Receita Federal do Brasil e às Secretarias de Fazenda, no que tange às respectivas obrigações tributárias, principais e acessórias;

II - aos órgãos de administração e fiscalização dos transportes nos respectivos entes federativos, em relação às demais condições.

Art. 6º A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial e obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 1º A transferência de propriedade ou a cessão de uso, a qualquer título, dos bens adquiridos ou importados com benefícios instituídos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, antes de 2 (dois) anos contados da data de sua aquisição, à pessoa que não integre o mesmo Regime será precedida de recolhimento pelo alienante ou cedente, na condição de contribuinte ou responsável, dos tributos correspondentes.

§ 2º Caso se apure que a pessoa jurídica beneficiária não satisfazia ou deixou de satisfazer, pelo período de 6 (seis) meses, qualquer das condições e requisitos para a inclusão no Regime Especial, fica ela obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3º Nas hipóteses previstas no caput e nos §§ 1º e 2º deste artigo, fica a pessoa jurídica obrigada a recolher também os juros e a multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data do fato gerador, na condição de contribuinte ou de responsável.

§ 4º Não sendo efetuado o recolhimento na forma do § 3º deste artigo, cabe lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o caput do art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Art. 7º Às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, será aplicado desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

§ 1º A eventual redução da receita anual de empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação da tarifa instituída no caput, será compensada, no reajuste tarifário anual seguinte, pelo aumento proporcional das receitas anuais auferidas pelo fornecimento de energia elétrica às demais classes e subclasses de consumidores.

§ 2º As diferenças de receita das concessionárias ou permissionárias prestadoras de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrentes da aplicação do disposto no caput antes do primeiro reajuste anual, serão contabilizadas e ressarcidas de acordo com o estabelecido para a aplicação da Conta de Compensação de Variação de Valores de Itens da Parcela A - CVA.

Art. 8º O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE efetuará, anualmente, levantamento censitário para identificar o número de passageiros que utilizam transporte público urbano, nos Municípios acima de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.927, DE 2003

Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar as empresas de transporte coletivo urbano municipal e transporte coletivo urbano alternativo da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE,

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 10-A. São isentos da Cide os produtos, referidos no art. 3º, utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e Transporte Coletivo urbano Alternativo, devidamente legalizado, conforme definido pelo órgão competente.

Parágrafo único. A isenção de que trata o caput deste artigo será realizada mediante compensação de créditos tributários na forma e nos limites fixados pelo Poder Executivo."

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, estabelece critérios e diretrizes para aplicação dos recursos arrecadados por meio da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide. O art. 6º da referida Lei fixa como um dos objetivos essenciais do programa de infra-estrutura de transportes '*o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens*'.

Entretanto, o que temos visto em nosso País é uma contínua elevação das tarifas de transportes coletivos urbanos, decorrente principalmente do aumento de preço dos combustíveis, oprimindo cada vez mais a renda dos brasileiros, que precisam desse meio de transporte para suas atividades diárias.

Por este motivo, o presente Projeto de Lei pretende alterar a Lei nº 10.336, de 2001, para que fiquem isentos da Cide os combustíveis utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal.

Desta forma, isentando os combustíveis utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal, minimizaremos o impacto que eles ocasionam na definição do valor das passagens. Além disso, passagens mais baratas poderão incentivar a população a adotar mais os transportes coletivos como meios de locomoção, o que também estimulará outros objetivos essenciais ditados pelo art. 6º da Lei nº 10.636/02, tais como uma política para '*a redução do consumo de combustíveis automotivos*' e a busca pela '*melhoria da qualidade de vida da população*', dado que isso poderá ocasionar uma menor circulação de veículos automotores.

Sala das Sessões, em 9 de setembro de 2003.

Deputado FERNANDO DE FABINHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991.

Dispõe sobre a organização da Seguridade Social,
institui Plano de Custeio, e dá outras providências.

CAPÍTULO IV

DA CONTRIBUIÇÃO DA EMPRESA

Art. 22. A contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social, além do disposto no art. 23, é de:

~~I - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados que lhe prestem serviços, destinados a retribuir o trabalho, qualquer que seja a sua forma, inclusive as gorjetas, os ganhos habituais sob a forma de utilidades e os adiantamentos decorrentes de reajuste salarial, quer pelos serviços efetivamente prestados, quer pelo tempo à disposição do empregador ou tomador de serviços, nos termos da lei ou do contrato ou, ainda, de convenção ou acordo coletivo de trabalho ou sentença normativa. (Redação dada pela Lei nº 9.628, de 10.12.97).²~~

I - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos que lhe prestem serviços, destinadas a retribuir o trabalho, qualquer que seja a sua forma, inclusive as gorjetas, os ganhos habituais sob a forma de utilidades e os adiantamentos decorrentes de reajuste salarial, quer pelos serviços efetivamente prestados, quer pelo tempo à disposição do empregador ou tomador de serviços, nos termos da lei ou do contrato ou, ainda, de convenção ou acordo coletivo de trabalho ou sentença normativa. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 1999).

~~II - para o financiamento dos benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, conforme dispuser o regulamento, nos seguintes percentuais sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos: (Redação dada pela Lei nº 9.628, de 10.12.97).~~

II - para o financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e daqueles concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos: (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 1998).

a) 1% (um por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante o risco de acidentes do trabalho seja considerado leve;

b) 2% (dois por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado médio;

c) 3% (três por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado grave.

LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991.

Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências.

Subseção IV Da Aposentadoria Especial

~~Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta lei, ao segurado que tiver trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme a atividade profissional, sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física.~~

~~§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto na Seção III deste capítulo, especialmente no art. 33, consistirá numa renda mensal de 85% (oitenta e cinco por cento) do salário de benefício, mais 1% (um por cento) desta, por grupo de 12 (doze) contribuições, não podendo ultrapassar 100% (cem por cento) do salário de benefício.~~

Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta Lei, ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme dispuser a lei. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto no art. 33 desta Lei, consistirá numa renda mensal equivalente a 100% (cem por cento) do salário-de-benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 2º A data de início do benefício será fixada da mesma forma que a da aposentadoria por idade, conforme o disposto no art. 49.

~~§ 3º O tempo de serviço exercido alternadamente em atividade comum e em atividade profissional sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão, segundo critérios de equivalência estabelecidos pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social, para efeito de qualquer benefício.~~

~~§ 4º O período em que o trabalhador integrante de categoria profissional enquadrada neste artigo permanecer licenciado do emprego, para exercer cargo de administração ou de representação sindical, será contado para aposentadoria especial.~~

§ 3º A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social-INSS, do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 4º O segurado deverá comprovar, além do tempo de trabalho, exposição aos agentes nocivos químicos, físicos, biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física, pelo período equivalente ao exigido para a concessão do benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 5º O tempo de trabalho exercido sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão ao tempo de trabalho exercido em atividade comum, segundo critérios estabelecidos pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, para efeito de concessão de qualquer benefício. (Incluído pela Lei nº 9.032, de 1995)

~~§ 6º É vedado ao segurado aposentado, nos termos deste artigo, continuar no exercício de atividade ou operações que o sujeitem aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta lei. (Incluído pela Lei nº 9.032, de 1995)~~

§ 6º O benefício previsto neste artigo será financiado com os recursos provenientes da contribuição de que trata o inciso II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, cujas alíquotas serão acrescidas de doze, nove ou seis pontos percentuais, conforme a atividade exercida pelo segurado a serviço da empresa permita a concessão de aposentadoria especial após quinze, vinte ou vinte e cinco anos de contribuição, respectivamente. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 7º O acréscimo de que trata o parágrafo anterior incide exclusivamente sobre a remuneração do segurado sujeito às condições especiais referidas no caput. (Incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 8º Aplica-se o disposto no art. 46 ao segurado aposentado nos termos deste artigo que continuar no exercício de atividade ou operação que o sujeite aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

~~Art. 58. A relação de atividades profissionais prejudiciais à saúde ou à integridade física será objeto de lei específica.~~

Art. 58. A relação dos agentes nocivos químicos, físicos e biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física considerados para fins de concessão da aposentadoria especial de que trata o artigo anterior será definida pelo Poder Executivo. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 1997)

~~§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social — INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)~~

~~§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)~~

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva ou individual que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 3º A empresa que não mantiver laudo técnico atualizado com referência aos agentes nocivos existentes no ambiente de trabalho de seus trabalhadores ou que emitir documento de comprovação de efetiva exposição em desacordo com o respectivo laudo estará sujeita à penalidade prevista no art. 133 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)

§ 4º A empresa deverá elaborar e manter atualizado perfil profissiográfico abrangendo as atividades desenvolvidas pelo trabalhador e fornecer a este, quando da rescisão do contrato de trabalho, cópia autêntica desse documento. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996.

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

Seção V **Normas sobre o Lançamento de Tributos e Contribuições**

Multas de Lançamento de Ofício

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

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001.

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

.....

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

.....

II – diesel, R\$ 390,00 por m³; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

.....

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

Publicado no DSF, de 02/12/2009.

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.*

RELATOR: Senador **EDUARDO AMORIM**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009, do Deputado Fernando de Fabinho, visa a instituir Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), por meio do qual se pretende reduzir os tributos incidentes sobre esse serviço e seus insumos, objetivando a correspondente redução das tarifas cobradas dos usuários.

A desoneração fiscal destina-se a pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, atendidas determinadas condições.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre o faturamento dos serviços;
- redução a zero da alíquota da Contribuição de

Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) na aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços;

- redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição de óleo diesel, gás veicular e combustíveis renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço e de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa da Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao Reitup dependerá do preenchimento de requisitos constantes da lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso de estados, Distrito Federal e municípios, os requisitos seriam os seguintes:

- assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, no qual estarão previstas as seguintes contrapartidas locais: i) redução ou isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS; e ii) implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;
- elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores

máximos das tarifas para as empresas que a ele aderirem.

Para as empresas prestadoras, os requisitos propostos são os seguintes:

- existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromissos de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e repasse de seus dados econômicos e contábeis aos órgãos responsáveis pelo Reitup; e
- aprovação da Receita Federal.

O regime de bilhete único é definido como “aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa”.

A seu turno, o sistema de transporte estruturado e integrado é caracterizado como “aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa”.

Caberá ao Poder Executivo federal fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.

Além dos benefícios tributários, o projeto também propõe um desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, a ser compensado por aumento das tarifas dos demais consumidores.

O projeto determina, ainda, que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realize anualmente censo do número de passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); de Serviços de Infraestrutura (CI); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo pelo art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal.

O PLC nº 310, de 2009, visa a alcançar um fim nobre, qual seja a redução das tarifas de transporte urbano de passageiros. Essa medida é necessária, tendo em vista que a Constituição considera o transporte coletivo de passageiros um serviço público de caráter essencial (art. 30, V).

O alto valor das passagens prejudica principalmente a população de baixa renda, que depende do sistema público de transportes para realizar seus deslocamentos quotidianos entre residência e trabalho. Estudos recentes indicam, inclusive, que grande parte da população das grandes cidades desloca-se a pé, por não dispor de meios para pagar pelo transporte coletivo.

Constata-se, por outro lado, que uma parcela substancial das receitas das empresas prestadoras, que poderia ser canalizada para investimentos em melhoria e ampliação dos serviços, destina-se ao pagamento de tributos.

Assim, ao estabelecer a redução da carga tributária que onera esse setor, vinculando-a à redução tarifária e à racionalização operacional dos sistemas, a proposição sob exame enseja benefício social de ampla repercussão.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009.

Sala da Comissão, 13 de setembro de 2011

Senador Benedito de Lira, Presidente

Senador Eduardo Amorim, Relator

6

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 336, de 2011, da Senadora Marta Suplicy, *que acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001, para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa; e sobre o Projeto de Lei do Senado nº 400, de 2011, apensado.*

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

Chegam à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) os Projetos de Lei do Senado (PLS) nº 336, de 2011, de autoria da Senadora Marta Suplicy, que “acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001 para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa”, e nº 400, de 2011, do Senador Gim Argello, que “altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte

de passageiros, e o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) devidas por sociedade cooperativa de taxistas os ingressos decorrentes do ato cooperativo”.

O PLS nº 336, de 2011, contém três artigos: o primeiro acrescenta o inciso VI ao art. 15 da Medida Provisória (MPV) nº 2.158-35, de 2001, para permitir às sociedades cooperativas excluir da base cálculo da Cofins e do PIS/Pasep “os valores repassados aos associados, decorrentes de serviços de transporte de passageiros, inclusive o de transporte escolar, por eles prestados com intermediação da cooperativa”; o segundo cuida de adequar o conteúdo da proposta aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), para isso determinando ao Poder Executivo estimar o montante da renúncia de receita advinda das isenções que estipula; e, por fim, o terceiro artigo determina que a lei proposta entrará em vigor na data de sua publicação e surtirá efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

Na justificação do projeto, a Senadora Marta Suplicy afirma que o estímulo ao cooperativismo na atividade de transporte urbano trará efeitos positivos em termos da qualidade e do preço do serviço de transporte prestado aos cidadãos, uma vez que, na situação proposta, as cooperativas poderiam competir em condições de igualdade com as grandes empresas do setor. Nesse sentido, a autora conclui que, convertido em lei, o projeto trará claros benefícios para o cidadão.

O PLS nº 400, de 2011, por seu turno, também é composto de três artigos, sendo que o primeiro deles altera o inciso II do art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, de forma a reduzir, de 60% para 20% do rendimento bruto, o percentual de incidência do imposto de renda quando o contribuinte auferir rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros em veículo próprio locado, ou adquirido com reservas de domínio ou alienação fiduciária.

O segundo artigo inclui as sociedades cooperativas de transporte autônomo de passageiros entre os beneficiários do art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes

do ato cooperativo quando da apuração dos valores devidos a título de COFINS e PIS-faturamento. O último artigo é a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei proposta.

O autor justifica sua proposição basicamente em dois pontos: o cumprimento do art. 174 da Constituição, que determina que “a lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo” (§ 2º) e o aperfeiçoamento do sistema de transporte público no Brasil.

A proposição foi distribuída à CI e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa sobre a matéria.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI manifestar-se sobre proposições que versem sobre matéria de transporte. Nesta Comissão, portanto, analisaremos o mérito dos projetos no que concerne especificamente aos aspectos de transportes. Caberá à CAE o exame dos efeitos econômicos decorrentes das medidas propostas, bem como dos aspectos relativos à constitucionalidade, juridicidade (inclusive quanto a sua adequação aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal) e técnica legislativa, em virtude do caráter terminativo da decisão daquela Comissão.

O aspecto central a ser objeto de deliberação desta Comissão é o papel que o cooperativismo exerce na organização e evolução dos serviços de transporte de passageiros nos centros urbanos. A principal premissa que une os dois projetos em tela é que os prestadores desse serviço tem um tratamento tributário desigual que pune e, portanto, desestimula o cooperativismo nesse setor.

Com efeito, a Medida Provisória nº 2.158-35 de 2001 permite excluir da base de cálculo da COFINS e do PIS/Pasep a receita repassada aos cooperados decorrente da intermediação dos bens e produtos comercializados, mas não da intermediação dos serviços prestados. O PLS nº 336 de 2011 vem exatamente corrigir essa injustiça tributária no caso dos serviços de transporte

de passageiros. De forma semelhante, o PLS nº 400 de 2011 busca estender ao transporte de passageiros o tratamento de COFINS e PIS-faturamento já concedido às cooperativas de transporte de carga, além de conceder benefício tributário ao taxista autônomo.

Parece claro também que o tratamento tributário desigual presente na legislação em vigor constitui um desestímulo ao cooperativismo no transporte de passageiro. A carga tributária do prestador desse serviço aumenta em pelo menos 20% quando ele se torna cooperado, pois passa a pagar indiretamente COFINS e PIS-Pasep, tributos próprios da pessoa jurídica empresarial e não da pessoa física. Por essa razão é que é fundamental avaliarmos aqui qual a importância do cooperativismo na organização e desenvolvimento do transporte urbano de passageiros, pois, se quisermos não prejudicar esse tipo de associação nesse setor, precisamos corrigir a atual legislação tributária.

Ainda que não seja exagero afirmarmos que a qualidade do transporte coletivo atualmente esteja muito aquém do que merece o povo brasileiro, não podemos conceber sistema de mobilidade urbana integralmente dependente do transporte coletivo. Mesmo nos países e centros urbanos mais desenvolvidos do mundo, onde um transporte coletivo versátil e de qualidade é a regra, não se dispensa o uso do transporte de passageiros baseado em serviços individualizados, de taxi, por exemplo, seja por automóveis, seja por pequenos veículos utilitários. A busca de formas efetivas de melhor organizar a prestação desse tipo de serviço torna-se, então, uma necessidade de política pública.

Naturalmente, em centros urbanos onde um significativo contingente populacional se une à falta de sistema de transporte coletivo eficiente, o caos tende a se instalar na mobilidade urbana, tornando medidas dessa natureza ainda mais urgentes. Esse é o caso das principais capitais brasileiras onde a falta de investimento em transporte de passageiros no passado motivou o lançamento do PAC da Mobilidade Urbana em que o Governo Federal disponibiliza recursos da ordem de R\$ 22 bilhões para 51 municípios em 18 estados brasileiros. A proximidade de eventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 reforça a importância desse tipo de iniciativa, bem como de ações legislativas que fortaleçam o serviço de transporte de passageiros, seja coletivo, seja individualizado.

Quando tratamos de prestação individualizada de transporte de passageiros, o cooperativismo é, sem dúvida, a forma mais eficiente de organização, trazendo benefícios ao prestador, ao passageiro e à sociedade como um todo, com efeitos positivos sobre a mobilidade urbana.

No caso do prestador, o ingresso em uma cooperativa permite o acesso a uma estrutura compartilhada de logística. São balcões de venda do serviço em aeroportos, rodoviárias, shoppings. São sistemas de comunicação por rádio que organizam a execução do serviço, evitando que ele tenha que se manter circulando em via pública em busca de passageiros. São formas mais modernas de pagamento disponibilizadas ao cliente, como cartões de crédito e de débito, inviáveis para o não cooperado. O uso dessa estrutura comum reduz o custo do prestador e racionaliza a prestação de seu serviço a um menor preço. Além disso, o ingresso em uma cooperativa implica na formalização do prestador e sua inclusão no sistema previdenciário. É obrigação legal de uma sociedade cooperativa zelar pelo registro e pelas contribuições de seus associados ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). O elevado risco dessa profissão torna ainda mais importante a inclusão previdenciária, permitindo o acesso a todos seus benefícios acidentários e de aposentadoria, favorecendo o prestador cooperado e seus familiares.

Os benefícios ao passageiro também são claros. Além da redução do custo do prestador, que abre espaço para a diminuição no preço final cobrado, aumenta-se a segurança do passageiro. Como a contratação do serviço ocorre no balcão da cooperativa ou por meio de contato telefônico, evita-se o risco de sair à rua em busca do serviço, bem como se passa a responsabilizar subsidiariamente a cooperativa que o organiza. O conforto e a conveniência dessa forma de contratação, assim como a possibilidade de pagar por cartões de crédito e débito, também são pontos favoráveis ao passageiro. Vale dizer que algumas cooperativas contam inclusive com Serviços de Atendimento ao Cidadão (SAC), elevando a qualidade do atendimento ao consumidor.

Mas talvez a principal vantagem refere-se aos efeitos positivos para a sociedade quanto ao transporte urbano. Mesmo aqueles que não são usuários diretos do transporte individualizado de passageiros, ganham com a organização do serviço por meio de cooperativas. A associação cooperativa traz externalidades positivas ao cidadão que se movimento nas vias urbanas,

simplesmente por impedir que seus cooperados circulem de forma desordenada nessas vias, ou mesmo prestem o serviço sem um mínimo de padronização e qualidade a que se submetem quando associam à cooperativa.

Ademais, a conjunção de esforços com outros cooperados racionaliza meios e recursos econômicos, possibilitando aos profissionais atuar no mercado em condições mais favoráveis frente às empresas de transporte coletivo. Ainda que os dois serviços de transporte de passageiros, o individualizado e o coletivo, atuem de forma complementar, eleva-se o grau de competitividade desse mercado, pressionando até mesmo as grandes companhias de transporte coletivo na oferta de um serviço de melhor qualidade e em condições socialmente mais justas.

Nesse contexto, considerando que os projetos em análise conferem justiça tributária ao prestador de serviço de transporte individualizado de passageiros, asseguram tratamento isonômico em relação a outras cooperativas de transporte e de comercialização de bens e produtos, e impedem o desestímulo ao cooperativismo, importante instrumento de organização da mobilidade urbana, entendemos meritórios os PLS nº 336 de 2011 e PLS nº 400 de 2011 e manifestamo-nos favoravelmente a ambos.

III – VOTO

Embora haja concordância com o teor das duas proposições legislativas aqui analisadas, o Regimento Interno do Senado Federal impossibilita a aprovação de ambas, havendo, de acordo com o art. 260, II, “b”, precedência do projeto mais antigo quando ambos forem originários da mesma Casa Legislativa.

Assim, o voto é pela aprovação do PLS nº 336, de 2011, com os ajustes necessários, dentre os quais a integral incorporação do teor do PLS nº 400, de 2011, que, por sua vez, resta prejudicado, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

Acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001 e altera o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa, e altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15

VI - os valores repassados aos associados, decorrentes de serviços de transporte de passageiros, inclusive o de transporte escolar, por eles prestados com intermediação da cooperativa;

.....” (NR)

Art. 2º O art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30. As sociedades cooperativas de crédito, de transporte autônomo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas, na apuração

dos valores devidos a título de Cofins e PIS-faturamento, poderão excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes do ato cooperativo, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e demais normas relativas às cooperativas de produção agropecuária e de infra-estrutura.” (NR)

Art. 3º O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º

II – 20% (vinte por cento) do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

.....” (NR)

Art. 4º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto no art. 5º, inciso II, e arts. 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária do ano da publicação desta Lei ou do ano seguinte, bem como incluirá a renúncia mencionada nas propostas orçamentárias dos exercícios posteriores.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício subsequente.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 336, DE 2011

Acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001 para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa.

Art. 1º O art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15.

VI - os valores repassados aos associados, decorrentes de serviços de transporte de passageiros, inclusive o de transporte escolar, por eles prestados com intermediação da cooperativa;

..... ” (NR)

Art. 2º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto no art. 5º, inciso II, e arts. 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária do ano da publicação desta Lei ou do ano seguinte, bem como incluirá a renúncia mencionada nas propostas orçamentárias dos exercícios posteriores.

2

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

O cooperativismo é uma forma democrática, racional e eficaz de associação, que traz grandes vantagens ao cooperado em relação ao trabalho autônomo.

No caso da prestação de serviço de transporte de passageiros, essencial para auxiliar a mobilidade da população nas cidades, as vantagens do cooperativismo são ainda maiores, considerando-se que os associados encontram-se, na maior parte de seu dia útil, nas vias urbanas e necessitam de estrutura comum e perene de logística, intermediando a prestação do serviço, estabelecendo contato com clientes e organizando sua execução. As vantagens para o transporte escolar também são inequívocos, pois um sistema centralizado, cooperativo, assegura maior segurança aos pais no transporte de seus filhos.

A conjunção de esforços com outros trabalhadores racionaliza os meios e gastos, possibilitando aos profissionais atuar no mercado em condições de igualdade com as grandes empresas prestadoras de serviços. Isso eleva o grau de competitividade desse mercado com efeitos positivos sobre o preço final do serviço e sua qualidade, gerando claro benefício para o usuário final. O pagamento do serviço prestado utilizando o cartão de crédito, conferindo segurança e comodidade ao cliente, só passou a ser possível, por exemplo, por meio da associação em cooperativa.

Essa forma de associação também contribui para diminuir a informalidade, prevenindo todas as nefastas conseqüências dela advindas. Aliás, o incentivo à formalização da atividade empreendedora, decorrente de uma série de iniciativas legislativas similares a esta, tem sido um dos maiores ganhos da nossa sociedade nos últimos anos. E está comprovado que a desoneração e simplificação tributárias estão diretamente associadas à formalização. Com isso, ganha o indivíduo que passa a ter tranquilidade de administrar seu negócio e ganha o Fisco que passa a ter sob sua criteriosa visão um contribuinte antes invisível.

Muito embora constitucionalmente previsto, o tratamento diferenciado e adequado às cooperativas não tem sido bem compreendido e aplicado no âmbito de nossa legislação tributária. Atualmente, a legislação prevê a incidência das contribuições ao PIS/PASEP e da Cofins sobre a receita proveniente de serviços prestados por cooperados sob intermediação de cooperativas.

3

A impropriedade, que acaba por desestimular essa saudável forma de associativismo, favorece a permanência dos profissionais como autônomos, muitas vezes levando-os à informalidade, o que conduz à sub-arrecadação de impostos e de contribuições para a Previdência Social.

É importante ressaltar que está se promovendo a inclusão previdenciária de trabalhadores hoje excluídos, uma vez que, com a associação à cooperativa, essa passa a ser responsável pela inscrição do cooperado no INSS e pela retenção da contribuição previdenciária em nome do cooperado.

Com o objetivo de cumprir o disposto na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, quanto a renúncia de receita tributária devido à mudança da base de cálculo do PIS/PASEP e da Cofins e considerando a impossibilidade de acesso a dados fiscais, corretamente com sigilo protegido por lei, o que impossibilita o cálculo do montante de renúncia, a proposta delega ao Poder Executivo, esta tarefa, assim como das demais providências necessárias em relação às peças orçamentárias cuja competência é privativa do Poder Executivo.

Por fim, reiteramos que a proposta apresentada contribuirá decisivamente para o aumento da formalização via cooperativismo, para uma maior competitividade do mercado e melhor prestação do serviço de transporte de passageiros, com claros benefícios ao cidadão, objetivo último de qualquer ação legislativa.

Na certeza de estar corrigindo de uma grave distorção da nossa legislação tributária frente à atividade cooperativista na prestação de serviços de transporte de passageiros, peço o valioso apoio dos colegas à iniciativa.

Sala das Sessões,

Senadora **MARTA SUPLICY**

4

*LEGISLAÇÃO CITADA***MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.158-35, DE 24 DE AGOSTO DE 2001.**

Altera a legislação das Contribuições para a Seguridade Social - COFINS, para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e do Imposto sobre a Renda, e dá outras providências.

Art. 15. As sociedades cooperativas poderão, observado o disposto nos arts. 2o e 3o da Lei no 9.718, de 1998, excluir da base de cálculo da COFINS e do PIS/PASEP:

I - os valores repassados aos associados, decorrentes da comercialização de produto por eles entregue à cooperativa;

II - as receitas de venda de bens e mercadorias a associados;

III - as receitas decorrentes da prestação, aos associados, de serviços especializados, aplicáveis na atividade rural, relativos a assistência técnica, extensão rural, formação profissional e assemelhadas;

IV - as receitas decorrentes do beneficiamento, armazenamento e industrialização de produção do associado;

V - as receitas financeiras decorrentes de repasse de empréstimos rurais contraídos junto a instituições financeiras, até o limite dos encargos a estas devidos.

§ 1o Para os fins do disposto no inciso II, a exclusão alcançará somente as receitas decorrentes da venda de bens e mercadorias vinculados diretamente à atividade econômica desenvolvida pelo associado e que seja objeto da cooperativa.

§ 2o Relativamente às operações referidas nos incisos I a V do caput:

I - a contribuição para o PIS/PASEP será determinada, também, de conformidade com o disposto no art. 13;

II - serão contabilizadas destacadamente, pela cooperativa, e comprovadas mediante documentação hábil e idônea, com a identificação do associado, do valor da operação, da espécie do bem ou mercadorias e quantidades vendidas.

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

Art. 12. As previsões de receita observarão as normas técnicas e legais, considerarão os efeitos das alterações na legislação, da variação do índice de preços, do crescimento econômico ou de qualquer outro fator relevante e serão acompanhadas de demonstrativo de sua evolução nos últimos três anos, da projeção para os dois seguintes àquele a que se referirem, e da metodologia de cálculo e premissas utilizadas.

5

§ 1º Reestimativa de receita por parte do Poder Legislativo só será admitida se comprovado erro ou omissão de ordem técnica ou legal.

§ 2º O montante previsto para as receitas de operações de crédito não poderá ser superior ao das despesas de capital constantes do projeto de lei orçamentária.

§ 3º O Poder Executivo de cada ente colocará à disposição dos demais Poderes e do Ministério Público, no mínimo trinta dias antes do prazo final para encaminhamento de suas propostas orçamentárias, os estudos e as estimativas das receitas para o exercício subsequente, inclusive da corrente líquida, e as respectivas memórias de cálculo.

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais.

§ 1º A lei que instituir o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada.

§ 2º A lei de diretrizes orçamentárias compreenderá as metas e prioridades da administração pública federal, incluindo as despesas de capital para o exercício financeiro subsequente, orientará a elaboração da lei orçamentária anual, disporá sobre as

6

alterações na legislação tributária e estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento.

§ 3º O Poder Executivo publicará, até trinta dias após o encerramento de cada bimestre, relatório resumido da execução orçamentária.

§ 4º Os planos e programas nacionais, regionais e setoriais previstos nesta Constituição serão elaborados em consonância com o plano plurianual e apreciados pelo Congresso Nacional.

§ 5º A lei orçamentária anual compreenderá:

I - o orçamento fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e entidades da administração direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo poder público;

II - o orçamento de investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detenha a maioria do capital social com direito a voto;

III - o orçamento da seguridade social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ela vinculados, da administração direta ou indireta, bem como os fundos e fundações instituídos e mantidos pelo poder público.

§ 6º O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

§ 7º Os orçamentos previstos no § 5º, I e II, deste artigo, compatibilizados com o plano plurianual, terão entre suas funções a de reduzir desigualdades inter-regionais, segundo critério populacional.

§ 8º A lei orçamentária anual não conterá dispositivo estranho à previsão da receita e à fixação da despesa, não se incluindo na proibição a autorização para abertura de créditos suplementares e contratação de operações de crédito, ainda que por antecipação de receita, nos termos da lei.

§ 9º Cabe à lei complementar:

I - dispor sobre o exercício financeiro, a vigência, os prazos, a elaboração e a organização do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e da lei orçamentária anual;

II - estabelecer normas de gestão financeira e patrimonial da administração direta e indireta, bem como condições para a instituição e funcionamento de fundos.

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



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 400, DE 2011

Altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros, e o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) devidas por sociedade cooperativa de taxistas os ingressos decorrentes do ato cooperativo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 9º**

.....

II – 20% (vinte por cento) do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

.....” (NR)

Art. 2º O art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

2

“Art. 30. As sociedades cooperativas de crédito, de transporte autônomo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas, na apuração dos valores devidos a título de Cofins e PIS-faturamento, poderão excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes do ato cooperativo, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e demais normas relativas às cooperativas de produção agropecuária e de infraestrutura.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As cooperativas de trabalhadores são uma forma racional e eficaz de associação, que possibilita aos profissionais autônomos ganhar mercado e competir com grandes empresas prestadoras de serviços. Ao invés de atuar de forma solitária para captar clientes, organizar a logística de trabalho, inclusive a parte administrativa, realizar capacitação, etc., o cooperado pode focar na efetiva prestação dos seus serviços, enquanto a cooperativa cuida de todos os demais detalhes.

O § 2º do art. 174 da Constituição Federal dispõe que a lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo. Não é por outro motivo que estamos propondo excluir da base de cálculo da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) os ingressos decorrentes dos atos cooperativos realizados por sociedades cooperativas de taxistas.

Atos cooperativos são aqueles praticados entre as cooperativas e seus associados, entre estes e aquelas e pelas cooperativas entre si quando associados, para a consecução dos objetivos sociais, não implicando operação de mercado, nem contrato de compra e venda de produto ou mercadoria. Aprovada esta proposição, a parcela da receita repassada ao cooperado, quando decorrente de serviço por este prestado à cooperativa, não gerará a incidências das contribuições mencionadas.

Acreditamos que a medida é justa e concede a essas cooperativas o mesmo tratamento aplicável àquelas de transporte rodoviário de carga.

Realmente, não existe razão para atribuir incidência tributária diferenciada as essas duas espécies de sociedades cooperativas. Ademais, entre os preparativos essenciais para os eventos mundiais que o Brasil sediará – Copa do Mundo de Futebol e

3

Olimpíadas –, está, justamente, o melhoramento do sistema de transporte público pátrio, inexistindo dúvidas de que os taxistas devem estar incluídos nesse plano estratégico.

Tendo em vista esse aspecto, também estamos propondo alteração no art. 9º da Lei nº 7.713, de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda devido pelos taxistas autônomos de sessenta por cento para vinte por cento do rendimento bruto auferido. A mudança é relevante e irá estimular esses profissionais, inclusive, a adquirir veículos mais novos, o que vai ao encontro dos esforços para a melhoria do nosso transporte público.

Em atendimento ao art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), que exige, na proposição da qual decorra renúncia de receita, a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da norma no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, informamos que, partindo do pressuposto de que este projeto será aprovado no ano de 2012, a renúncia será de R\$48,1 milhões nesse primeiro exercício, R\$53 milhões em 2013 e R\$58,5 milhões em 2014. Esses valores serão considerados na estimativa de receita da lei orçamentária e não afetarão as metas de resultados fiscais previstas na lei de diretrizes orçamentárias.

Portanto, contamos com o apoio dos Senadores para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões,

Senador **GIM ARGELLO**

4
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.713, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1988.

Vide texto compilado

Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências.

Art. 9º Quando o contribuinte auferir rendimentos da prestação de serviços de transporte, em veículo próprio locado, ou adquirido com reservas de domínio ou alienação fiduciária, o imposto de renda incidirá sobre:

I - quarenta por cento do rendimento bruto, decorrente do transporte de carga;

II - sessenta por cento do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

Parágrafo único. O percentual referido no item I deste artigo aplica-se também sobre o rendimento bruto da prestação de serviços com trator, máquina de terraplenagem, colheitadeira e assemelhados.

Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004

DOU de 30.12.2004

Dispõe sobre o desconto de crédito na apuração da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL e da Contribuição para o PIS/Pasep e Cofins não cumulativas e dá outras providências.

Art. 30. As sociedades cooperativas de crédito e de transporte rodoviário de cargas, na apuração dos valores devidos a título de Cofins e PIS-faturamento, poderão excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes do ato cooperativo, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e demais normas relativas às cooperativas de produção agropecuária e de infra-estrutura. (Redação dada pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

5

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.158-35, DE 24 DE AGOSTO DE 2001 - DOU DE 27/08/2001

Alterado pela Lei nº 11.933, de 28/04/2009

Alterado pela Medida Provisória nº 447, de 14/11/2008

Altera a legislação das Contribuições para a Seguridade Social - COFINS, para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e do Imposto sobre a Renda, e dá outras providências.

Art. 15. As sociedades cooperativas poderão, observado o disposto nos arts. 2º e 3º da Lei nº 9.718, de 1998, excluir da base de cálculo da COFINS e do PIS/PASEP:

- I - os valores repassados aos associados, decorrentes da comercialização de produto por eles entregue à cooperativa;
- II - as receitas de venda de bens e mercadorias a associados;
- III - as receitas decorrentes da prestação, aos associados, de serviços especializados, aplicáveis na atividade rural, relativos a assistência técnica, extensão rural, formação profissional e assemelhadas;
- IV - as receitas decorrentes do beneficiamento, armazenamento e industrialização de produção do associado;
- V - as receitas financeiras decorrentes de repasse de empréstimos rurais contraídos junto a instituições financeiras, até o limite dos encargos a estas devidos.

§ 1º Para os fins do disposto no inciso II, a exclusão alcançará somente as receitas decorrentes da venda de bens e mercadorias vinculados diretamente à atividade econômica desenvolvida pelo associado e que seja objeto da cooperativa.

§ 2º Relativamente às operações referidas nos incisos I a V do caput:

- I - a contribuição para o PIS/PASEP será determinada, também, de conformidade com o disposto no art. 13;
- II - serão contabilizadas destacadamente, pela cooperativa, e comprovadas mediante documentação hábil e idônea, com a identificação do associado, do valor da operação, da espécie do bem ou mercadorias e quantidades vendidas.

(À Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 12/07/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 13442/2011

7

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 704, de 2011, da Senadora Kátia Abreu, que acrescenta inciso e altera parágrafo único do art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, e isenta de IPI a aquisição de veículos de carga para motoristas autônomos.

RELATOR: Senador FLEXA RIBEIRO

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 704, de 2011, de autoria da Senhora Senadora KÁTIA ABREU, cujo objetivo é o descrito em epígrafe.

A matéria se apresenta em três artigos.

O art. 1º acrescenta inciso XXIII ao art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da Tabela de incidência do IPI (TIPI), positivada no Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, efetuadas a transportador autônomo de cargas (TAC) devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

O mesmo art. 1º ainda modifica o parágrafo único do citado

art. 28, para permitir que a inovação proposta no inciso XXXIII possa se regulamentar por norma do Poder Executivo.

O art. 2º isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os mesmos veículos descritos no art. 1º.

O art. 3º contém cláusula de vigência imediata da lei resultante.

Apresentada em novembro de 2011, a proposição foi distribuída à CI e à Comissão de Assuntos Econômicos, nessa última em decisão terminativa.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Quanto ao aspecto constitucional, cabe à União legislar sobre direito e sistema tributários, IPI e contribuições sociais, haja vista o disposto nos arts. 24, I, 48, I, 153, IV, 149 e 195, I, b e 239, todos da Constituição Federal (CF). A competência para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes é privativa da União, conforme o art. 22, IX, da mesma Carta, ao passo que a iniciativa parlamentar encontra-se amparada pelo art. 61.

A prerrogativa da Comissão de Serviços de Infraestrutura para deliberar sobre a proposição decorre do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

O projeto está em plena conformidade com os ditames da técnica legislativa, segundo a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

MÉRITO

A matéria em análise visa facilitar a aquisição de caminhões por parte de transportadores autônomos de carga, por meio da redução de alíquotas de tributos federais incidentes sobre o produto.

A justificação do PLS nº 704, de 2011, lembra que existem mais de dois milhões de veículos de carga em circulação em todo o país e que cerca de cinquenta por cento desta frota pertencem a transportadores autônomos. É lembrado também que a idade média desses veículos é superior a dezoito anos, o que torna urgente sua modernização em nome da segurança nas estradas e da economia na manutenção da malha viária.

Não é demais acrescentar que o escoamento da produção agrícola, no Brasil, ainda depende fundamentalmente do transporte rodoviário, apesar da vocação natural do País em abrigar outros modais, especialmente o ferroviário e o aquaviário.

Tomando como base a perspectiva realista de que a desejável modernização da infraestrutura de transportes no Brasil não será incrementada de forma radical no curto prazo, mostra-se bem-vinda a presente iniciativa, na medida em que facilita a aquisição de veículos pesados de transporte de carga. De outro ponto de vista, trata-se igualmente de um avanço social, pois o público alvo das desonerações fiscais propostas são os trabalhadores autônomos do ramo, que contarão, enfim, com uma compensação financeira convincente para a renovação de seu instrumento de trabalho.

III – VOTO

Pelas razões expostas, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 704, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 704, DE 2011

Acrescenta inciso e altera parágrafo único do art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, e isenta de IPI a aquisição de veículos de carga para motoristas autônomos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 28.....
.....

XXXIII - caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da TIPI, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, efetuadas a transportador autônomo de cargas (TAC) devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá regulamentar o disposto nos incisos IV, X e XIII a XXXIII do caput." (NR)

2

Art. 2º Ficam isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI os caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da TIPI, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, quando adquiridos por transportador autônomo de cargas (TAC) devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

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

JUSTIFICATIVA

O alto investimento necessário para a aquisição de novos caminhões constitui sério empecilho para que transportadores autônomos de carga possam melhorar o seu instrumento de trabalho, reduzindo a sua segurança e a das estradas como um todo.

Dados do Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional dos Transportes Terrestres, apontam que existem mais de dois milhões de veículos de carga em circulação em todo o país. Cerca de cinquenta por cento desta frota pertencem a transportadores autônomos e a idade média de seus veículos é superior a dezoito anos.

O incentivo aqui proposto é a redução das alíquotas da contribuição para o Programa de Integração Social / Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP, Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS e Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI incidentes sobre aquisição de veículos de carga para motoristas autônomos, o que irá colaborar para a melhoria das condições de trabalho desta classe de transportadores, impulsionar a indústria nacional de veículos de carga e contribuir para a segurança nas estradas e manutenção da malha rodoviária.

Sala das Sessões, em 24 de novembro de 2011.

Senadora **KÁTIA ABREU**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 10.865, DE 30 DE ABRIL DE 2004

.....
Art. 28. Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de:

I - papel destinado à impressão de jornais, pelo prazo de 4 (quatro) anos a contar da data de vigência desta Lei ou até que a produção nacional atenda 80% (oitenta por cento) do consumo interno, na forma a ser estabelecida em regulamento do Poder Executivo;

II - papéis classificados nos códigos 4801.00.10, 4801.00.90, 4802.61.91, 4802.61.99, 4810.19.89 e 4810.22.90, todos da TIPI, destinados à impressão de periódicos pelo prazo de 4 (quatro) anos a contar da data de vigência desta Lei ou até que a produção nacional atenda 80% (oitenta por cento) do consumo interno;

III - produtos hortícolas e frutas, classificados nos Capítulos 7 e 8, e ovos, classificados na posição 04.07, todos da TIPI; e

IV – aeronaves classificadas na posição 88.02 da Tipi, suas partes, peças, ferramentais, componentes, insumos, fluidos hidráulicos, tintas, anticorrosivos, lubrificantes, equipamentos, serviços e matérias-primas a serem empregados na manutenção, conservação, modernização, reparo, revisão, conversão e industrialização das aeronaves, seus motores, partes, componentes, ferramentais e equipamentos;

V - sementes e embriões da posição 05.11 da NCM.

VI - livros, conforme definido no art. 2º da Lei nº 10.753, de 30 de outubro de 2003;

VII - preparações compostas não alcoólicas, classificadas no código 2106.90.10 Ex 01 da Tipi, destinadas à elaboração de bebidas pelas pessoas jurídicas industriais dos produtos referidos no art. 49 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

VIII – veículos novos montados sobre chassis, com capacidade para 23 (vinte e três) a 44 (quarenta e quatro) pessoas, classificados nos códigos 8702.10.00 Ex 02 e 8702.90.90 Ex 02 da Tipi, destinados ao transporte escolar para a educação básica das redes estadual e municipal, que atendam aos dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, quando adquiridos pela União, Estados, Municípios e pelo Distrito Federal, na forma a ser estabelecida em regulamento do Poder Executivo;

IX – embarcações novas, com capacidade para 20 (vinte) a 35 (trinta e cinco) pessoas, classificadas no código 8901.90.00 da Tipi, destinadas ao transporte escolar para a educação básica das redes estadual e municipal, quando adquiridas pela União, Estados,

4

Municípios e pelo Distrito Federal, na forma a ser estabelecida em regulamento do Poder Executivo;

X - materiais e equipamentos, inclusive partes, peças e componentes, destinados ao emprego na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro;

XI – veículos e carros blindados de combate, novos, armados ou não, e suas partes, produzidos no Brasil, com peso bruto total até 30 (trinta) toneladas, classificados na posição 8710.00.00 da Tipi, destinados ao uso das Forças Armadas ou órgãos de segurança pública brasileiros, quando adquiridos por órgãos e entidades da administração pública direta, na forma a ser estabelecida em regulamento;

XII – material de defesa, classificado nas posições 87.10.00.00 e 89.06.10.00 da Tipi, além de partes, peças, componentes, ferramentais, insumos, equipamentos e matérias-primas a serem empregados na sua industrialização, montagem, manutenção, modernização e conversão;

XIII – equipamentos de controle de produção, inclusive medidores de vazão condutivímetros, aparelhos para controle, registro, gravação e transmissão dos quantitativos medidos, quando adquiridos por pessoas jurídicas legalmente obrigadas à sua utilização, nos termos e condições fixados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, inclusive quanto às suas especificações técnicas.

XIV - produtos classificados na posição 87.13 da Nomenclatura Comum do Mercosul-NCM.

XV - artigos e aparelhos ortopédicos ou para fraturas classificados no código 90.21.10 da NCM;

XVI - artigos e aparelhos de próteses classificados no código 90.21.3 da NCM;

XVII - almofadas antiescaras classificadas nos Capítulos 39, 40, 63 e 94 da NCM.

XVIII - bens relacionados em ato do Poder Executivo para aplicação nas Unidades Modulares de Saúde de que trata o Convênio ICMS nº 114, de 11 de dezembro de 2009, quando adquiridos por órgãos da administração pública direta federal, estadual, distrital e municipal.

XX – serviços de transporte ferroviário em sistema de trens de alta velocidade (TAV), assim entendido como a composição utilizada para efetuar a prestação do serviço público de transporte ferroviário que consiga atingir velocidade igual ou superior a 250 km/h (duzentos e cinquenta quilômetros por hora).

XXI - projetores para exibição cinematográfica, classificados no código 9007.2 da NCM, e suas partes e acessórios, classificados no código 9007.9 da NCM.

5

XXII - produtos classificados nos códigos 8443.32.22, 8469.00.39 Ex 01, 8714.20.00, e 9021.40.00, todos da TIPI;

XXIII - calculadoras equipadas com sintetizador de voz classificadas no código 8470.10.00 da TIPI;

XXIV - teclados com colmeia classificados no código 8471.60.52 da TIPI;

XXV - indicadores ou apontadores - **mouses** - com entrada para acionador classificados no código 8471.60.53 da TIPI;

XXVI - linhas braile classificadas no código 8471.60.90 da TIPI;

XXVII - digitalizadores de imagens - **scanners** - equipados com sintetizador de voz classificados no código 8471.90.14 da TIPI;

XXVIII - duplicadores braile classificados no código 8472.10.00 da TIPI;

XXIX - acionadores de pressão classificados no código 8471.60.53 da TIPI;

XXX - lupas eletrônicas do tipo utilizado por pessoas com deficiência visual classificadas no código 8525.80.19 da TIPI;

XXXI - implantes cocleares classificados no código 9021.90.19 da TIPI; e

XXXII - próteses oculares classificadas no código 9021.90.89 da TIPI.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá regulamentar o disposto nos incisos IV, X e XIII a XXXII do **caput.**" (NR)

.....

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura e, nos termos do art. 49, I, do Regimento Interno do Senado Federal, de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 26/11/2011.

8

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 29, de 2012, do Senador Acir Gurgacz, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código do Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a aferição de peso dos veículos de transporte coletivo.*

RELATOR: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 29, de 2012, de autoria do Senador Acir Gurgacz, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código do Trânsito Brasileiro*, para dispor sobre a aferição de peso dos veículos de transporte coletivo”.

O projeto contém dois artigos. O primeiro deles insere novo parágrafo no art. 99 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com vistas a determinar que “a aferição do peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não poderá ocorrer nas vias de trânsito, devendo o procedimento ser realizado nas estações terminais e em outros locais admitidos pelo CONTRAN” (Conselho Nacional de Trânsito). O segundo artigo é a cláusula de vigência da lei proposta, que seria imediata.

Na justificção, o autor reconhece a importância da pesagem dos veículos para evitar o desgaste prematuro dos pavimentos, mas, ao mesmo tempo, critica os incômodos e atrasos que são gerados quando esse

procedimento é executado em veículos de transporte coletivo com passageiros embarcados. Assim, prossegue o autor, “evidencia-se a necessidade de conciliação entre a regra de pesagem periódica dos veículos, que deve ser mantida e cumprida, e o direito dos usuários a não terem que suportar mais uma causa para o impedimento da fluidez no trânsito, já prejudicado por tantos outros fatores”.

Não foram oferecidas emendas ao projeto. Após a manifestação da CI, o projeto seguirá para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde será analisado terminativamente.

II – ANÁLISE

Nos termos do inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre matérias pertinentes a transportes e assuntos correlatos. Portanto, a apreciação do PLS nº 29, de 2012, por este colegiado está de acordo com as disposições regimentais.

Respeitada a competência da CCJ, que deverá examinar os aspectos relativos à constitucionalidade e à juridicidade da medida proposta, podemos afirmar, de antemão, que não vislumbramos vício de iniciativa do projeto. Com efeito, a Constituição Federal determina que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, inciso XI). Além disso, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Em relação ao mérito, concordamos com a premissa de que o transporte público tem de ser priorizado e seu uso, estimulado. Além disso, é evidente que os passageiros do transporte coletivo não podem ser penalizados pela necessidade de fiscalização. Os atrasos gerados pelos procedimentos de pesagem são um fator adicional de aumento do tempo de viagem para os passageiros.

A medida proposta, portanto, tem o duplo condão de eliminar os atrasos gerados pelos procedimentos de pesagem dos ônibus, ao mesmo tempo em que não impede o exercício da fiscalização. Nesse sentido, acreditamos ser recomendável a sua aprovação.

Por fim, com relação à técnica legislativa, verificamos que o

projeto em análise foi elaborado em conformidade com as disposições da Lei Complementar nº 95, de 1998, que trata da redação das leis, não sendo necessários, portanto, reparos nesse sentido.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 29, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 29, DE 2012

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para dispor sobre a aferição de peso dos veículos de transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“**Art. 99.**

.....

§ 4º A aferição do peso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros não poderá ocorrer nas vias de trânsito, devendo o procedimento ser realizado nas estações terminais e em outros locais admitidos pelo CONTRAN.” (NR)

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

2

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabeleceu corretamente as condições e os procedimentos destinados a aferir o peso dos veículos que trafegam nas vias urbanas e rodovias. O art. 99 dessa importante norma legal determina que somente podem transitar os veículos cujo peso e dimensões atendem aos limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Ao detalhar esse comando geral, o CTB estabelece que: (i) o excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal; (ii) será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias; e (iii) os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo Contran, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

De fato, o sobrepeso de caminhões e de ônibus é reconhecidamente um dos fatores determinantes para o desgaste dos pavimentos.

Ocorre, contudo, que, embora esses procedimentos se mostrem úteis e necessários, há circunstâncias em que a sua prática, não sendo regrada, pode resultar em transtornos sociais. É o caso dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros. Diferentemente do que ocorre com os veículos de carga, em relação aos quais há poucas pessoas envolvidas, no caso dos ônibus os procedimentos de pesagem promovidos nas vias de trânsito ensejam inúmeros prejuízos aos passageiros e ao próprio funcionamento do sistema.

Nesses casos, evidencia-se a necessidade de conciliação entre a regra de pesagem periódica dos veículos, que deve ser mantida e cumprida, e o direito dos usuários a não terem que suportar mais uma causa para o impedimento da fluidez no trânsito, já prejudicado por tantos outros fatores.

Ao proibir que a aferição do peso dos ônibus utilizados no transporte coletivo de passageiros ocorra nas vias de trânsito e determinar que o procedimento seja

3

realizado em locais mais adequados, como nas estações terminais e em outros que venham a ser admitidos pelo Contran, a presente proposição tem o sentido de assegurar que a aferição requerida pelo CTB ocorra sem prejuízo para os usuários do transporte coletivo e do trânsito em geral.

São essas as razões que justificam o projeto ora apresentado, para o qual esperamos contar com o apoio dos membros do Congresso Nacional.

Sala das Sessões,

Senador **ACIR GURGACZ**

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

Publicado no **DSF**, em 02/03/2012.

9



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CLÉSIO ANDRADE



61399.16629

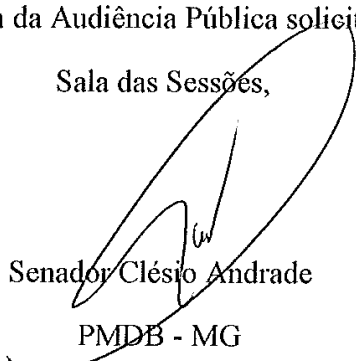
REQUERIMENTO Nº , DE 2012

Nos termos dos arts. 256 e 93, § 2º do Regimento Interno do Senado Federal, REQUEIRO a retirada do Requerimento nº 19, de 2012, desta Comissão a fim de que seja dispensada a realização de Audiência Pública na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura para instrução do PLS 283, de 2011, que “Altera o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar para 4% a alíquota da compensação financeira pela exploração de minério de ferro”.

JUSTIFICAÇÃO

O Requerimento nº 19 foi aprovado pela Comissão de Serviços de Infra-Estrutura em abril de 2012, com objetivo de ouvir representantes e autoridades de diversos setores do segmento de exploração do minério de ferro. Entretanto diversos eventos ocorridos no setor, com repercussão no Congresso Nacional, como a aprovação da Medida Provisória 563, trouxeram informações suficientes aos parlamentares para formar convicção sobre o assunto, razão pelo qual solicito a retirada do Requerimento e dispensa da Audiência Pública solicitada.

Sala das Sessões,


Senador Clésio Andrade
PMDB - MG



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **CLÉSIO ANDRADE**

REQUERIMENTO Nº 19, DE 2012 55869.27256*



*Aprovado em
04.04.2012
Rui Costa*

*Senadora Lúcia
Presidente do
Comissão de Serviços de
Infra-Estrutura*

Nos termos do art. 93, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, requiro seja realizada Audiência Pública na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura a fim de instruir o **PLS 283, de 2011**, cujo relator é o senador Aécio Neves, que "*Altera o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar para 4% a alíquota da compensação financeira pela exploração de minério de ferro*", bem como discutir os efeitos e as consequências da exploração do minério de ferro sem a devida compensação financeira para recuperação dos danos causados ao meio ambiente, com representantes das entidades abaixo elencadas:

- 1) Fórum Nacional da Sociedade Civil nos Comitês de Bacias Hidrográficas - Fonasc.CBH
- 2) Associação para a Recuperação e Conservação Ambiental em Defesa da Serra da Calçada - Arca Amaserra
- 3) Associação Unidos Por Conceição do Mato Dentro - Unicon
- 4) Sindicato Metabase Inconfidentes - Congonhas-MG
- 5) Instituto de Estudos Pró-Cidadania - Pró-Città
- 6) CSP - Conlutas
- 7) 4 Cantos do Mundo

8) INSTITUTO AMAZON.

Sala das Sessões, *04 de abril de 2012.*

Senador Clésio Andrade
PMDB - MG



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 283, DE 2011

Altera o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar para 4% a alíquota da compensação financeira pela exploração de minério de ferro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

O art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 1º O percentual da compensação, de acordo com as classes de substâncias minerais, será de:

I - minério de alumínio, manganês, sal-gema e potássio: 3% (três por cento);

II - ferro: 4% (quatro por cento)

II-A fertilizante, carvão e demais substâncias minerais: 2% (dois por cento), ressalvado o disposto no inciso IV deste artigo;

.....(NR).

2

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil vem assistindo passivamente o enorme volume de exportação do minério de ferro bruto, principalmente para a China. Esse gigante do comércio mundial industrializa o nosso ferro bruto e vende o produto industrializado para o nosso País, com enorme valor agregado.

A falta de interesse de nossos industriais em substituir a importação de aços por produção interna, não nos deixa alternativa senão garantir, pelo menos, uma maior receita patrimonial do Estado resultante da mineração do minério de ferro.

A Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) é uma indenização aos Entes Federativos diretamente impactados pela extração mineral, e pagamento à União pela exploração de um recurso patrimonial de sua propriedade.

Se a indústria da mineração não tem interesse em criar novos empregos e renda no Brasil, preferindo exportá-los para a China, pelo menos, que se aumente a receita da União e a indenização aos Estados e Municípios pelos enormes impactos socioambientais dessa atividade.

Entre esses impactos citam-se: inchaço populacional, prostituição infantil, falta de segurança pública, falta de infraestrutura para abrigar novos habitantes, insuficiência de serviços de saúde, insuficiência de educação fundamental para o enorme contingente de crianças.

Por ser um dos principais produtos da pauta de exportação brasileira, a indústria do minério de ferro tem maiores responsabilidades com a população brasileira, a quem, de fato, pertencem os recursos minerais. Por todas essas razões, proponho que a alíquota da CFEM para o minério de ferro suba de 2% para 4%.

Peço, portanto, o apoio dos Excelentíssimos Parlamentares visando a aprovar essa medida de alta relevância para o bem-estar dos brasileiros.

Sala das Sessões,

Senador **CLESIO ANDRADE**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.001, DE 13 DE MARÇO DE 1990.

Define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

Art. 2º Para efeito do cálculo de compensação financeira de que trata o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, entende-se por faturamento líquido o total das receitas de vendas, excluídos os tributos incidentes sobre a comercialização do produto mineral, as despesas de transporte e as de seguros.

§ 1º O percentual da compensação, de acordo com as classes de substâncias minerais, será de:

I - minério de alumínio, manganês, sal-gema e potássio: 3% (três por cento);

II - ferro, fertilizante, carvão e demais substâncias minerais: 2% (dois por cento), ressalvado o disposto no inciso IV deste artigo;

III - pedras preciosas, pedras coradas lapidáveis, carbonados e metais nobres: 0,2% (dois décimos por cento);

IV - ouro: 1% (um por cento), quando extraído por empresas mineradoras, e 0,2% (dois décimos por cento) nas demais hipóteses de extração. (Redação dada pela lei nº 12.087, de 2009)

§ 2º A distribuição da compensação financeira referida no *caput* deste artigo será feita da seguinte forma: (Redação dada pela Lei nº 9.993, de 24.7.2000)

I - 23% (vinte e três por cento) para os Estados e o Distrito Federal;

II - 65% (sessenta e cinco por cento) para os Municípios;

II-A. 2% (dois por cento) para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, instituído pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, destinado ao desenvolvimento científico e tecnológico do setor mineral; (Incluído pela Lei nº 9.993, de 24.7.2000)
(Regulamento)

4

III - 10% (dez por cento) para o Ministério de Minas e Energia, a serem integralmente repassados ao Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM, que destinará 2% (dois por cento) desta cota-parte à proteção mineral em regiões mineradoras, por intermédio do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama. (Redação dada pela Lei nº 9.993, de 24.7.2000)

§ 3º O valor resultante da aplicação do percentual, a título de compensação financeira, em função da classe e substância mineral, será considerado na estrutura de custos, sempre que os preços forem administrados pelo Governo.

§ 4º No caso das substâncias minerais extraídas sob o regime de permissão da lavra garimpeira, o valor da compensação será pago pelo primeiro adquirente, na qualidade de responsável, conforme dispuser o regulamento. (Redação dada pela lei nº 12.087, de 2009)

§ 5º A incidência da compensação financeira nos termos do inciso IV do § 1º bem como do § 4º deste artigo, em relação ao garimpeiro do ouro extraído sob regime de permissão de lavra garimpeira, entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2010. (Incluído pela lei nº 12.087, de 2009)

§ 6º A isenção prevista na redação original do inciso IV do § 1º deste artigo, vigente desde a edição desta Lei, concedida aos garimpeiros e demais agentes da cadeia de comercialização do ouro, inclusive ao primeiro adquirente do ouro extraído pelo garimpeiro sob o regime de permissão de lavra garimpeira, de forma individual ou associativa, fica extinta a partir de 1º de janeiro de 2010. (Incluído pela lei nº 12.087, de 2009)

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

Publicado no DSF, em 26/05/2011.



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 1, DE 2011

Altera o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para que a base de cálculo da compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais considere o faturamento bruto resultante da venda do produto mineral.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º A compensação financeira pela exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico, será de até 3% (três por cento) sobre o valor do faturamento bruto resultante da venda do produto mineral, obtido após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

....." (NR)

Art. 2º O *caput* do art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º O cálculo de compensação financeira de que trata o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, será feito sobre o valor do faturamento bruto resultante da venda do produto mineral, obtido

2

após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As Leis nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e nº 8.001, de 13 de março de 1990, instituíram o pagamento da compensação financeira prevista no art. 20 da Constituição Federal. Em particular, essas leis criaram a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), estabelecendo como base de cálculo o faturamento líquido.

Cabe ressaltar que CFEM, com base na Constituição de 1988, em seu art. 20, § 1º, é devida aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios, e aos órgãos da administração da União, como contraprestação pela utilização econômica dos recursos minerais em seus respectivos territórios.

O art. 3º, IX, da Lei nº 8.876, de 2 de maio de 1994, estabelece que compete ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) baixar normas e exercer fiscalização sobre a arrecadação da CFEM.

Essa compensação financeira é devida pelas mineradoras em decorrência da exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico. Está-se falando, portanto, da retirada de substâncias minerais da jazida, mina, salina ou outro depósito mineral, para fins de aproveitamento econômico. O fato gerador da CFEM é a saída, por venda, do produto mineral dessas áreas, bem como a transformação industrial do produto mineral ou seu consumo por parte do minerador.

A Compensação Financeira é calculada sobre o valor do faturamento líquido, obtido por ocasião da venda do produto mineral. Para efeito desse cálculo, o valor é aquele relativo à venda do produto mineral, deduzindo-se os tributos, que incidem na comercialização, como também as despesas com transporte e seguro.

3

Quando essa venda não ocorre, nos casos em que o produto mineral é consumido, transformado ou utilizado pelo próprio minerador, para efeito do cálculo da CFEM, considera-se a soma das despesas diretas e indiretas ocorridas até o momento da utilização do produto mineral.

Para determinar-se o valor da CFEM, as alíquotas aplicadas sobre o faturamento líquido variam de acordo com a substância mineral. Os recursos obtidos são distribuídos da seguinte forma:

- 12% para a União;
- 23% para o Estado onde for extraída a substância mineral;
- 65% para o município produtor.

Tais recursos deverão ser aplicados em projetos que, direta ou indiretamente, revertam em prol da comunidade local e não podem ser aplicados em pagamento de dívida ou no quadro permanente de pessoal da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios.

A base de cálculo da CFEM considera o faturamento bruto menos as despesas com tributos, transporte e seguro. Considera-se, desse modo, o preço *Free On Board* (FOB-Mina), ou seja, permite-se que das vendas a preço *Cost of Insurance and Freight* (CIF) (incluindo transporte e seguro) sejam deduzidos os custos com seguro e frete.

Os custos operacionais com o transporte durante o processo produtivo da mina, por exemplo, não constituem valores passíveis de dedução. Mas o Decreto nº 1, de 11 de janeiro de 1991, ao regulamentar o pagamento da CFEM, permitiu deduzir da base de cálculo os custos operacionais. Isso permitiu que as empresas mineradoras obtivessem êxito na Justiça, por meio de mandados de segurança, que permitem, na prática, legitimar a sonegação.

Assim, as deduções permitidas pela legislação em vigor, especialmente em relação às despesas com transporte e seguro, geram brechas na legislação e conflitos de interpretação das normas.

4

Além disso, é importante lembrar que o art. 2º da Lei nº 8.001, de 1990, não permite a dedução do ICMS destacado de cada nota fiscal de venda, e, sim, o efetivamente apurado na escrituração fiscal. A lei é clara ao estabelecer como base de cálculo da CFEM o total das receitas de vendas apuradas num determinado período de escrituração.

A proposição que ora apresentamos e para a qual pedimos o apoio de nossos pares visa a acabar com eventuais divergências quanto à base de cálculo da CFEM e, com isso, diminuir a judicialização do processo de pagamento dessa compensação, bem como reduzir substancialmente a sonicação desse bem patrimonial do Estado.

Sala das Sessões,

Senador FLEXA RIBEIRO

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.990, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1989.

Institui, para os Estados, Distrito Federal e Municípios, compensação financeira pelo resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica, de recursos minerais em seus respectivos territórios, plataformas continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, e dá outras providências. (Art. 21, XIX da CF).

Art. 6º A compensação financeira pela exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico, será de até 3% (três por cento) sobre o valor do faturamento líquido resultante da venda do produto mineral, obtido após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

LEI Nº 8.001, DE 13 DE MARÇO DE 1990.

Define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

5

§ 2º Nas usinas hidrelétricas beneficiadas por reservatórios de montante, o acréscimo de energia por eles propiciado será considerado como geração associada a estes reservatórios regularizadores, competindo à ANEEL efetuar a avaliação correspondente para determinar a proporção da compensação financeira devida aos Estados, Distrito Federal e Municípios afetados por esses reservatórios.

LEI Nº 8.876, DE 2 DE MAIO DE 1994.

Autoriza o Poder Executivo a instituir como Autarquia o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), e dá outras providências.

Art. 3º A autarquia DNPM terá como finalidade promover o planejamento e o fomento da exploração e do aproveitamento dos recursos minerais, e superintender as pesquisas geológicas, minerais e de tecnologia mineral, bem como assegurar, controlar e fiscalizar o exercício das atividades de mineração em todo o território nacional, na forma do que dispõe o Código de Mineração, o Código de Águas Minerais, os respectivos regulamentos e a legislação que os complementa, competindo-lhe, em especial:

IX - baixar normas e exercer fiscalização sobre a arrecadação da compensação financeira pela exploração de recursos minerais, de que trata o § 1º do art. 20 da Constituição Federal;

DECRETO Nº 1, DE 11 DE JANEIRO DE 1991.

Regulamenta o pagamento da compensação financeira instituída pela Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

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

Publicado no DSF, em 04/02/2011.

10

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 01, de 2011, do Senador FLEXA RIBEIRO, que *altera o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para que a base de cálculo da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais considere o faturamento bruto resultante da venda do produto mineral.*

RELATOR: Senador AÉCIO NEVES

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 01, de 2011, de autoria do Senador FLEXA RIBEIRO, altera o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990. Com isso, pretende que a base de cálculo da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) considere o faturamento bruto resultante da venda do produto mineral.

A medida objetiva aumentar a receita dos entes federados (União, Estados e Municípios) com a respectiva compensação financeira, mediante a

ampliação da sua base de cálculo, além de buscar solução para o conflito entre dispositivos legais vigentes que regulam a matéria e geram insegurança jurídica nos atores que participam ou têm relação com o setor de mineração no país. Esses são os principais argumentos do autor para justificar a matéria.

A proposição, que se encontra nesta Comissão de Serviços de Infra-estrutura (CI), tramitará, ainda, pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), a quem caberá decisão em caráter terminativo.

Na CI, foram oferecidas duas emendas à proposição no prazo regimental, ambas de autoria do Senador FLEXA RIBEIRO. Uma das emendas propõe dispositivo que cria a cobrança de participação especial para jazidas de grande produtividade, em formato semelhante a cobrança realizada na exploração de petróleo. A outra emenda propõe que a base de cálculo da CFEM seja tomada com base em preço de referência estabelecido pelo Poder Executivo.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infra-estrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei.

Preliminarmente, é de fundamental importância registrar o bom e oportuno propósito que orientou a elaboração da presente proposição. Registro, também, que os aspectos relativos à iniciativa e a competência legislativa da presente propositura, serão analisados, posteriormente, pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Como já foi mencionado o PLS nº 1, de 2011, traz alterações às Leis nº 7.990, de 1989, e nº 8.001, de 1990, que disciplinam o pagamento da compensação financeira prevista no art. 20 da Constituição Federal, em particular, da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais

(CFEM). De acordo com esses normativos, a CFEM deve ser calculada com base no faturamento líquido da exploração de recursos minerais, do modo especificado nesses diplomas legais.

Considerando o disposto na Constituição Federal de 1988, art. 20, § 1º, a CFEM é devida aos Estados, Distrito Federal, Municípios e órgãos da Administração da União, como contraprestação pela utilização econômica dos recursos minerais extraídos do subsolo, recursos esses que são considerados bens da União, conforme disposto no mesmo artigo da Constituição. Assim reserva-se o direito da União e de seus entes federados a serem compensados pela exploração desses recursos. É importante mencionar que o órgão responsável pela regulação e a fiscalização da arrecadação da CFEM, atualmente, é o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), segundo o disposto no art. 3º, IX, da Lei nº 8.876, de 2 de maio de 1994.

Para se determinar o valor da CFEM, as alíquotas aplicadas sobre o faturamento líquido variam de acordo com a substância mineral. Os recursos obtidos dessa cobrança são distribuídos da seguinte forma: 12% para a União (Ministério de Minas e Energia e Fundo Nacional de Desenvolvimento Tecnológico e Científico – FNDCT); 23% para o Estado onde for extraída a substância mineral; e 65% para o Município produtor. Tais recursos devem ser aplicados em projetos que, direta ou indiretamente, revertam em prol da comunidade local e não podem ser usados para pagamento de dívida, ou do quadro permanente de pessoal da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios.

A CFEM é devida, portanto, pelas mineradoras em decorrência da exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico. O fato gerador da CFEM é a saída, por venda, do produto mineral das áreas de exploração do recurso, bem como a sua transformação industrial, ou seu consumo por parte do minerador.

Ocorre que a respectiva compensação financeira tem sido calculada sobre o valor do faturamento líquido, obtido por ocasião da venda do produto mineral. O faturamento líquido é resultado do valor da venda do produto mineral, deduzindo-se os tributos que incidem na comercialização, as despesas com transporte e o valor do seguro. Essa mecânica de cálculo considera como base o preço que no jargão do comércio internacional é denominado de *Free On Board* (FOB-Mina), ou seja, o valor do produto embarcado no porto de origem ou respectivo terminal de embarque.

Permite-se, assim, que, a partir de faturamento calculado com base num outro preço, denominado preço *Cost of Insurance and Freight* (CIF), que inclui transporte e seguro, sejam deduzidos esses dois componentes de formação do preço para que se chegue ao preço FOB, inferior ao preço CIF. A base de cálculo da compensação financeira, então, é reduzida, uma vez que se considera para seu cálculo o preço FOB, e não o preço CIF.

Essa situação, dentre outras, é fonte de conflitos, na medida em que há divergências de interpretação, relativamente ao que pode ou não ser considerado como uma despesa dedutível. Por exemplo, tome-se o caso de uma empresa que extraia o minério do subsolo e ela mesma faça o seu transporte por longas distâncias para outra planta, a fim de que o minério seja, então, beneficiado ou industrializado. A primeira dificuldade reside no fato de que a lei não deixa claro se o transporte interno pode ser deduzido da base de cálculo. As mineradoras afirmam que sim, ao passo que o DNPM defende que não. Ocorre que o texto da lei não deixa claro se investimentos em caçambas fora-de-estrada, seus custos, ou esteiras de transporte de minério a longas distâncias, podem ser classificados como transporte, para efeito da dedução. Isso pode tornar a base de cálculo da CFEM irrisória, pois as deduções podem ser muito altas, e o valor da compensação financeira (CFEM), como consequência, torna-se inexpressivo. Además, essa metodologia de cálculo trata de forma desigual competidores no mercado, dependendo de se eles realizam, ou não, o próprio transporte interno do minério.

Outro aspecto que deve ser ressaltado é o de que com a edição do Decreto nº 1, de 11 de janeiro de 1991, que regulamentou o pagamento da CFEM, permitiu deduzir da sua base de cálculo os custos operacionais. O fato gerou ainda mais incerteza e confusão na interpretação da lei. Então, muitas empresas mineradoras começaram a obter êxitos em ações judiciais que lhes reservavam a condição mais benéfica trazida pelo ato normativo citado, ainda em vigor.

Portanto, pelas razões acima colocadas, ressalto a necessidade e a urgência da alteração da legislação vigente, daí a importância do projeto de lei de autoria do ilustre Senador Flexa Ribeiro, contudo, apresento a seguir um Substitutivo, que tem por escopo complementar a proposta original, nos termos e pelas razões a seguir relatados.

No art. 6º da Lei nº 7.990, de 1989, propõe-se que a alíquota máxima da CFEM – atualmente de até 3% (três por cento) – seja de até 5% (cinco por cento), e incida sobre o faturamento bruto e não sobre o faturamento líquido, com o objetivo de atenuar a enorme diferença existente entre os valores arrecadados com os *royalties* do petróleo e os *royalties* do minério (ou CFEM).

Isto porque os *royalties* do petróleo possuem alíquotas de 10% (dez por cento), podendo ser reduzida para 5% (cinco por cento) em situações específicas, alíquotas essas bem superiores às previstas para os *royalties* do minério, que variam de 0,2% (dois décimos por cento) a no máximo 3% (três por cento), e ainda incidem sobre o faturamento líquido, ao passo que os *royalties* do petróleo incidem sobre o faturamento bruto.

Certamente existem diferenças significativas entre esses dois setores econômicos – o de petróleo e o de mineração – mas nada que justifique uma disparidade tão profunda no volume de recursos gerados a título de compensação pela exploração dessas riquezas naturais.

Em razão disso, propõe-se que os *royalties* do minério também incidam sobre o faturamento bruto, com o intuito de corrigir essa injustificada distorção metodológica em relação aos Estados mineradores, bem como evitar infundáveis discussões na esfera administrativa ou judicial a respeito de quais despesas seriam admitidas como dedução para se obter o faturamento líquido.

Outro importante aprimoramento no art. 6º da Lei 7.990/89 refere-se à equiparação expressa no texto da lei, das operações de consumo, transferência ou utilização da substância mineral à operação de venda do produto mineral, bem assim a definição de que o faturamento bruto do produto mineral que tiver *status* de *commodity* mineral, ou seja, que tiver cotação no mercado internacional, a base de cálculo não poderá ser inferior ao valor de mercado dessa *commodity*.

Para alcançar esse desiderato, o Ministério de Minas e Energia divulgará, por força da lei projetada, o valor dessa cotação no mercado internacional, e, na sua omissão, o setor poderá utilizar da cotação divulgada pelas respectivas Secretarias de Fazenda estaduais, de forma a assegurar que esse valor mínimo seja previamente conhecido pelos contribuintes.

No art. 2º da Lei nº 8.001, de 1990, propõem-se novos percentuais de incidência da CFEM para as substâncias ou produtos minerais que especifica, tendo em vista os percentuais cobrados a esse título no contexto de uma economia globalizada, em função das disponibilidades mundiais de oferta e procura desses bens naturais.

Outra importante modificação no art. 2º da Lei nº 8.001/90 consiste na redefinição dos percentuais de rateio dos recursos arrecadados entre os entes federativos, passando da atual distribuição de 12% (doze por cento) para a União, 23% (vinte e três por cento) para os Estados e o Distrito Federal, e 65% (sessenta e cinco por cento) para os Municípios, para a seguinte forma: 30% (trinta por cento) para os Estados e o Distrito Federal; 50% (cinquenta por cento) para os Municípios; 12% (doze por cento) para a União, observadas as mesmas destinações específicas atualmente vigentes para o Fundo Nacional de

Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), para o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), e para o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); e 8% (oito por cento) para a constituição de um fundo especial, a ser distribuído entre todos os Municípios do Estado arrecadador.

Com as mudanças nos percentuais das alíquotas das substâncias ou produtos minerais, os quais passam a incidir sobre o faturamento bruto, não haverá perdas de arrecadação para nenhum ente federativo.

No art. 3º do projeto de lei, propugna-se a criação de uma “participação especial” na exploração dos recursos minerais, a exemplo da já existente sobre a exploração do petróleo, porém com um formato mais simples e objetivo, visando facilitar sua apuração e recolhimento.

Assim, em vez de complexas regras de incidências e deduções para ao final aplicar alíquotas que variam de 10% (dez por cento) a 40% (quarenta por cento), como no caso da participação especial do petróleo e do gás natural, utiliza-se como pressuposto da alta rentabilidade da exploração dos recursos minerais a sua exportação para o exterior, aplicando-se sobre a mesma base de cálculo da CFEM, alíquotas específicas e inferiores àquelas, de 1% (um por cento) a no máximo 2,5% (dois e meio por cento), para cálculo da participação especial do minério.

Com o objetivo de assegurar maior eficiência na fiscalização e cobrança da CFEM e da participação especial do minério, propõe-se atribuir tais competências aos Estados-membros e ao Distrito Federal, relativamente às suas quotas-partes e às dos Municípios, garantindo-se a estes o repasse imediato das parcelas a que têm direito na arrecadação, tal como funciona hoje em relação ao ICMS e ao IPVA.

Preserva-se também a competência do DNPM em relação às parcelas da União, com permissão para celebração de convênios para adoção de sistemas de fiscalização e cobrança unificados, tal como já funciona perfeitamente hoje, em relação aos tributos submetidos ao regime do Simples Nacional, de que trata a Lei Complementar nº 123, de 2006. Para tanto, proponho, também, a alteração do art. 3º da Lei 8.876, de 1994, que dispõe sobre o DNPM.

Por último, acolho, no mérito, as duas emendas apresentadas pelo Senador Flexa Ribeiro, o que me leva a incorporá-las no Substitutivo que ora apresento ao PLS nº 1, de 2011.

III – VOTO

Assim, sensibilizado pela nobre iniciativa parlamentar, e entendendo que essa proposta é importante para que o tema venha à discussão nas Casas do Congresso Nacional, pedimos o apoio de nossos pares para a aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 1, de 2011, na forma do substitutivo que apresento a seguir.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 01, DE 2011 (SUBSTITUTIVO)

Altera o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, o art. 3º da Lei nº 8.876, de 02 de maio de 1994, para alterar a base de cálculo da *Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais* e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A compensação financeira pela exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico, será de até 5% (cinco por cento) sobre o valor do faturamento bruto resultante da venda do produto mineral, obtido após a última etapa de beneficiamento inerente ao processo de extração adotado e antes de sua transformação industrial, observado o seguinte:

I - equipara-se à venda, o consumo, a transferência ou a utilização da substância mineral como insumo no processo industrial, ainda que por outro estabelecimento do mesmo titular dos direitos minerários;

II – no caso de produto mineral que tiver cotação no mercado internacional, a base de cálculo não será inferior ao valor da cotação vigente no

15º (décimo quinto) dia útil anterior ao da venda, consumo, transferência ou utilização como insumo.

.....

§ 4º Para os fins do disposto no inciso II deste artigo, o valor da cotação do produto mineral no mercado internacional será divulgado, diariamente, pelo Ministério de Minas e Energia.

§ 5º No caso da não divulgação de que trata o § 4º deste artigo, o índice a ser utilizado poderá ser o divulgado pela respectiva Secretaria Estadual ou Distrital de Fazenda, até o 5º (quinto) dia útil anterior as hipóteses indicadas no inciso II do *caput* deste artigo. (NR)

Art. 2º O artigo 2º da Lei nº. 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Para efeito do cálculo de compensação financeira de que trata o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, considera-se faturamento bruto o total das receitas de vendas, excluídos os tributos incidentes sobre a comercialização do produto mineral.

§ 1º O percentual da compensação, de acordo com as classes de substâncias ou produtos minerais, será de:

I – minério de alumínio, caulim, cobre, ferro, manganês, nióbio e níquel: 5% (cinco por cento);

II – potássio e sal-gema: 3% (três por cento);

III – carvão, fertilizante, rochas ornamentais e demais substâncias minerais: 2% (dois por cento);

IV – ouro, pedras preciosas, pedras coradas lapidáveis, carbonados e metais nobres: 2% (dois por cento), quando extraído por empresas mineradoras, e 0,2% (dois décimos por cento), quando extraído por garimpeiros individuais, associações ou cooperativas de garimpeiros.(NR)”

§ 2º

I - 30% (trinta por cento) para os Estados e o Distrito Federal;

II - 50% (cinquenta por cento) para os Municípios;

.....

IV – 8% (oito por cento) para constituição de um fundo especial, a ser distribuído entre todos os Municípios do Estado arrecadador.

.....(NR)

Art. 3º Os titulares de direitos minerários ficam obrigados ao pagamento de participação especial sobre o resultado da exploração econômica de substância ou produto mineral, nas seguintes situações:

I – quando o percentual de produto mineral destinado à exportação, ainda que por intermédio de estabelecimento de terceiro, for superior ao destinado à industrialização no mercado nacional, verificado no segundo trimestre anterior ao do pagamento;

II – quando houver substancial volume de extração ou de rentabilidade, nos termos a serem definidos em decreto do Presidente da República.

§ 1º A base de cálculo da participação especial de que trata o caput deste artigo será a mesma da compensação financeira pela exploração de recursos minerais prevista no art. 6º da Lei nº 7.990, de 1989, com a redação dada por esta Lei.

§ 2º A distribuição da participação especial referida no *caput* deste artigo será feita da seguinte forma:

I - 50% (cinquenta por cento) para os Estados e o Distrito Federal;

II - 30% (trinta por cento) para os Municípios;

III - 2% (dois por cento) para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, instituído pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, destinado ao desenvolvimento científico e tecnológico do setor mineral;

IV - 10% (dez por cento) para o Ministério de Minas e Energia, a serem integralmente repassados ao Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM, que destinará 2% (dois por cento) desta cota-parte à proteção mineral em regiões mineradoras, por intermédio do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama;

V – 8% (oito por cento) para constituição de um fundo especial, a ser distribuído entre todos os Municípios do Estado arrecadador.

§ 3º A participação especial de que trata o inciso I deste artigo alcança as seguintes classes de substância ou produto mineral e será apurada mediante aplicação das alíquotas a seguir discriminadas sobre a base de cálculo definida no § 1º deste artigo:

I – minério de alumínio, caulim, cobre, ferro, manganês, nióbio e níquel: 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento);

II – potássio e sal-gema: 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento);

III – carvão, fertilizante, rochas ornamentais e demais substâncias minerais: 1% (um por cento);

IV – ouro, pedras preciosas, pedras coradas lapidáveis, carbonados e metais nobres: 1% (um por cento), quando extraído por empresas mineradoras.

§ 4º A extração das substâncias ou produtos minerais indicados no inciso IV, do § 3º, deste artigo, quando realizada por garimpeiros individuais, associações ou cooperativas de garimpeiros, é isenta do pagamento da participação especial.

Art. 4º Na elaboração de normas de sua competência, os órgãos e entidades envolvidos no registro, acompanhamento e fiscalização das concessões de direito de pesquisa e na participação no resultado da sua exploração, bem assim na compensação financeira pelo desenvolvimento dessa atividade em seu território, dos 3 (três) âmbitos de governo, deverão considerar a unicidade do processo, para tanto devem articular as competências próprias com aquelas dos demais membros, e buscar, em conjunto, compatibilizar e integrar procedimentos, de modo a evitar a duplicidade de exigências e garantir a sua eficácia e linearidade.

Art. 5º O artigo 3º da Lei nº. 8.876, de 2 de maio de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

VI - fiscalizar a pesquisa, a lavra, o beneficiamento inerente ao processo de extração e a comercialização dos bens minerais, podendo realizar vistorias, autuar infratores e impor as sanções cabíveis, na conformidade do disposto na legislação minerária;

.....

IX - exercer fiscalização e baixar normas de forma concorrente nos termos da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, ou mediante convênios com órgãos dos Estados e do Distrito Federal sobre a participação no resultado e na arrecadação da compensação financeira pela exploração de recursos minerais, de que trata o § 1º do art. 20 da Constituição Federal, relativamente a quota-parte da União.

.....(NR)

Art. 6º Relativamente à parcela da compensação financeira pela exploração de recursos minerais e à participação especial de que trata o [§ 1º do art. 20 da Constituição Federal](#) que cabe aos entes federados, compete aos

Estados e ao Distrito Federal:

I - baixar normas para disciplinar a forma, os prazos e as condições de cumprimento das obrigações dos contribuintes de recolher a contribuição financeira e a participação especial, e de prestar as informações necessárias ao controle fiscal da sua arrecadação, bem como instituir penalidades em razão do inadimplemento dessas obrigações e os procedimentos relativos ao contraditório e à ampla defesa;

II - exercer a fiscalização e cobrança da contribuição financeira e da participação especial, podendo realizar vistorias, diligências, autuar infratores, exigir o seu recolhimento e impor as sanções cabíveis, conforme dispuser a legislação estadual ou distrital;

III – inscrever o débito relativo à contribuição financeira e à participação especial e seus acréscimos legais em dívida ativa, bem como promover a sua cobrança judicial.

§ 1º Os Estados creditarão aos Municípios situados em seu território a parcela da contribuição financeira e da participação especial que lhes cabe, observando os mesmos prazos com que promovem os repasses de que trata o art. 158, inciso IV, da Constituição Federal.

§ 2º A União, os Estados e o Distrito Federal, mediante convênio, poderão instituir procedimentos unificados de controle, fiscalização e cobrança da contribuição financeira e da participação especial.

§ 3º Os Estados deverão franquear aos Municípios acesso às informações relativas à fiscalização e cobrança da contribuição financeira e da participação especial, cujos fatos geradores ocorrerem em seus territórios, desde que preservado o sigilo fiscal sobre a situação econômica ou financeira do contribuinte e sobre a natureza e o estado de seus negócios ou atividades.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 1, DE 2011

Altera o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para que a base de cálculo da compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais considere o faturamento bruto resultante da venda do produto mineral.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º A compensação financeira pela exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico, será de até 3% (três por cento) sobre o valor do faturamento bruto resultante da venda do produto mineral, obtido após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

....." (NR)

Art. 2º O *caput* do art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º O cálculo de compensação financeira de que trata o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, será feito sobre o valor do faturamento bruto resultante da venda do produto mineral, obtido

2

após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

....." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As Leis nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e nº 8.001, de 13 de março de 1990, instituíram o pagamento da compensação financeira prevista no art. 20 da Constituição Federal. Em particular, essas leis criaram a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), estabelecendo como base de cálculo o faturamento líquido.

Cabe ressaltar que CFEM, com base na Constituição de 1988, em seu art. 20, § 1º, é devida aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios, e aos órgãos da administração da União, como contraprestação pela utilização econômica dos recursos minerais em seus respectivos territórios.

O art. 3º, IX, da Lei nº 8.876, de 2 de maio de 1994, estabelece que compete ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) baixar normas e exercer fiscalização sobre a arrecadação da CFEM.

Essa compensação financeira é devida pelas mineradoras em decorrência da exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico. Está-se falando, portanto, da retirada de substâncias minerais da jazida, mina, salina ou outro depósito mineral, para fins de aproveitamento econômico. O fato gerador da CFEM é a saída, por venda, do produto mineral dessas áreas, bem como a transformação industrial do produto mineral ou seu consumo por parte do minerador.

A Compensação Financeira é calculada sobre o valor do faturamento líquido, obtido por ocasião da venda do produto mineral. Para efeito desse cálculo, o valor é aquele relativo à venda do produto mineral, deduzindo-se os tributos, que incidem na comercialização, como também as despesas com transporte e seguro.

3

Quando essa venda não ocorre, nos casos em que o produto mineral é consumido, transformado ou utilizado pelo próprio minerador, para efeito do cálculo da CFEM, considera-se a soma das despesas diretas e indiretas ocorridas até o momento da utilização do produto mineral.

Para determinar-se o valor da CFEM, as alíquotas aplicadas sobre o faturamento líquido variam de acordo com a substância mineral. Os recursos obtidos são distribuídos da seguinte forma:

- 12% para a União;
- 23% para o Estado onde for extraída a substância mineral;
- 65% para o município produtor.

Tais recursos deverão ser aplicados em projetos que, direta ou indiretamente, revertam em prol da comunidade local e não podem ser aplicados em pagamento de dívida ou no quadro permanente de pessoal da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios.

A base de cálculo da CFEM considera o faturamento bruto menos as despesas com tributos, transporte e seguro. Considera-se, desse modo, o preço *Free On Board* (FOB-Mina), ou seja, permite-se que das vendas a preço *Cost of Insurance and Freight* (CIF) (incluídos transporte e seguro) sejam deduzidos os custos com seguro e frete.

Os custos operacionais com o transporte durante o processo produtivo da mina, por exemplo, não constituem valores passíveis de dedução. Mas o Decreto nº 1, de 11 de janeiro de 1991, ao regulamentar o pagamento da CFEM, permitiu deduzir da base de cálculo os custos operacionais. Isso permitiu que as empresas mineradoras obtivessem êxitos na Justiça, por meio de mandados de segurança, que permitem, na prática, legitimar a sonegação.

Assim, as deduções permitidas pela legislação em vigor, especialmente em relação às despesas com transporte e seguro, geram brechas na legislação e conflitos de interpretação das normas.

4

Além disso, é importante lembrar que o art. 2º da Lei nº 8.001, de 1990, não permite a dedução do ICMS destacado de cada nota fiscal de venda, e, sim, o efetivamente apurado na escrituração fiscal. A lei é clara ao estabelecer como base de cálculo da CFEM o total das receitas de vendas apuradas num determinado período de escrituração.

A proposição que ora apresentamos e para a qual pedimos o apoio de nossos pares visa a acabar com eventuais divergências quanto à base de cálculo da CFEM e, com isso, diminuir a judicialização do processo de pagamento dessa compensação, bem como reduzir substancialmente a sonegação desse bem patrimonial do Estado.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.990, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1989.

]Institui, para os Estados, Distrito Federal e Municípios, compensação financeira pelo resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica, de recursos minerais em seus respectivos territórios, plataformas continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, e dá outras providências. (Art. 21, XIX da CF).

Art. 6º A compensação financeira pela exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico, será de até 3% (três por cento) sobre o valor do faturamento líquido resultante da venda do produto mineral, obtido após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

LEI Nº 8.001, DE 13 DE MARÇO DE 1990.

Define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

5

§ 2º Nas usinas hidrelétricas beneficiadas por reservatórios de montante, o acréscimo de energia por eles propiciado será considerado como geração associada a estes reservatórios regularizadores, competindo à ANEEL efetuar a avaliação correspondente para determinar a proporção da compensação financeira devida aos Estados, Distrito Federal e Municípios afetados por esses reservatórios.

LEI Nº 8.876, DE 2 DE MAIO DE 1994.

Autoriza o Poder Executivo a instituir como Autarquia o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), e dá outras providências.

Art. 3º A autarquia DNPM terá como finalidade promover o planejamento e o fomento da exploração e do aproveitamento dos recursos minerais, e superintender as pesquisas geológicas, minerais e de tecnologia mineral, bem como assegurar, controlar e fiscalizar o exercício das atividades de mineração em todo o território nacional, na forma do que dispõe o Código de Mineração, o Código de Águas Minerais, os respectivos regulamentos e a legislação que os complementa, competindo-lhe, em especial:

IX - baixar normas e exercer fiscalização sobre a arrecadação da compensação financeira pela exploração de recursos minerais, de que trata o § 1º do art. 20 da Constituição Federal;

DECRETO Nº 1, DE 11 DE JANEIRO DE 1991.

Regulamenta o pagamento da compensação financeira instituída pela Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, em 04/02/2011.

LEGISLAÇÃO NOVO CALCULO CFEM

LEI Nº 7.990, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1989.

Institui, para os Estados, Distrito Federal e Municípios, compensação financeira pelo resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica, de recursos minerais em seus respectivos territórios, plataformas continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, e dá outras providências. (Art. 21, XIX da CF).

Art. 6º A compensação financeira pela exploração de recursos minerais, para fins de aproveitamento econômico, será de até 3% (três por cento) sobre o valor do faturamento líquido resultante da venda do produto mineral, obtido após a última etapa do processo de beneficiamento adotado e antes de sua transformação industrial.

LEI Nº 8.001, DE 13 DE MARÇO DE 1990.

Define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

§ 2º Nas usinas hidrelétricas beneficiadas por reservatórios de montante, o acréscimo de energia por eles propiciado será considerado como geração associada a estes reservatórios regularizadores, competindo à ANEEL efetuar a avaliação correspondente para determinar a proporção da compensação financeira devida aos Estados, Distrito Federal e Municípios afetados por esses reservatórios.

LEI N° 8.876, DE 2 DE MAIO DE 1994.

Autoriza o Poder Executivo a instituir como Autarquia o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), e dá outras providências.

Art. 3º A autarquia DNPM terá como finalidade promover o planejamento e o fomento da exploração e do aproveitamento dos recursos minerais, e superintender as pesquisas geológicas, minerais e de tecnologia mineral, bem como assegurar, controlar e fiscalizar o exercício das atividades de mineração em todo o território nacional, na forma do que dispõe o Código de Mineração, o Código de Águas Minerais, os respectivos regulamentos e a legislação que os complementa, competindo-lhe, em especial:

IX - baixar normas e exercer fiscalização sobre a arrecadação da compensação financeira pela exploração de recursos minerais, de que trata o § 1º do art. 20 da Constituição Federal;

DECRETO Nº 1, DE 11 DE JANEIRO DE 1991.

Regulamenta o pagamento da compensação financeira instituída pela Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

Sala das Sessões

Senador Flexa Ribeiro

EMENDA ADITIVA Nº - CI
(ao PLS nº 1, de 2011)

O art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, alterado pelo art. 1º do PLS nº 1, de 2011, passa a incluir o § 4º, nos seguintes termos:

"Art. 6º

§ 4º O edital e o contrato de exploração de recursos minerais estabelecerão que, nos casos de grande volume de produção, ou de grande rentabilidade, haverá o pagamento de uma participação especial, a ser regulamentada em decreto do Presidente da República.

I - A participação especial será aplicada sobre a mesma base de cálculo disposta no caput deste artigo.

II - Os recursos da participação especial serão distribuídos na seguinte proporção: 12% (doze por cento) para a União, 23% (vinte e três por cento) para o Estado onde ocorre a exploração mineral, 65% (sessenta e cinco por cento) para o Município onde ocorre a exploração mineral e para os Municípios a ele adjacentes, afetados pelas respectivas atividades produtivas, de acordo com regulamentação do Poder Executivo. "

JUSTIFICAÇÃO

O PLS nº 1, de 2011, traz alterações às Leis nº 7.990, de 1989, e nº 8.001, de 1990, que disciplinam o pagamento da compensação financeira prevista no art. 20 da Constituição Federal, em particular, da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM). De acordo com esses normativos, a CFEM deve ser calculada com base no faturamento líquido da exploração de recursos minerais, conforme especificado nesses diplomas legais.

Considerando o disposto na Constituição Federal de 1988, art. 20, § 1º, a CFEM é devida aos Estados, Distrito Federal, Municípios e órgãos da Administração da União, como contraprestação pela utilização econômica dos recursos minerais extraídos do subsolo, recursos esses que são considerados bens da União, conforme disposto no mesmo artigo da Constituição. Assim reserva-se o direito da União e de seus entes federados de serem compensados pela exploração desses recursos. É importante mencionar que o órgão responsável pela regulação e fiscalização da arrecadação da CFEM é o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), segundo o disposto no art. 3º, IX, da Lei nº 8.876, de 2 de maio de 1994.

A CFEM é devida pelas mineradoras em decorrência da exploração de recursos minerais para fins de aproveitamento econômico. O fato gerador da CFEM é a saída, por venda, do produto mineral das áreas de exploração do recurso, bem como a sua transformação industrial, ou seu consumo por parte do minerador.

Cabe destacar que seria oportuno criar, adicionalmente à CFEM, a cobrança de participação especial nos casos de jazidas de alta produtividade, tal como previsto pela lei brasileira para a exploração de petróleo e gás natural. A idéia é o Estado brasileiro participar dos resultados do concessionário ou permissionário, uma vez ser ele, Estado, o proprietário original dos respectivos recursos.

A participação especial proposta se justifica pela grande disparidade entre a participação do Estado nos benefícios gerados pelo setor petrolífero e pelo setor mineral. Em 2009, a produção de petróleo e gás natural gerou *royalties* e participações especiais de R\$ 16,371 bilhões. No setor mineral, a CFEM arrecadada foi de apenas R\$ 0,742 bilhão. Assim, o setor petróleo gerou para a União, Estados e Municípios uma compensação financeira 22 vezes maior que o setor mineral. Ressalte-se que o valor da produção petrolífera brasileira no mesmo ano foi apenas duas vezes mais alto que o da produção mineral.

Sala de Sessões, em de de 2011.

Senador FLEXA RIBEIRO

EMENDA MODIFICATIVA Nº - CI
(ao PLS nº 1, de 2011)

Dê-se ao Art. 2º do PLS nº 1, de 2011, a seguinte redação:

“Art. 2º O art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Para efeito do cálculo de compensação financeira de que trata o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, o faturamento bruto que compõe a respectiva base de cálculo resultará da multiplicação da quantidade mensal do produto mineral vendido, transferido, utilizado como insumo ou consumido pelo produtor pelo respectivo preço de referência, a ser definido por órgão competente.

.....

§ 7º O órgão competente da Administração publicará periodicamente os preços de referência dos diferentes produtos minerais de que trata este artigo.”

JUSTIFICATIVA

A emenda que apresentamos visa coibir a prática utilizada nas exportações de minérios, que consiste na venda ou transferência inicial, por um valor reduzido, para empresa subsidiária no exterior e a posterior venda ao consumidor final pelo preço real de mercado. A mineradora utiliza o valor menor como base de cálculo da CFEM, causando grandes perdas aos estados e municípios.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Senador Flexa Ribeiro



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 283, DE 2011

Altera o art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, para aumentar para 4% a alíquota da compensação financeira pela exploração de minério de ferro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

O art. 2º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 1º O percentual da compensação, de acordo com as classes de substâncias minerais, será de:

I - minério de alumínio, manganês, sal-gema e potássio: 3% (três por cento);

II - ferro: 4% (quatro por cento)

II-A fertilizante, carvão e demais substâncias minerais: 2% (dois por cento), ressalvado o disposto no inciso IV deste artigo;

.....(NR).

2

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil vem assistindo passivamente o enorme volume de exportação do minério de ferro bruto, principalmente para a China. Esse gigante do comércio mundial industrializa o nosso ferro bruto e vende o produto industrializado para o nosso País, com enorme valor agregado.

A falta de interesse de nossos industriais em substituir a importação de aços por produção interna, não nos deixa alternativa senão garantir, pelo menos, uma maior receita patrimonial do Estado resultante da mineração do minério de ferro.

A Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) é uma indenização aos Entes Federativos diretamente impactados pela extração mineral, e pagamento à União pela exploração de um recurso patrimonial de sua propriedade.

Se a indústria da mineração não tem interesse em criar novos empregos e renda no Brasil, preferindo exportá-los para a China, pelo menos, que se aumente a receita da União e a indenização aos Estados e Municípios pelos enormes impactos socioambientais dessa atividade.

Entre esses impactos citam-se: inchaço populacional, prostituição infantil, falta de segurança pública, falta de infraestrutura para abrigar novos habitantes, insuficiência de serviços de saúde, insuficiência de educação fundamental para o enorme contingente de crianças.

Por ser um dos principais produtos da pauta de exportação brasileira, a indústria do minério de ferro tem maiores responsabilidades com a população brasileira, a quem, de fato, pertencem os recursos minerais. Por todas essas razões, proponho que a alíquota da CFEM para o minério de ferro suba de 2% para 4%.

Peço, portanto, o apoio dos Excelentíssimos Parlamentares visando a aprovar essa medida de alta relevância para o bem-estar dos brasileiros.

Sala das Sessões,

Senador **CLESIO ANDRADE**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.001, DE 13 DE MARÇO DE 1990.

Define os percentuais da distribuição da compensação financeira de que trata a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e dá outras providências.

Art. 2º Para efeito do cálculo de compensação financeira de que trata o art. 6º da Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989, entende-se por faturamento líquido o total das receitas de vendas, excluídos os tributos incidentes sobre a comercialização do produto mineral, as despesas de transporte e as de seguros.

§ 1º O percentual da compensação, de acordo com as classes de substâncias minerais, será de:

I - minério de alumínio, manganês, sal-gema e potássio: 3% (três por cento);

II - ferro, fertilizante, carvão e demais substâncias minerais: 2% (dois por cento), ressalvado o disposto no inciso IV deste artigo;

III - pedras preciosas, pedras coradas lapidáveis, carbonados e metais nobres: 0,2% (dois décimos por cento);

IV - ouro: 1% (um por cento), quando extraído por empresas mineradoras, e 0,2% (dois décimos por cento) nas demais hipóteses de extração. (Redação dada pela lei nº 12.087, de 2009)

§ 2º A distribuição da compensação financeira referida no *caput* deste artigo será feita da seguinte forma: (Redação dada pela Lei nº 9.993, de 24.7.2000)

I - 23% (vinte e três por cento) para os Estados e o Distrito Federal;

II - 65% (sessenta e cinco por cento) para os Municípios;

II-A. 2% (dois por cento) para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, instituído pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, destinado ao desenvolvimento científico e tecnológico do setor mineral; (Incluído pela Lei nº 9.993, de 24.7.2000) (Regulamento)

4

III - 10% (dez por cento) para o Ministério de Minas e Energia, a serem integralmente repassados ao Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM, que destinará 2% (dois por cento) desta cota-parte à proteção mineral em regiões mineradoras, por intermédio do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama. (Redação dada pela Lei nº 9.993, de 24.7.2000)

§ 3º O valor resultante da aplicação do percentual, a título de compensação financeira, em função da classe e substância mineral, será considerado na estrutura de custos, sempre que os preços forem administrados pelo Governo.

§ 4º No caso das substâncias minerais extraídas sob o regime de permissão da lavra garimpeira, o valor da compensação será pago pelo primeiro adquirente, na qualidade de responsável, conforme dispuser o regulamento. (Redação dada pela lei nº 12.087, de 2009)

§ 5º A incidência da compensação financeira nos termos do inciso IV do § 1º bem como do § 4º deste artigo, em relação ao garimpeiro do ouro extraído sob regime de permissão de lavra garimpeira, entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2010. (Incluído pela lei nº 12.087, de 2009)

§ 6º A isenção prevista na redação original do inciso IV do § 1º deste artigo, vigente desde a edição desta Lei, concedida aos garimpeiros e demais agentes da cadeia de comercialização do ouro, inclusive ao primeiro adquirente do ouro extraído pelo garimpeiro sob o regime de permissão de lavra garimpeira, de forma individual ou associativa, fica extinta a partir de 1º de janeiro de 2010. (Incluído pela lei nº 12.087, de 2009)

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

Publicado no **DSF**, em 26/05/2011.

11



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

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

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

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

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

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



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

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

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

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

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

III – VOTO

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



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

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

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

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

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 68, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

2

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

3

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

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

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

Sala das Sessões, em

Senador **RICARDO FERRAÇO**

4

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.249, DE 11 DE JUNHO DE 2010.

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

CAPÍTULO I

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

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

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

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

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

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

5

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

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

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

§ 5º [\(VETADO\)](#).

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

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

LEI Nº 12.249, DE 11 DE JUNHO DE 2010.

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

CAPÍTULO I

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 5º [\(VETADO\)](#).

PARECER Nº , DE 2011

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

RELATORA: Senadora ANA RITA

I – RELATÓRIO

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

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

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

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº 1-CDR (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

4

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

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

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

Sala da Comissão, 31 de maio de 2011

Benedito de Lira, Presidente

Ana Rita, Relatora

12

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-A.~~

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

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

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

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

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

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6

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

Parágrafo único. ([VETADO](#))

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

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

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

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

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

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

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

.....
.....

7

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

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

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

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

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

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

13

14

15

16

REQUERIMENTO Nº , de 2012- CI

Senhora Presidenta,

Requeiro, nos termos do inciso V, § 2º, art. 58, da Constituição Federal, c/c o inciso V, art. 90, do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam convidados o Ministro da Fazenda, Sr. GUIDO MANTEGA; o Ministro das Minas e Energia, Sr. ÉDSON LOBÃO; e o Diretor-Geral da ANEEL, Sr. NELSON HUBNER, para, em audiência pública nesta Comissão, prestar os devidos esclarecimentos sobre a intervenção em oito distribuidoras da Rede Energia, nos termos da Medida Provisória n.º 577.

JUSTIFICATIVA

Recentemente, foi veiculada pela imprensa notícia referente à intervenção, pela ANEEL, com fundamento na referida Medida Provisória, em oito operadoras com dificuldades financeiras da Rede Energia, Celtins (TO), Cemat (MT), Enersul (MS), Companhia Força e Luz do Oeste (PR), Caiuá Distribuidora (SP), Bragantina (SP/MG), Vale Paranapanema (SP) e Companhia Nacional de Energia Elétrica (SP).

A matéria alerta que diversas dessas empresas poderão suspender suas operações, o que deixaria milhões de brasileiros sem fornecimento de energia elétrica.

Assim, o presente requerimento pretende esclarecer os fatos acima mencionados e as ações a serem realizadas pela ANEEL.

Sala da Comissão em,

Senador FLEXA RIBEIRO