SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PAUTA DA 82ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

18/12/2013
QUARTA-FEIRA
às 10 horas

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

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

82ª REUNIÃO, ORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 18/12/2013.

82ª REUNIÃO, ORDINÁRIA

Quarta-feira, às 10 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	**PLS 221/2013** - Não Terminativo -	**SEN. PEDRO TAQUES**	**34**
2	**PLC 38/2013** (Tramita em conjunto com: PLS 353/2012) - Não Terminativo -	**SEN. ROMERO JUCÁ**	**64**
3	**PLS 517/2011** (Tramita em conjunto com: PLS 405/2013 e PLS 434/2013) - Terminativo -	**SEN. VITAL DO RÊGO**	**94**
4	**PLS 215/2008** - Terminativo -	**SEN. CLÉSIO ANDRADE**	**163**
5	**PLS 355/2004** - Terminativo -	**SEN. CÍCERO LUCENA**	**174**
6	**PLS 243/2006** - Terminativo -	**SEN. ACIR GURGACZ**	**182**

7	**PLS 300/2011** - Terminativo -	**SEN. RICARDO FERRAÇO**	**194**
8	**PLC 13/2013** - Terminativo -	**SEN. ROMERO JUCÁ**	**212**
9	**PEC 39/2012** - Não Terminativo -	**SEN. GIM**	**222**
10	**PLS 196/2007** - Não Terminativo -	**SEN. LÚCIA VÂNIA**	**234**
11	**PLS 268/2006** - Não Terminativo -	**SEN. EDUARDO BRAGA**	**249**
12	**PLC 108/2013** - Não Terminativo -	**SEN. ANTONIO CARLOS VALADARES**	**279**
13	**PRS 45/2013** - Não Terminativo -	**SEN. LÚCIA VÂNIA**	**310**
14	**SCD 114/1997** - Não Terminativo -	**SEN. JOSÉ PIMENTEL**	**319**
15	**PLS 5/2012** - Não Terminativo -	**SEN. BENEDITO DE LIRA**	**330**
16	**PLS 558/2007** - Não Terminativo -	**SEN. CIRO NOGUEIRA**	**343**
17	**OFS 9/2000** - Não Terminativo -	**SEN. LÚCIA VÂNIA**	**356**
18	**PLS 619/2011** - Não Terminativo -	**SEN. LUIZ HENRIQUE**	**365**
19	**PEC 26/2011** - Não Terminativo -	**SEN. ROBERTO REQUIÃO**	**417**
20	**PLC 89/2013** - Não Terminativo -	**SEN. MOZARILDO CAVALCANTI**	**431**

21	**PLC 1/2008** (Tramita em conjunto com: PLS 655/2007, PLC 96/2008, PLC 106/2008, PLC 183/2008, PLC 189/2008, PLC 190/2008, PLC 195/2008, PLC 197/2008, PLS 358/2008, PLC 28/2009, PLC 45/2009, PLC 103/2009, PLC 149/2009, PLC 313/2009, PLC 327/2009, PLC 2/2010, PLC 55/2010, PLC 67/2010, PLC 72/2010, PLC 73/2010, PLC 82/2010, PLC 83/2010, PLC 96/2010, PLC 98/2010, PLC 122/2010, PLC 123/2010, PLC 124/2010, PLC 125/2010, PLC 126/2010, PLC 129/2010, PLC 130/2010, PLC 152/2010, PLC 161/2010, PLC 175/2010, PLS 50/2010, PLS 120/2010, PLC 47/2011, PLC 99/2011, PLC 115/2011, PLC 116/2011, PLC 117/2011, PLC 43/2012, PLC 47/2012, PLC 111/2012, PLS 115/2012, PLC 25/2013, PLS 73/2013, PLS 84/2013 e PLS 144/2013) - Não Terminativo -	**SEN. WALTER PINHEIRO**	**449**
22	**PLC 138/2010** - Não Terminativo -	**SEN. CLÉSIO ANDRADE**	**771**

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

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

PRESIDENTE: Senador Vital do Rêgo

VICE-PRESIDENTE: Senador Anibal Diniz

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTES		
Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)					
José Pimentel(PT)	CE	(61) 3303-6390 /6391	1 Angela Portela(PT)(17)(99)(101)	RR	(61) 3303.6103 / 6104 / 6105
Ana Rita(PT)(63)(64)	ES	(61) 3303-1129	2 Lídice da Mata(PSB)(17)(64)(65)	BA	(61) 3303-6408/ 3303-6417
Pedro Taques(PDT)	MT	(61) 3303-6550 e 3303-6551	3 Jorge Viana(PT)(15)(17)(84)	AC	(61) 3303-6366 e 3303-6367
Anibal Diniz(PT)(14)(83)	AC	(61) 3303-4546 / 3303-4547	4 Acir Gurgacz(PDT)(32)(33)(58)(60)(69)(70)	RO	(61) 3303-3132/1057
Antonio Carlos Valadares(PSB)	SE	(61) 3303-2201 a 2206	5 Walter Pinheiro(PT)(16)(87)	BA	(61) 33036788/6790
Inácio Arruda(PCdoB)	CE	(61) 3303-5791 3303-5793	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF	(61) 3303-6640
Eduardo Lopes(PRB)(40)(41)	RJ	(61) 3303-5730	7 Humberto Costa(PT)(20)	PE	(61) 3303-6285 / 6286
Randolfe Rodrigues(PSOL)(98)	AP	(61) 3303-6568	8 Paulo Paim(PT)(103)(105)(120)	RS	(61) 3303-5227/5232
Eduardo Suplicy(PT)(99)	SP	(61) 3303-3213/2817/2818	9 Wellington Dias(PT)(104)	PI	(61) 3303 9049/9050/9053
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)					
Eduardo Braga(PMDB)(48)(59)(85)	AM	(61) 3303-6230	1 Ciro Nogueira(PP)(10)(12)(24)(28)(35)(48)	PI	(61) 3303-6185 / 6187
Vital do Rêgo(PMDB)(9)(23)(48)(59)(85)	PB	(61) 3303-6747	2 Roberto Requião(PMDB)(11)(24)(44)(48)	PR	(61) 3303-6623/6624
Pedro Simon(PMDB)(48)(59)(85)	RS	(61) 3303-3232	3 Ricardo Ferraço(PMDB)(21)(24)(48)(59)(61)	ES	(61) 3303-6590
Sérgio Souza(PMDB)(48)(59)(85)	PR	(61) 3303-6271/ 6261	4 Clésio Andrade(PMDB)(22)(24)(48)(59)(85)	MG	(61) 3303-4621 e 3303-5067
Luiz Henrique(PMDB)(28)(48)(59)(85)	SC	(61) 3303-6446/6447	5 Valdir Raupp(PMDB)(48)(85)	RO	(61) 3303-2252/2253
Eunício Oliveira(PMDB)(34)(48)(85)(115)	CE	(61) 3303-6245	6 Benedito de Lira(PP)(48)(85)	AL	(61) 3303-6148 / 6151
Francisco Dornelles(PP)(48)(85)	RJ	(61) 3303-4229	7 Waldemir Moka(PMDB)(48)(85)(118)(119)	MS	(61) 3303-6767 / 6768
Sérgio Petecão(PSD)(49)(50)(52)(79)(82)	AC	(61) 3303-6706 a 6713	8 Kátia Abreu(PMDB)(49)(50)(52)(66)(67)(77)	TO	(61) 3303-2708
Romero Jucá(PMDB)(106)	RR	(61) 3303-2112 / 3303-2115	9 Lobão Filho(PMDB)(100)(107)(108)(109)	MA	(61) 3303-2311 a 2314
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)					
Aécio Neves(PSDB)(80)	MG	(61) 3303-6049/6050	1 Lúcia Vânia(PSDB)(30)(80)	GO	(61) 3303-2035/2844
Cássio Cunha Lima(PSDB)(80)	PB	(61) 3303-9808/9806/9809	2 Flexa Ribeiro(PSDB)(80)(81)(111)(112)	PA	(61) 3303-2342
Alvaro Dias(PSDB)(80)	PR	(61) 3303-4059/4060	3 Cícero Lucena(PSDB)(19)(80)(97)	PB	(61) 3303-5800 5805
José Agripino(DEM)(25)(51)	RN	(61) 3303-2361 a 2366	4 Paulo Bauer(PSDB)(26)(51)(53)	SC	(61) 3303-6529
Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)(97)	SP	(61) 3303-6063/6064	5 Cyro Miranda(PSDB)(97)(112)	GO	(61) 3303-1962
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)					
Armando Monteiro(PTB)(92)	PE	(61) 3303 6124 e 3303 6125	1 Gim(PTB)(13)(54)(74)(89)(92)	DF	(61) 3303-1161/3303-1547
Mozarildo Cavalcanti(PTB)(71)(92)(94)(95)	RR	(61) 3303-4078 / 3315	2 Eduardo Amorim(PSC)(18)(54)(88)(92)	SE	(61) 3303 6205 a 3303 6211
Magno Malta(PR)(92)	ES	(61) 3303-4161/5867	3 Blairo Maggi(PR)(27)(42)(43)(75)(76)(92)	MT	(61) 3303-6167
Antonio Carlos Rodrigues(PR)(92)	SP	(061) 3303.6510, 6511 e 6514	4 Alfredo Nascimento(PR)(56)(57)(92)(102)	AM	(61) 3303-1166

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

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

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

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

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

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

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

(8) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(22) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.

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

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

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

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

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

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

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

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

(31) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.

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

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

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

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

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

(37) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.

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

(39) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)

(40) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).

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

(42) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).

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

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

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

(46) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.

(47) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.

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

(49) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Líderes de 14.02.2012.

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

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

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

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

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

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

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

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

(58) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.

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

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

(61) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.

(62) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
(63) Em 13.09.2012, lido o Ofício nº 198/2012, da Senadora Marta Suplicy, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, ter tomado posse no cargo de Ministra de Estado da Cultura (D.O.U. nº 178, Seção 2, de 13 de setembro de 2012).
(64) Em 14.09.2012, a Senadora Ana Rita é designada membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Marta Suplicy (Of nº 110/2012-GLDBAG), e deixa de ocupar a suplência.
(65) Em 14.09.2012, a Senadora Lídice da Mata é designada membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em decorrência da designação da Senadora Ana Rita como titular (Of. nº 110/2012-GLDBAG).
(66) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.
(67) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro suplente do PSD na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
(68) Em 17.10.2012, foi lido o Ofício nº 115/2012-BLUFOR/SF, dos Senadores Gim Argello, Vicentinho Alves e João Costa, comunicando que o PPL passou a integrar o Bloco Parlamentar União e Força.
(69) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
(70) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 142/2012 - GLDBAG).
(71) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
(72) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
(73) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 362/2012).
(74) O Senador Mozarildo Cavalcanti licenciou-se, a partir de 12 de dezembro de 2012, nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme o Requerimento nº 1.085/12, aprovado na sessão de 11.12.2012.
(75) Em 20.12.2012, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador João Ribeiro (OF. Nº 237/2012-BLUFOR).
(76) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 30.01.2013.
(77) Vago em virtude de o Senador Marco Antônio Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno da titular, Senadora Kátia Abreu, em 31.01.2013.
(78) Em 07.02.2013, a Senadora Kátia Abreu é designada membro suplente do PSD na Comissão(OFÍCIO nº 013/2013-GLPSD).
(79) Em 07.02.2013, o Senador Sérgio Petecão é confirmado membro titular do PSD na Comissão (OF. Nº 0013/2013-GLPSD).
(80) Em 07.02.2013, são designados para integrarem a Comissão, nas vagas destinadas ao PSDB: Senadores Aécio Neves, Alvaro Dias e Cássio Cunha Lima, como membros titulares; e Senadores Aloysio Nunes Ferreira, Flexa Ribeiro e Lúcia Vânia, como membros suplentes (Ofício nº 009/13-GLPSDB).
(81) Em 19.02.2013, o Senador Ataídes Oliveira é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Flexa Ribeiro (Ofício nº 32/13-GLPSDB).
(82) O Partido Social Democrático (PSD) passa a integrar o Bloco Parlamentar da Maioria, conforme OF. GLPMDB nº 032/2013, lido na sessão de 19.02.2013.
(83) Em 26.02.2013, o Senador Aníbal Diniz é designado titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Jorge Viana (Ofício nº 018/2013-GLDBAG).
(84) Em 26.02.2013, o Senador Jorge Viana é designado suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Aníbal Diniz (Ofício nº 018/2013-GLDBAG).
(85) Em 26.02.2013, foi lido o Ofício GLPMDB nº 39/2013, designando os Senadores Eduardo Braga,, Vital do Rêgo, Pedro Simon, Sérgio Souza, Luiz Henrique, Eunício Oliveira, Francisco Dornelles e Sérgio Petecão como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Roberto Requião, Ricardo Ferraço, Clésio Andrade, Valdir Raupp, Benedito de Lira, Waldemir Moka e a Senadora Kátia Abreu como membros suplentes para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
(86) Em 27.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Vital do Rêgo e Aníbal Diniz Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 01/2013 - CCJ).
(87) Em 05.03.2013, o Senador Walter Pinheiro é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Lindbergh Farias (Of. nº 35/2013 - GLDBAG).
(88) Em 12.03.2013, volta a pertencer ao Bloco Parlamentar União e Força a vaga anteriormente cedida ao PP (Of. nº 55/2013 - BLUFOR).
(89) Em 12.03.2013, o Senador Sodré Santoro é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Morazildo Cavalcanti (OF. BLUFOR nº 029/2013).
(90) Nova proporcionalidade: (sessão do Senado Federal de 12/03/2013)
"A Presidência comunica aos Srs. Líderes que - tendo em vista o Ofício nº 025, de 2013, e respectivo aditamento, da Liderança do Bloco União e Força, de solicitação de ajuste na composição das Comissões Permanentes desta Casa, tendo em vista a Nota Técnica da Secretaria-Geral da Mesa assinada pelos Líderes do PMDB, PT, PSDB, PTB, PP, PR, DEM, PSB, PCdoB, PSD e PPL – determina a publicação do recálculo da proporcionalidade partidária para as Comissões Permanentes do Senado Federal, ajustado ao resultado definitivo das eleições de 2010, em virtude da retotalização de votos pela Justiça Eleitoral e da decisão dos Líderes Partidários.
Assim, a Presidência, dando cumprimento a este critério estabelecido pelas Lideranças, solicita aos Srs. Líderes que procedam aos ajustes necessários na composição dos colegiados técnicos da Casa."
(91) Bloco Parlamentar da Maioria: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco de Apoio ao Governo: 7 titulares e 7 suplentes (1 vaga compartilhada).
Bloco Parlamentar Minoria: 4 titulares e 4 suplentes.
Bloco Parlamentar União e Força: 4 titulares e 4 suplentes.
(92) Em 19.03.2013, são designados membros titulares os Senadores Armando Monteiro, Sodré Santoro, Magno Malta e Antonio Carlos Rodrigues, e membros suplentes os Senadores Gim, Eduardo Amorim, Blairo Maggi e Alfredo Nascimento para integrarem o Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR 44/2013).
(93) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
(94) Em 11.04.2013, vago em virtude de o Senador Sodré Santoro não exercer mais o mandato, devido ao retorno do titular Senador Mozarildo Cavalcanti.
(95) Em 15.04.2013, o Senador Mozarildo Cavalcanti é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (OF. nº 81/2013-BLUFOR).
(96) Em 17.04.2013, publicada no D.O.U. a Resolução nº 11, de 2013, que amplia para 27 o quantitativo de vagas da Comissão, distribuídas em obediência à propocionalidade partidária.
(97) Em 18.04.2013. o Senador Aloysio Nunes Ferreira deixa a suplência e passa a ser membro titular; os Senadores Cícero Lucena e Flexa Ribeiro são designados membros suplentes pelo Bloco Parlamentar da Minoria, na Comissão (Of. 122/2013-GLPSDB).
(98) Em 23.04.2013, o Senador Randolfe Rodrigues é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 72/2013-GLDBAG).
(99) Em 23.04.2013, o Senador Eduardo Suplicy deixa a suplência e passa a ser membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 73/2013-GLDBAG).
(100) Em 24.04.2013, o Senador Lobão Filho é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of. 166/2013-GLPMDB).
(101) Em 07.05.2013, a Senadora Angela Portela é designada membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 078/2013-GLDBAG).
(102) Em 14.05.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Alfredo Nascimento (Of. nº 112/13 - BLUFOR).
(103) Em 23.05.2013, o Senador Paulo Paim é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 086/2013-GLDBAG).
(104) Em 04.06.2013, o Senador Wellington Dias é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. 088/2013-GLDBAG).
(105) Em 01.07.2013, o Senador Lindbergh Farias é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Paulo Paim (Of. 096/2013-GLDBAG).
(106) Em 09.07.2013, o Senador Romero Jucá deixa a suplência e passa a ser titular do Bloco Parlamentar da Maioria, na Comissão (Of. 217/2013-GLPMDB).
(107) Em 10.07.2013, o Senador Paulo Davim é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Lobão Filho (Of. 225/2013-GLPMDB).
(108) Em 11.07.2013, o Senador Lobão Filho é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Paulo Davim (Of. 243/2013-GLPMDB).
(109) Em 06.08.2013, o Senador Paulo Davim é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Lobão Filho (Of. 243/2013-GLPMDB).
(110) Em 06.08.2013, o Senador Ciro Nogueira é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão(Ofício nº 236/2013-GLPMDB).
(111) Em 07.08.2013, vago em virtude de o Senador Ataídes Oliveira não exercer mais o mandato devido ao retorno do tiular, Senador João Ribeiro.
(112) Em 15.08.2013, os Senadores Flexa Ribeiro e Cyro Miranda são designados como suplentes na Comissão(Ofício nº 158/2013-GLPSDB).

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

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

PLENÁRIO Nº 3 - ALA ALEXANDRE COSTA
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES:
E-MAIL: scomccj@senado.gov.br

SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES DO SENADO FEDERAL

3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA

Em 18 de dezembro de 2013
(quarta-feira)
às 10h

PAUTA

82ª Reunião, Ordinária

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

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

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 221, de 2013 - Complementar

- Não Terminativo -

Dispõe sobre o número total de Deputados Federais, fixa a representação por Estado e pelo Distrito Federal para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), nos termos do art. 45, § 1º, da Constituição Federal, e dá outras providências.

Autoria: Senador Eduardo Lopes

Relatoria: Senador Pedro Taques

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

Observações:

- Em 28/08/2013, a Presidência concedeu vista coletiva, nos termos regimentais;

- Em 11/09/2013, foi recebido o Voto em Separado do Senador Cássio Cunha Lima, contrário ao Projeto.

Textos disponíveis:

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

ITEM 2

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 38, de 2013

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Armando Vergílio

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 353, de 2012

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senadora Kátia Abreu

Relatoria: Senador Romero Jucá

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

Observações:

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

Textos disponíveis:

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

ITEM 3

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 517, de 2011

- Terminativo -

Ementa do Projeto: *Institui e disciplina o uso da mediação como instrumento para prevenção e solução consensual de conflitos.*

Autoria do Projeto: Senador Ricardo Ferraço

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Emendas apresentadas nas Comissões
Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
Requerimento
Requerimento
Requerimento
Requerimento
Requerimento
Requerimento
Relatório
Relatório
Parecer aprovado na comissão
Relatório

TRAMITA EM CONJUNTO

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 405, de 2013

- Terminativo -

Ementa do Projeto: *Dispõe sobre a mediação extrajudicial.*

Autoria do Projeto: Senador Renan Calheiros

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 434, de 2013

- Terminativo -

Ementa do Projeto: *Dispõe sobre a mediação.*

Autoria do Projeto: Senador José Pimentel

Relatoria do Projeto: Senador Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação do PLS nº 517, de 2011, nos termos de Emenda Substitutiva que apresenta, aproveitando, de forma harmônica, dispositivos e contribuições dos PLS nº 405 e 434, de 2013, e ainda incorporando, com ajustes de redação e de técnica legislativa, as sugestões ofertadas pela Advocacia-Geral da União, tendo assim por prejudicadas as Emendas nº 3, 4 e 5, e acolhendo, com ajustes, a Emenda nº 1 e, parcialmente, a Emenda nº 2.

Observações:

- Em 11/12/2013, foi aprovado o substitutivo oferecido ao PLS n° 517, de 2011, ora submetido a Turno Suplementar, nos termos do disposto no art. 282, combinado com o art. 92, do Regimento Interno do Senado Federal. Ao Substitutivo, poderão ser oferecidas emendas até o encerramento da discussão, vedada a apresentação de novo substitutivo integral.

Textos disponíveis:

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

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 215, de 2008

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Antonio Carlos Valadares

Relatoria: Senador Clésio Andrade

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

Observações:

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

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

ITEM 5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 355, de 2004

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Pedro Simon

Relatoria: Senador Cícero Lucena

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

Observações:

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

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

Texto inicial

Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

ITEM 6

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 243, de 2006

- Terminativo -

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

Autoria: Senador José Sarney

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

- Votação nominal.

Textos disponíveis:

Avulso da matéria

Emendas apresentadas nas Comissões

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

Relatório

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 300, de 2011

- Terminativo -

Altera a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, para prever que furtos e roubos contra instituições financeiras são crimes contra o sistema financeiro nacional e definir a competência da Polícia Federal para a investigação.

Autoria: Senador Eunício Oliveira

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

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

Observações:

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

- Votação nominal.

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

ITEM 8

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 13, de 2013

- Terminativo -

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

Autoria: Deputado José Chaves

Relatoria: Senador Romero Jucá

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:
- A matéria já foi apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais;
- Votação nominal.

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

ITEM 9

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 39, de 2012

- Não Terminativo -

Altera o art. 132 da Constituição Federal, para incluir os procuradores e advogados públicos das autarquias e fundações públicas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos regramentos constantes do caput do artigo.

Autoria: Senador Sérgio Souza

Relatoria: Senador Gim

Relatório: Favorável à Proposta.

Observações:
- Em 27/11/2013, a Presidência concedeu vista à Senadora Ana Rita, nos termos regimentais.

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

Relatório

ITEM 10

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 196, de 2007

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Jayme Campos

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

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

Observações:

- A matéria já foi apreciada pela Comissão de Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle;

- A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos e pela Comissão de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa.

Textos disponíveis:

Texto inicial
Parecer aprovado na comissão
Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle

Relatório
Relatório
Relatório
Relatório
Relatório
Parecer aprovado na comissão
Parecer aprovado na comissão
Voto em separado

ITEM 11

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, de 2006

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Valdir Raupp

Relatoria: Senador Eduardo Braga

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

Observações:

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

Textos disponíveis:

Texto inicial
Legislação citada
Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório
Relatório

ITEM 12

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 108, de 2013

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a criação de cargos de provimento efetivo no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região.

Autoria: Tribunal Superior do Trabalho

Relatoria: Senador Antonio Carlos Valadares

Relatório: Favorável ao Projeto.

Textos disponíveis:

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

ITEM 13

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO SENADO Nº 45, de 2013

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

Relatório: Favorável ao Projeto.

Textos disponíveis:

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

ITEM 14

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

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Abdias Nascimento

Relatoria: Senador José Pimentel

Relatório: Favorável ao Substitutivo.

Observações:

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

Textos disponíveis:

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

ITEM 15

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 5, de 2012

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Gim

Relatoria: Senador Benedito de Lira

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:

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

Textos disponíveis:

Avulso da matéria
Texto inicial
Legislação citada

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório
Relatório

ITEM 16

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 558, de 2007

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a obrigatoriedade de patrocínio, pela União, de traslado de corpo de brasileiro de família hipossuficiente falecido no exterior.

Autoria: Senador Marcelo Crivella

Relatoria: Senador Ciro Nogueira

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

Observações:

- A matéria será apreciada pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório
Relatório

ITEM 17

OFICIO "S" Nº 9, de 2000

- Não Terminativo -

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

Autoria: Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

Relatório: Pelo arquivamento da proposição com base no disposto no art. 143 do Regimento Interno do Senado Federal.

Textos disponíveis:

Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Relatório

ITEM 18

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 619, de 2011

- Não Terminativo -

Institui o Código Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.

Autoria: Senador Eduardo Braga

Relatoria: Senador Luiz Henrique

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

Observações:

- A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos e pela Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

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

ITEM 19

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 26, de 2011

- Não Terminativo -

Altera o art. 93 da Constituição Federal para impor alterações no regramento da aposentadoria dos membros do Poder Judiciário.

Autoria: Senador Valdir Raupp e outros

Relatoria: Senador Roberto Requião

Relatório: Favorável à Proposta, na forma do Substitutivo que apresenta.

Textos disponíveis:

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

ITEM 20

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 89, de 2013

- Não Terminativo -

Altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

Autoria: Deputado Gonzaga Patriota

Relatoria: Senador Mozarildo Cavalcanti

Relatório: Favorável ao Projeto.

Observações:

- Em 27/11/2013, a Presidência concedeu vista ao Senador Pedro Taques, nos termos regimentais;

- Em 04/12/2013, foi recebido Voto em Separado do Senador Pedro Taques,contrário ao Projeto.

Textos disponíveis:

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

Voto em separado

ITEM 21

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 1, de 2008

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Beto Albuquerque

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 655, de 2007

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Magno Malta

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, de 2008

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Raimundo Gomes de Matos

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 106, de 2008

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 183, de 2008

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 189, de 2008

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 190, de 2008

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 195, de 2008

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 45, de 2009

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Giovanni Queiroz e outros

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 103, de 2009

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputada Sandra Rosado

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 149, de 2009

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 313, de 2009

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputada Fátima Pelaes

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 327, de 2009

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Edinho Bez

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 2, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputada Rose de Freitas

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 55, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Carlos Alberto Leréia

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Afonso Hamm

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 72, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Zonta

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Cláudio Diaz

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 82, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Cezar Silvestri e outros

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 122, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Moises Avelino

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 123, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Renato Molling

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 124, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Roberto Rocha

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 152, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Professor Ruy Pauletti

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 161, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 175, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Magno Malta

Textos disponíveis:

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

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

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Paulo Paim

Textos disponíveis:

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

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

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Alex Canziani

Textos disponíveis:

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

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

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 115, de 2011

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Jaime Martins

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 116, de 2011

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Edinho Bez

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 117, de 2011

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Dr. Paulo César

Textos disponíveis:

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 43, de 2012

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Sandro Mabel

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, de 2012

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 111, de 2012

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 115, de 2012

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

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

- Não Terminativo -

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

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

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 144, de 2013

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: Pela rejeição, por inconstitucionalidade.

Observações:

- A matéria será apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Textos disponíveis:

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

ITEM 22

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 138, de 2010

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Luiz Sérgio

Relatoria: Senador Clésio Andrade

Relatório: Dependendo de relatório.

Observações:

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

Textos disponíveis:

Texto inicial
Avulso da matéria
Comissão de Assuntos Sociais
Relatório
Relatório

1

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Pedro Taques

SF/13562.67191-79

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 221 - Complementar, de 2013, do Senador Eduardo Lopes, que "*Dispõe sobre o número total de Deputados Federais, fixa a representação por Estado e pelo Distrito Federal para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), nos termos do art. 45, § 1º, da Constituição Federal, e dá outras providências*."

RELATOR: Senador PEDRO TAQUES

I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei complementar que visa regulamentar o art. 45, §1º, da Constituição Federal, revogando a Lei Complementar n. 78, de 1993, que hoje disciplina a matéria.

O projeto foi motivado pela edição da Resolução n. 23.389 do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), de 9 de abril de 2013, que alterou a distribuição de vagas na Câmara dos Deputados para a legislatura 2015-2019, tendo em vista o último recenseamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2010.

O art. 1º da proposição mantém em 513 o número de deputados federais, prevendo expressamente que cada Estado e o Distrito Federal terão, no mínimo, 8 e, no máximo, 70 deputados.

SF/13562.67191-79

O art. 2º do Projeto adota os mesmos critérios de distribuição de cadeiras de deputado federal por Estado e Distrito Federal da Resolução 23.389, de 2013, do TSE. Ambos se utilizam de analogia dos artigos 106 a 109 do Código Eleitoral, com base nos dados populacionais do IBGE, adotando o critério da Média Ideal para o cálculo das sobras.

Dessa forma, segundo o Projeto, a distribuição das cadeiras é feita da seguinte forma:

1) Calcula-se o Quociente Populacional Nacional (QPN): número total de habitantes do País dividido por 513 – número de deputados federais;

2) Calcula-se o Quociente Populacional Estadual (QPE): número de habitantes de cada Estado e Distrito Federal dividido pelo QPN, desprezando-se a fração;

3) O QPE aponta o número de deputados federais, respeitando-se o limite mínimo de 8 e máximo de 70 deputados.

As sobras são calculadas da mesma maneira que as sobras para as eleições proporcionais: divide-se a população de cada Estado e Distrito Federal pelas cadeiras obtidas mais 1. A Unidade Federativa que obtiver a maior média recebe uma cadeira, repetindo-se os cálculos até que todas as cadeiras tenham sido distribuídas. No cálculo das sobras excluem-se os Estados com QPE menor do que 8 e maior que 70.

O art. 3º estabelece, nos termos do Anexo do Projeto e para a próxima legislatura a se iniciar em 2015, o número de cadeiras de

SF/13562.67191-79

deputados federais, calculado com base na estatística demográfica para 2012 do IBGE.

O art. 4º define a competência do TSE para, por meio de resolução, atualizar a distribuição de cadeiras de deputado federal entre Estados e Distrito Federal conforme evolução da população, tendo por base as futuras estatísticas demográficas do IBGE.

O art. 5º revoga a Lei Complementar 78/1993.

O art. 6º estabelece cláusula de vigência a partir da publicação.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão avaliar o Projeto de Lei Complementar do Senado nº 221, de 2013, em seu mérito, tendo em conta a sua distribuição terminativa, e com respeito a sua constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, como determina o art. 101, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

No que se refere à constitucionalidade, não há nenhum vício a reparar. Compete à União legislar sobre direito eleitoral, nos termos do art. 22, inciso I, da Constituição Federal. Tampouco há aspectos de juridicidade ou regimentalidade a serem corrigidos.

O Projeto de Lei Complementar do Senado n. 221, de 2013, de autoria do Senador Eduardo Lopes, vem em boa hora para corrigir eventuais dúvidas a respeito da interpretação e aplicação da Lei Complementar n. 78, de 1993. Isso porque a Lei Complementar foi promulgada há quase 20 anos e deve ser revista para que exista a

SF/13562.67191-79

readequação da distribuição das cadeiras de deputado federal conforme a modificação da população brasileira, tendo em vista o comando constitucional do art. 45, §1º, da Constituição Federal.

De fato, deve ser observado que a Lei Complementar n. 78, de 1993, não traz critérios detalhados para o cálculo da distribuição das cadeiras para deputados federais. O Projeto, de forma semelhante à Resolução n. 23.389/2013 do TSE, adota critério razoável para o cálculo, consubstanciado em analogia possível com os artigos 106 a 109 do Código Eleitoral. Adotam-se os conceitos de Quociente Populacional Nacional (QPN) e Quociente Populacional Estadual (QPE), em semelhança ao quociente eleitoral e quociente partidário, respectivamente, para as eleições proporcionais. Da mesma forma, as sobras das cadeiras de deputado federal são distribuídas com base no sistema da maior média ideal, como determinado pelo art. 109, do Código Eleitoral.

Deve-se observar que há diferença relevante da distribuição de cadeiras na forma proposta pelo Projeto e as cadeiras atuais. Caso aprovado o Projeto, serão promovidas as seguintes alterações para a legislatura que se inicia em 2015:

1) Pará ganhará 4 cadeiras e contará com 21 deputados;

2) Minas Gerais ganhará duas cadeiras e contará com 55 deputados;

3) Ceará ganhará uma cadeira e contará com 23 deputados;

4) Amazonas ganhará duas cadeiras e contará com 10 deputados;

5) Santa Catarina ganhará uma cadeira e contará com 17 deputados;

6) Paraíba perderá duas cadeiras e contará com 10 deputados;

SF/13562.67191-79

7) Pernambuco perderá uma cadeira e contará com 24 deputados;

8) Piauí perderá duas cadeiras e contará com 8 deputados;

9) Rio Grande do Sul perderá uma cadeira e contará com 30 deputados;

10) Paraná perderá uma cadeira e contará com 29 deputados;

11) Espírito Santo perderá uma cadeira e contará com 9 deputados;

12) Alagoas perderá uma cadeira e contará com 8 deputados;

13) Rio de Janeiro perderá uma cadeira e contará com 45 deputados.

Deve ser observado que há pequenas diferenças entre a distribuição de cadeiras de deputado federal prevista no Projeto de Lei Complementar do Senado n. 221, de 2013 e na Resolução n. 23.389/2013 do TSE, uma vez que o Projeto utiliza os dados populacionais estatísticos de 2012 do IBGE, enquanto a Resolução utilizou os dados do censo de 2010 do mesmo órgão. A utilização dos dados estatísticos e não somente dos dados do censo é medida positiva no Projeto, uma vez considerado o grande lapso de tempo entre um censo e outro: até 10 anos, nos termos da Lei 8.184/1991. Desse modo, o Projeto de Lei Complementar do Senado n. 221, de 2013, mostra-se adequado na medida em que se utiliza de critério mais próximo da evolução da população brasileira.

Com o intuito de aprimorar o Projeto, são oferecidas duas emendas.

A primeira emenda oferecida objetiva mudança pontual do art. 4º, do Projeto, para que seja previsto que o TSE deverá utilizar os dados

SF/13562.67191-79

estatísticos populacionais do órgão competente disponibilizados até 1º de julho do ano anterior à eleição. Isso para se evitar que surja insegurança jurídica a respeito de quais dados deverão ser utilizados, caso o IBGE divulgue suas estatísticas no final do ano, em momento posterior aos cálculos feitos pelo TSE.

A segunda emenda visa à correção de erro material no Anexo do Projeto de Lei Complementar do Senado n. 221, de 2013. Da forma como apresentado, o Anexo prevê a existência de 521 deputados federais e não 513 como seria o correto. Dessa maneira, o Estado do Rio de Janeiro deve ter seu número de deputados corrigidos de 53 para 45, conforme seus dados populacionais.

III – VOTO

Em face do exposto, o nosso voto é no sentido da aprovação do Projeto de Lei Complementar do Senado nº 221, de 2013, com as duas emendas abaixo:

EMENDA Nº – CCJ
PROJETO DE LEI DO SENADO 221, DE 2013 - COMPLEMENTAR

Dê-se ao art. 4º do PLS-Complementar n. 221, de 2013, a seguinte redação:

SF/13562.67191-79

"Art. 4º. Os ajustes subsequentes serão procedidos com base na atualização estatística demográfica da população dos Estados e do Distrito Federal que for publicada no Diário Oficial da União pelo órgão competente até 1º de julho do ano anterior ao pleito, sendo a representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal fixada na forma do art. 23, inciso IX, da Lei n. 4.737, de 15 de julho de 1965 ("Código Eleitoral"), observado o disposto no parágrafo único do art. 1º e no parágrafo único do art. 2º desta Lei."

EMENDA Nº – CCJ

PROJETO DE LEI DO SENADO 221, DE 2013 - COMPLEMENTAR

Dê-se ao Anexo do PLS - Complementar 221, de 2013, a seguinte redação:

"ANEXO ÚNICO AO PROJETO DE LEI DO SENADO N. 221, DE 2013, - COMPLEMENTAR (Representação por Estado e pelo Distrito Federal na Câmara dos Deputados para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019)"

Estado	Número de Deputados Federais
São Paulo	70
Minas Gerais	55
Rio de Janeiro	45
Bahia	39
Rio Grande do Sul	30
Paraná	29
Pernambuco	24
Ceará	23
Pará	21
Maranhão	18
Goiás	17

SF/13562.67191-79

Santa Catarina	17
Paraíba	10
Amazonas	10
Espírito Santo	9
Acre	8
Alagoas	8
Amapá	8
Distrito Federal	8
Mato Grosso do Sul	8
Mato Grosso	8
Piauí	8
Rio Grande do Norte	8
Rondônia	8
Roraima	8
Sergipe	8
Tocantins	8
TOTAL	**513**

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

VOTO EM SEPARADO

SF/13727.09300-44

Perante a COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2013 – Complementar, do Senador Eduardo Lopes, que *dispõe sobre o número total de Deputados Federais, fixa a representação por Estado e pelo Distrito Federal para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), nos termos do art. 45, § 1º, da Constituição Federal, e dá outras providências*.

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 221, de 2013 – Complementar, do Senador Eduardo Lopes, que *dispõe sobre o número total de Deputados Federais, fixa a representação por Estado e pelo Distrito Federal para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), nos termos do art. 45, § 1º, da Constituição Federal, e dá outras providências*.

O *caput* do art. 1º da proposição fixa o número total de Deputados Federais, previsto no § 1º do art. 45 da Constituição Federal, em quinhentos e treze (número máximo previsto na legislação atual) e o seu respectivo parágrafo único prevê que nenhuma das unidades da Federação terá menos de oito ou mais de setenta Deputados Federais, ecoando regra também inscrita no § 1º art. 45 da Lei Maior.

Já o *caput* do art. 2º estabelece que a representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal para a próxima legislatura, a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), será proporcional à população de cada uma dessas unidades da Federação.

O Parágrafo Único do art. 2º dispõe sobre os critérios utilizados para o estabelecimento da representação dos Estados e Distrito Federal na Câmara dos Deputados, a saber:

SF/13727.09300-44

I – definição do Quociente Populacional Nacional (QPN), mediante a divisão do número total da população do País pelo número total de Deputados Federais definido no art. 1º;

II – definição do Quociente Populacional Estadual (QPE) de cada Estado e do Distrito Federal, mediante a divisão do número total de habitantes de cada uma dessas unidades da Federação pelo QPN, desprezada a fração;

III – o QPE de cada unidade da Federação equivale ao número inicial de cadeiras que cada uma tem direito na Câmara dos Deputados;

IV – para atender ao número máximo de setenta e mínimo de oito Deputados Federal, o QPE das unidades da Federação que resulte inferior a oito é aumentado para tal quantitativo e o QPE que resulte superior a setenta é reduzido para este quantitativo;

V – feitos os cálculos descritos nos incisos anteriores as sobras de cadeiras são distribuídas da seguinte forma:

a) excluem-se as unidades da Federação com QPE menor do que oito e maior do que setenta;

b) em seguida, dividi-se a população de cada uma das demais unidades da Federação pelo número de cadeiras obtidas mais um;

c) a unidade da Federação com a Maior Média (MM) resultante da divisão prevista na alínea b preenche uma das cadeiras vagas;

d) o cálculo descrito nas alíneas b e c deverá ser repetido até que todas as cadeiras sejam preenchidas.

Por outro lado, o art. 3º estabelece que os ajustes procedidos pelo projeto na representação dos Estados e do Distrito Federal na Câmara dos Deputados têm como base a atualização estatística demográfica, elaborada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, com data de referência em 1º de julho de 2012 e publicada no Diário Oficial da União de 31 de agosto de 2012, 1ª Sessão.

O art. 4º consigna que os ajustes subsequentes, necessários ao cumprimento da periodicidade determinada pelo § 1º do art. 45 da Constituição Federal, serão procedidos com base na atualização estatística demográfica da população dos Estados e do Distrito Federal disponibilizada pelo órgão competente, sendo a representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal fixada pelo Tribunal

SF/13727.09300-44

Superior Eleitoral (TSE), observadas as regras definidas no presente projeto.

Por fim, o art. 5º revoga a Lei Complementar nº 78, de 30 de dezembro de 1993, que atualmente regulamenta a matéria e o art. 6º traz a cláusula de vigência a partir da publicação da lei que se propõe adotar.

Na justificação da iniciativa registrou-se que seu objetivo é dar efetividade ao art. 45, § 1º, da Constituição Federal, assegurando ao Congresso Nacional o exercício de prerrogativa indelegável que lhe foi conferida pela Lei Maior, que prevê que o número total de Deputados Federais, bem como a representação por Estado e pelo Distrito Federal, será estabelecido por Lei Complementar, proporcionalmente à população, procedendo-se aos ajustes necessários, no ano anterior às eleições, para que nenhuma daquelas unidades da Federação tenha menos de oito ou mais de setenta Deputados.

A justificação também menciona que no mês de abril deste ano de 2013 o TSE decidiu proceder à redistribuição de cadeiras de Deputados Federais entre os diversos Estados, sem que tal decisão fosse unânime, tendo a oposição de dois Ministros daquela Corte, ambos com assento no Supremo Tribunal Federal (Ministros Carmem Lúcia e Marco Aurélio).

Também indicaram os critérios de cálculo para definir a representação dos Estados e do Distrito Federal na Câmara dos Deputados e que tais critérios são os mesmos adotados pelo Tribunal Superior Eleitoral, com base nos arts. 106, 107 e 109 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), que definem o quociente eleitoral e os quocientes partidários nas eleições proporcionais.

Por outro lado, também está registrado que os ajustes procedidos na representação dos Estados e do DF na Câmara dos Deputados foram efetuados com base na última atualização estatística demográfica efetuada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com data de referência em 1º de julho de 2012 e publicada no Diário Oficial da União de 31 de agosto de 2012, 1ª Sessão (Resolução nº 7, de 30 de agosto de 2012).

SF/13727.09300-44

Devemos ainda registrar que apresentado nos termos regimentais o PLS nº 221, de 2013 – Complementar, foi distribuído à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, tendo sido inicialmente designado relator o Senador Wellington Dias que posteriormente devolveu a proposição para redistribuição.

Redistribuído ao Senador Pedro Taques, o projeto de lei recebeu relatório favorável, com duas emendas. A primeira altera o art. 4º para estabelecer que o TSE utilizará atualização estatística demografia da população dos Estados e do Distrito Federal publicada pelo órgão competente até o dia 1º de julho do ano anterior ao pleito, para proceder aos ajustes necessários nas representações dos Estados e do DF.

A segunda emenda foi justificada para corrigir erro material contido no Anexo único do Projeto, que traz a tabela com o número de Deputados Federais em cada Estado e no Distrito Federal, posto que na soma dos quantitativos chegava-se ao número de 521 deputados (quinhentos e vinte e um), o que discrepa do número de 513 (quinhentos e treze) fixado para o total.

O referido erro se encontra no número de Deputados Federais atribuído ao Estado do Rio de Janeiro na referida tabela do Anexo único, que traz o número de 53 (cinqüenta e três) Deputados, quando o número correto é 45 (quarenta e cinco), que somados aos Deputados Federais das demais unidades da Federação totaliza o número correto de 513 (quinhentos e treze) Deputados Federais, fixado no art. 1º da proposição.

Aspecto especialmente importante do PLS nº 221, de 2013 – Complementar, está em que, conforme anotou o Senador Pedro Taques no seu Relatório, deve-se observar que há diferença relevante da distribuição de cadeiras na forma proposta pelo Projeto e as cadeiras atuais.

II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão opinar sobre a proposição em exame, nos termos do art. 101 do Regimento Interno da Casa e no último dia 28 de agosto, a matéria veio ao exame desta Comissão tendo sido concedida vista coletiva, nos termos regimentais.

SF/13727.09300-44

Como dissentimos do Relatório apresentado, optamos por apresentar o presente Voto em Separado, nos termos facultados pela Carta regimental (art. 132, § 6º, I).

Quanto ao exame da proposição à luz da nossa Lei Maior, cabe-nos inicialmente fazer referência ao art. 4º, § 2º, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) da Constituição de 5 de outubro de 1988.

Esse dispositivo assegurou a irredutibilidade da representação dos Estados e do Distrito Federal na Câmara dos Deputados existente naquela data.

Perceba-se que houve então a preocupação do legislador constituinte em atuar para que os Estados-membros da Federação não tivessem as suas bancadas de Deputados Federais reduzidas, posicionamento em sentido exatamente contrário ao que propõe a presente iniciativa, que pretende reduzir o número de Deputados de diversos Estados.

Os intérpretes da Constituição e também os que como nós participaram da sua elaboração se dividem quanto ao alcance desse dispositivo. Alguns entendem que a eficácia normativa da irredutibilidade firmada no § 2º do art. 4º do ADCT se exauriu com o final da Legislatura em que a nova Constituição foi aprovada, outros – onde nos incluímos – entendem que onde o constituinte não pôs limite temporal, não é legítimo ao intérprete colocar tal limite.

Mas independentemente do debate sobre o alcance temporal do dispositivo do ADCT em tela, não há dúvida sobre a preocupação do legislador constituinte de evitar a redução das bancadas estaduais na Câmara Federal.

Por outro lado, cumpre também recordar o disposto no art. 3º, III, da Constituição Federal, que estatui como um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil a redução das desigualdades sociais e regionais.

SF/13727.09300-44

Pela presente proposta, a Região Nordeste terá sua bancada reduzida em cinco Deputados, destacando-se que o Estado da Paraíba perderá dois Deputados juntamente com o Estado do Piauí. Das cinco regiões nacionais apenas a bancada da Região Sul terá também redução, de apenas um Deputado, enquanto as demais ou não terão redução ou terão acréscimo de Deputados.

Ora, a proposta de redução da bancada da Região Nordeste se choca diretamente com o objetivo fundamental que o art. 3º, III da Constituição Federal – acima referido – estabelece para a República Federativa do Brasil, qual seja, o de reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Com efeito, todos nós sabemos que a dimensão político-institucional das unidades federativas e das regiões do País está vinculada aos quantitativos das respectivas bancadas na Câmara Federal.

Em face do que até aqui expusemos convém destacar que cabe ao Senado Federal atuar com redobrada prudência em matéria que tem o potencial de aprofundar desigualdades que possam alimentar conflitos regionais.

A propósito, recordamos que a razão fundamental para a existência do Senado no regime de governo federativo é exatamente a de buscar o equilíbrio da Federação, para desestimular agravos entre os Estados-membros e eliminar tendências que possam estimular qualquer espécie de secessão, ante a cláusula de indissolubilidade da União, garantida no art. 1º da Constituição Federal e da cláusula pétrea da intangibilidade da Federação, insuscetível de abolição, ainda que por emenda à Constituição, em face do que dispõe o art. 60, § 4º, I, do Estatuto Magno.

Desse modo, diante de relativo equilíbrio entre as diferentes unidades federativas, no que se refere às bancadas parlamentares na Câmara dos Deputados, não deve e não pode ser o Senado – a Casa da Federação – atuar para atiçar divergências nesta matéria.

Segundo avaliamos, o tema que diz respeito aos quantitativos das bancadas dos Estados e das Regiões na Câmara dos Deputados deve

SF/13727.09300-44

ser tratado no bojo da sempre aguardada e ainda não realizada Reforma Política, juntamente com outros tópicos, como a duração dos mandatos no Executivo e no Legislativo, a reeleição ou não dos Chefes do Poder Executivo, o sistema eleitoral, a coincidência ou não das eleições, dentre outros.

De outra parte, sem embargo do que expusemos até aqui, queremos louvar o esforço do Senador Eduardo Lopes em buscar uma solução para o tema das bancadas federais na Câmara dos Deputados, por meio do PLS nº 221, de 2013 – Complementar.

E se não podemos concordar com a sua aprovação, pelas razões que aqui aduzimos e outras mais, devemos deixar expresso que aprovamos totalmente outra proposição de iniciativa do Senador Eduardo Lopes sobre o mesmo tema.

Trata-se do Projeto de Decreto Legislativo do Senado (PDS) nº 85, deste ano de 2013, pelo qual o Senador Eduardo Lopes está propondo a sustação de ato do Tribunal Superior Eleitoral, que invadindo competência do Congresso Nacional, em abril próximo passado, por meio da Resolução nº 23.389 do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), de 9 de abril de 2013, também alterou de forme extemporânea os quantitativos das bancadas estaduais na Câmara Federal.

Queremos também, saudar os esforços e o relatório do Senador Pedro Taques, com o objetivo de aperfeiçoar o PLS nº 221, de 2013 – Complementar. Todavia, conforme aqui expusemos, a matéria que envolve os quantitativos das bancadas dos Estados e das Regiões na Câmara dos Deputados é matéria que deve ser tratada levando-se em conta o potencial que para desequilibrar as relações entre as unidades federativas e assim requer mais maturação.

Sendo assim, definitivamente não podemos aprovar sem mais reflexão, sem estudos extensos e profundos, matéria tão complexa e especialmente tão sensível para o equilíbrio da Federação, para o tema do desenvolvimento regional.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2013 – Complementar.

SF/13727.09300-44

Sala da Comissão,

Senador CÁSSIO CUNHA LIMA

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 221, DE 2013
(Complementar)

Dispõe sobre o número total de Deputados Federais, fixa a representação por Estado e pelo Distrito Federal para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), nos termos do art. 45, § 1º, da Constituição Federal, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O número total de Deputados Federais, previsto no art. 45, § 1º, da Constituição Federal, é de quinhentos e treze.

Parágrafo único. Nenhuma das unidades da Federação terá menos de oito ou mais de setenta Deputados Federais.

Art. 2º A representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), proporcional à população de cada uma dessas unidades da Federação e observados os limites referidos no parágrafo único do art. 1º, é a constante do Anexo I desta Lei Complementar.

Parágrafo único. Para o estabelecimento da representação de que trata este artigo são obedecidos os seguintes critérios:

I – definição do Quociente Populacional Nacional (QPN), mediante a divisão do número total da população do País pelo número total de Deputados Federais definido no art. 1º;

II – definição do Quociente Populacional Estadual (QPE) de cada Estado e do Distrito Federal, mediante a divisão do número total de habitantes de cada uma dessas unidades da Federação pelo QPN, desprezada a fração;

III - o QPE de cada unidade da Federação equivale ao número inicial de cadeiras que cada uma tem direito na Câmara dos Deputados;

IV – para atender ao disposto no parágrafo único do art. 1º, o QPE das unidades da Federação que resulte inferior a oito é aumentado para tal quantitativo e o QPE que resulte superior a setenta é reduzido para este quantitativo;

V – feitos os cálculos descritos nos incisos anteriores as sobras de cadeiras são distribuídas da seguinte forma:

a) excluem-se as unidades da Federação com QPE menor do que oito e maior do que setenta;

b) em seguida, dividi-se a população de cada uma das demais unidades da Federação pelo número de cadeiras obtidas mais um;

c) a unidade da Federação com a Maior Média (MM) resultante da divisão prevista na alínea *b* preenche uma das cadeiras vagas;

d) o cálculo descrito nas alíneas *b* e *c* deverá ser repetido até que todas as cadeiras sejam preenchidas.

Art. 3º Os ajustes procedidos por esta Lei Complementar na representação a que se refere o *caput* têm como base a atualização estatística demográfica efetuada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com data de referência em 1º de julho de 2012 e publicada no Diário Oficial da União de 31 de agosto de 2012, 1ª Sessão.

Art. 4º Os ajustes subsequentes, necessários ao cumprimento da periodicidade determinada pelo § 1º do art. 45 da Constituição Federal, serão procedidos com base na atualização estatística demográfica da população dos Estados e do Distrito Federal disponibilizada pelo órgão competente, sendo a representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal fixada na forma do art. 23, inciso IX, da Lei nº. 4.737, de 15 de julho de 1965 ("Código Eleitoral"), observado o disposto no parágrafo único do art. 1º e no *parágrafo único* do art. 2º desta Lei.

Art. 5º. Revoga-se a Lei Complementar nº. 78, de 30 de dezembro de 1993.

Art. 6º Esta Lei complementar entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A iniciativa que ora submetemos à deliberação desta Casa pretende dar efetividade ao art. 45, § 1º, da Constituição Federal, assegurando ao Congresso Nacional o exercício de prerrogativa indelegável que lhe foi conferida pela Lei Maior.

Com efeito, o art. 45, § 1º, da Constituição Federal preceitua que o número total de Deputados Federais, bem como a representação por Estado e pelo Distrito Federal, será estabelecido por Lei Complementar, proporcionalmente à população, procedendo-se aos ajustes necessários, no ano anterior às eleições, para que nenhuma daquelas unidades da Federação tenha menos de oito ou mais de setenta Deputados.

Ocorre que o Congresso Nacional não vem exercendo a importante e indelegável prerrogativa que lhe confere o § 1º do art. 45 da Constituição Federal.

Deveras, apenas por uma vez após a Constituição de 1988, e de forma inadequada, mediante a Lei Complementar nº 78, de 30 de dezembro de 1993, o Congresso Nacional tratou parcialmente da matéria de que cuidamos, procedendo delegação inconstitucional ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE), para a fixação da representação de cada Estado e do Distrito Federal na Câmara dos Deputados.

Conforme nos ensina a doutrina, as delegações de poder são possíveis apenas aonde a Lei Maior as prevê expressamente. Assim, por exemplo, o art. 68 da Constituição Federal estabelece que as leis delegadas serão elaboradas pelo Presidente da República, que deverá solicitar a delegação ao Congresso Nacional.

Não há como, pois, delegar ao TSE o tratamento de matéria que a Carta Política reserva ao Congresso Nacional.

Ademais, o § 1º do mesmo art. 68 preceitua que a matéria reservada à Lei Complementar não pode ser objeto de delegação, nem ao Presidente da República e muito menos ao TSE.

Por outro lado, agravando ainda mais o quadro de inconstitucionalidade hoje verificado em matéria de definição da representação dos Estados e do DF na Câmara dos Deputados, o TSE, no mês de abril próximo passado, decidiu inopinadamente proceder à redistribuição de cadeiras de Deputados Federais entre os diversos Estados.

Registre-se, a propósito, que tal decisão não foi unânime, tendo a oposição de dois Ministros daquela Corte, ambos com assento no Supremo Tribunal Federal (Ministros Carmem Lúcia e Marco Aurélio), que infelizmente não lograram que a Corte Eleitoral desse ouvidos às suas judiciosas ponderações sobre a inconstitucionalidade da medida, considerada a jurisprudência fixada pelo Excelso Pretório, confira-se:

> "Ação Direta de Inconstitucionalidade - **TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL - RESOLUÇÃO** nº 16.336/90 - **INCONSTITUCIONALIDADE POR AÇÃO** (...) **a norma consubstanciada no art. 45, § 1º, da Constituição Federal** de 1988, **reclama e necessita**, para efeito de sua plena aplicabilidade, de integração normativa, a ser operada, mediante adequada **intervenção legislativa do Congresso Nacional** (*interpositio legislatoris*), **pela edição de lei complementar, que constitui o único e exclusivo instrumento juridicamente idôneo, apto a viabilizar e concretizar a fixação do número de Deputados Federais por Estado-membro. - a ausência dessa Lei Complementar** (*vacuum juris*), que constitui o necessário instrumento normativo de integração, **não pode ser suprida por outro ato estatal qualquer,** especialmente um provimento de caráter jurisdicional, **ainda que emanado desta Corte.** (**ADI 267 - MC/DF**)

Assim, para sanar a atual situação de inconstitucionalidade e para evitar que se repita no futuro, é que estamos submetendo aos nossos Pares a presente iniciativa.

A proposição mantém o número total de Deputados Federais, nos atuais quinhentos e treze.

Outrossim, para dar efetividade à competência conferida ao Congresso Nacional pelo art. 45, § 1º, da Constituição Federal se está estabelecendo a representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal para a próxima legislatura, a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019), nos termos do Anexo Único.

Ademais, para conferir transparência estamos, estatuindo os critérios de cálculo adotados para definir a representação de que se trata.

Tais critérios de cálculo são os mesmos adotados pelo Tribunal Superior Eleitoral, com base nos arts. 106, 107 e 109 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), que definem o quociente eleitoral e os quocientes partidários nas eleições proporcionais.

Não se trata de opção caprichosa, mas que guarda absoluta coerência com o sistema constitucional da proporcionalidade, que tem por objetivo assegurar na Câmara Federal uma representação proporcional ao número de votos obtidos por cada uma das legendas políticas. Nas palavras de MIRABEAU, destacado ativista e teórico da Revolução Francesa, o Parlamento deve ser um mapa reduzido do povo e é isso que se buscou respeitar na presente proposição.

A fixação dos critérios para aproveitamento das sobras de cadeiras também tem como paradigma o Código Eleitoral e o estatuído na Carta Cidadã, que determina a realização dos "ajustes necessários, no ano anterior às eleições", para que nenhuma das unidades da Federação tenha menos de oito e mais de setenta representantes.

Por outro lado, os ajustes procedidos na representação dos Estados e do DF na Câmara dos Deputados foram efetuados com base na última atualização estatística demográfica efetuada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com data de referência em 1º de julho de 2012 e publicada no Diário Oficial da União de 31 de agosto de 2012, 1ª Sessão (Resolução nº 7, de 30 de agosto de 2012).

Embora, nos termos do art. 45, § 1º, da CF, o ideal fosse que os ajustes que ora pretendemos realizar se dessem com base em atualização estatística da população efetuada pelo IBGE neste ano de 2013, como não há hoje previsão legal para o fornecimento dessa atualização, providência que depende de iniciativa legislativa do Presidente da República, dada a personalidade jurídica daquele órgão, estamos utilizando os dados de 2012, os últimos disponibilizados.

De outra parte, com vistas às eleições de 2018, e com a necessária antecedência, estamos estatuindo que, de posse da atualização estatística demográfica da população dos Estados e do Distrito Federal, cuja realização hoje é cometida, por lei, ao IBGE, o TSE, no exercício de sua competência normativa legalmente fixada (art. 23, inciso IX, da Lei nº. 4.737, de 15 de julho de 1965 - "Código Eleitoral"), proceda aos cálculos aritméticos, observada a sistemática ora estatuída pelo Congresso Nacional, necessários ao ajuste na representação de Deputados Federais por Estado e pelo Distrito Federal.

A tarefa deferida àquela Corte se resumirá à elaboração de cálculo aritmético, cuja conferência e oposição, por eventual erro material, podem ser realizadas facilmente pelos interessados. Por outra quadra, a realização e divulgação das operações matemáticas ditadas pelo Congresso Nacional não têm complexidade e implicações que exijam a sua intervenção para produção legislativa, recorrente, de trâmite diferenciado.

Assim, não se está aqui a fazer nova "relegação" de competência legislativa àquela Corte, como se deu com a Lei Complementar nº. 78/1993.

Neste ponto, merece registro, que ao imiscuir-se em proceder aos ajustes em questão, o TSE arvorou-se em criar critérios objetivos para os cálculos da representação na Câmara dos Deputados, tarefa que a Carta da República atribui, de forma indelegável, ao Parlamento.

Desse modo, nos termos da proposição que ora submetemos aos ilustres Pares, fica resgatada e reafirmada a competência do Congresso Nacional, para definir a representação dos Estados e do DF na Câmara dos Deputados, e preservada a majestade da Constituição Federal.

Em face da importância da matéria, solicitamos o apoio de nossos Pares para a aprovação do presente projeto de lei complementar.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO LOPES**

ANEXO ÚNICO AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2013 – COMPLEMENTAR (Representação por Estado e pelo Distrito Federal na Câmara dos Deputados para a Quinquagésima Quinta Legislatura (2015-2019)

ESTADO	NÚMERO DE DEPUTADOS
São Paulo	70
Minas Gerais	55
Rio de Janeiro	53
Bahia	39
Rio Grande do Sul	30
Paraná	29
Pernambuco	24
Ceará	23
Pará	21
Maranhão	18
Goiás	17
Santa Catarina	17
Paraíba	10
Amazonas	10
Espírito Santo	9
Piauí	8
Alagoas	8
Rio Grande do Norte	8

Mato Grosso	8
Mato Grosso do Sul	8
Distrito Federal	8
Sergipe	8
Rondônia	8
Tocantins	8
Acre	8
Amapá	8
Roraima	8

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

"....

Art. 45. A Câmara dos Deputados compõe-se de representantes do povo, eleitos, pelo sistema proporcional, em cada Estado, em cada Território e no Distrito Federal.

§ 1º - O número total de Deputados, bem como a representação por Estado e pelo Distrito Federal, será estabelecido por lei complementar, proporcionalmente à população, procedendo-se aos ajustes necessários, no ano anterior às eleições, para que nenhuma daquelas unidades da Federação tenha menos de oito ou mais de setenta Deputados.

....

Art. 68. As leis delegadas serão elaboradas pelo Presidente da República, que deverá solicitar a delegação ao Congresso Nacional.

§ 1º - Não serão objeto de delegação os atos de competência exclusiva do Congresso Nacional, os de competência privativa da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal, a matéria reservada à lei complementar, nem a legislação sobre:

I - organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;

II - nacionalidade, cidadania, direitos individuais, políticos e eleitorais;

III - planos plurianuais, diretrizes orçamentárias e orçamentos.

§ 2º - A delegação ao Presidente da República terá a forma de resolução do Congresso Nacional, que especificará seu conteúdo e os termos de seu exercício.

§ 3º - Se a resolução determinar a apreciação do projeto pelo Congresso Nacional, este a fará em votação única, vedada qualquer emenda.

.....

LEI COMPLEMENTAR nº. 78, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1993

Disciplina a fixação do número de Deputados, nos termos do art. 45, § 1º, da Constituição Federal.

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

Art. 1º Proporcional à população dos Estados e do Distrito Federal, o número de deputados federais não ultrapassará quinhentos e treze representantes, fornecida, pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, no ano anterior às eleições, a atualização estatística demográfica das unidades da Federação.

Parágrafo único. Feitos os cálculos da representação dos Estados e do Distrito Federal, o Tribunal Superior Eleitoral fornecerá aos Tribunais Regionais Eleitorais e aos partidos políticos o número de vagas a serem disputadas.

Art. 2º Nenhum dos Estados membros da Federação terá menos de oito deputados federais.

Parágrafo único.. Cada Território Federal será representado por quatro deputados federais.

Art. 3º O Estado mais populoso será representado por setenta deputados federais

Art. 4º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 30 de dezembro de 1993, 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO

Maurício Corrêa

LEI nº. 4.737, DE 15 DE JULHO DE 1965

Institui o Código Eleitoral.

"....

Art. 23 - Compete, ainda, privativamente, ao Tribunal Superior,

....

IX - expedir as instruções que julgar convenientes à execução deste Código;

....

Art. 106. Determina-se o quociente eleitoral dividindo-se o número de votos válidos apurados pelo de lugares a preencher em cada circunscrição eleitoral, desprezada a fração se igual ou inferior a meio, equivalente a um, se superior.

Art. 107 - Determina-se para cada Partido ou coligação o quociente partidário, dividindo-se pelo quociente eleitoral o número de votos válidos dados sob a mesma legenda ou coligação de legendas, desprezada a fração. (Redação dada pela Lei nº 7.454, de 30.12.1985)

....

Art. 109 - Os lugares não preenchidos com a aplicação dos quocientes partidários serão distribuídos mediante observância das seguintes regras: (Redação dada pela Lei nº 7.454, de 30.12.1985)

I - dividir-se-á o número de votos válidos atribuídos a cada Partido ou coligação de Partidos pelo número de lugares por ele obtido, mais um, cabendo ao Partido ou coligação que apresentar a maior média um dos lugares a preencher; (Redação dada pela Lei nº 7.454, de 30.12.1985)

II - repetir-se-á a operação para a distribuição de cada um dos lugares. (Redação dada pela Lei nº 7.454, de 30.12.1985)

§ 1º - O preenchimento dos lugares com que cada Partido ou coligação for contemplado far-se-á segundo a ordem de votação recebida pelos seus candidatos. (Redação dada pela Lei nº 7.454, de 30.12.1985)

§ 2º - Só poderão concorrer à distribuição dos lugares os Partidos e coligações que tiverem obtido quociente eleitoral. (Redação dada pela Lei nº. 7.454, de 30.12.1985)

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

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

2

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

PARECER Nº , DE 2013

SF/13954.46545-52

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

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SF/13954.46545-52

SF/13954.46545-52

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SF/13954.46545-52

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

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

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

II – ANÁLISE

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

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

SF/13954.46545-52

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

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

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

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

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

SF/13954.46545-52

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

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

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

III – VOTO

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

Sala de Reuniões,

, Presidente

, Relator

SF/13954.46545-52

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 38, DE 2013

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

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - ter inscrição nos órgãos fazendários; e

V - possuir alvará de funcionamento expedido pela autoridade local.

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

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

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

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

§ 5° O registro terá a validade de:

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

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

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

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

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

Parágrafo único. É vedado aos entes públicos:

I – fixar preços de atividades relacionadas com a desmontagem;

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

III – estabelecer regra de exclusividade territorial.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I – os requisitos de segurança;

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

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

IV - a forma de rastreabilidade.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 14. São infrações leves:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15. São infrações médias:

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

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

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

Art. 16. São infrações graves:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 23, DE 2011

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

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II
DA AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAMENTO

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

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

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

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

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

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

III – comprovante de inscrição perante os órgãos fazendários;

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III
DAS OPERAÇÕES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I – a infração ao art. 14 desta Lei;

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

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

Art. 21. Serão consideradas infrações de natureza gravíssima:

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

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

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

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

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

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

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

"Art. 126.....

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

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

Justificação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 3 de fevereiro de 2011.

Deputado Armando Vergílio (PMN/GO)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

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

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

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

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

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 353, DE 2012

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

I – do proprietário se o veículo não for segurado;

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Com esses exemplos concluímos que a inexistência de legislação eficaz

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**

4

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

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

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

.....

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

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

3

ITEM 4

ADENDO AO PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre os Projetos de Lei do Senado nºs 517, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que *institui e disciplina o uso da mediação como instrumento para prevenção e solução consensual de conflitos*, 405, de 2013, do Senador RENAN CALHEIROS, que *dispõe sobre a mediação extrajudicial*, e 434, de 2013, do Senador JOSÉ PIMENTEL, que *dispõe sobre a mediação*.

SF/13680.15189-34
Página: 1/24 11/12/2013 10:31:35
b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

RELATOR: Senador **VITAL DO RÊGO**

Em aditamento ao Relatório dos Projetos de Lei do Senado (PLS) nºs 517, de 2011; e 405 e 434, de 2013, que tratam do uso da mediação para a solução consensual de conflitos, incorporo, com ajustes de redação e de técnica legislativa, as sugestões de aprimoramento do texto do Substitutivo anteriormente apresentado, ofertados pela Advocacia-Geral da União (AGU), por intermédio da Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da República. Além disso, analiso as Emendas nºs 1 e 2, apresentadas pelo Senador Pedro Taques, e 3 a 5, apresentadas pelo Senador Gim.

Recebido em 11/12/13
Hora: 10:50
Willy da Cruz Moura - Matr. 2212
CCJ-SF

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517/11
Fl. 102

As sugestões da AGU versam sobre a solução consensual de conflitos no âmbito da Administração Pública, à qual é dedicado um capítulo do Substitutivo ora reformulado.

De acordo com o texto, agora incrementado, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão criar câmaras de prevenção e resolução administrativa de conflitos, com competência para:

I – dirimir conflitos entre órgãos e entidades da administração pública;

II – avaliar a admissibilidade dos pedidos de resolução de conflitos, por meio de composição, no caso de controvérsia entre particular e pessoa jurídica de direito público; e

III – promover, quando couber, a celebração de termo de ajustamento de conduta.

No âmbito da União, o Substitutivo estabelece a possibilidade de resolução de conflitos por adesão do interessado, desde que atendidos os requisitos e condições previstos em ato próprio da Advocacia-Geral da União.

Também a AGU terá a incumbência de promover a conciliação e dirimir os conflitos que envolvam somente órgãos e pessoas jurídicas de direito público vinculadas à Administração Pública Federal.

Observo que não há que se falar em vício de inconstitucionalidade formal dos dispositivos que aludem à AGU, pois a matéria versada no Substitutivo já se encontra no âmbito legal de competência do órgão, nos termos do que dispõe o art. 4º, incisos X a XIII

SF/13680.15189-34
Página: 2/24 11/12/2013 10:31:35
b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 512 DE 11
Fl.

e § 2º, da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993, que *institui a Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União e dá outras providências*.

Além disso, aplica-se na espécie o princípio de que não há nulidade se não houver prejuízo: *pas de nullité sans grief*.

Com efeito, os dispositivos que aludem à atuação da AGU foram sugeridos pelo próprio órgão, de modo que não há como apontar prejuízo no processo de formação da lei.

Não bastasse, é razoável aplicar ao processo legislativo, neste ponto, o princípio da instrumentalidade das formas processuais. O processo não pode ser um fim em si mesmo, servindo, ao contrário, de instrumento para o advento da lei, que é o produto final do exercício, pelo Poder Legislativo, de sua função legiferante. Não havendo demonstração de prejuízo pela parte que aponta a inconstitucionalidade formal, não é razoável que, por puro preciosismo, recusem-se as sugestões da AGU, que, de resto, teriam que ser apresentadas em projeto autônomo, perante a Câmara dos Deputados, com evidente desperdício de tempo.

Não obstante, propomos suprimir os dispositivos que estabelecem que o Ministério da Educação incentivará as entidades de ensino superior a incluírem em seus currículos disciplinas sobre mediação. É que dispositivo similar constava do Parecer ao PLS nº 406, de 2013, que versa sobre arbitragem, tendo sido posteriormente suprimido, em acolhimento a emenda apresentada pelo Senador Pedro Taques, que apontava vício de iniciativa.

Além disso, para manter a coerência do texto, propomos também a supressão dos dispositivos que estabeleciam atribuições similares

SF/13680.15189-34

Página: 3/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 554/11
Fl.

à Ordem dos Advogados do Brasil, ao Conselho Nacional do Ministério Público e ao Conselho Nacional de Justiça.

Passemos, agora, à análise das emendas apresentadas ao Substitutivo pelo Senador Pedro Taques.

A **Emenda nº 1** propõe acrescentar ao *caput* do art. 25 uma ressalva, da seguinte forma:

> **"Art. 25.** Ao receber a petição inicial, se o juiz verificar que a controvérsia é passível de solução pela via da mediação, encaminhará o processo ao mediador judicial, designado por distribuição, **salvo se estiver acompanhada de declaração de dispensa do procedimento.**"

Argumenta o Senador Pedro Taques que, sendo a mediação um procedimento orientado pelo princípio da autonomia da vontade das partes, conforme estabelece o art. 2º, V, da própria Emenda Substitutiva, o art. 25 deveria prever a possibilidade de se dispensar, de imediato, a mediação, o que ocorreria mediante declaração expressa nesse sentido, anexada à petição inicial.

Por considerá-la procedente, acolhemos a Emenda nº 1, para acrescentar ao final do art. 25 do Substitutivo a ressalva: "salvo se estiver acompanhada de declaração em que o autor expresse recusa ao procedimento".

A **Emenda nº 2** altera o art. 30 do Substitutivo para restringir as hipóteses de a Administração Pública figurar, como parte, em procedimento de mediação. Nos termos da emenda, não poderá ser objeto de mediação a prática de atos ou a concessão de direitos que necessitem de

SF/13680.15189-34
Página: 4/24 11/12/2013 10:31:35
b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4
SÃO DE CONSTITUIÇÃO, TIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS nº 517 DE 11/12

autorização do Poder Legislativo ou que resultem em manifesta onerosidade para a Administração Pública.

O Senador Pedro Taques sustenta, com fundamento em decisões do Supremo Tribunal Federal, que "a Administração Pública é vinculada pelo princípio da legalidade e a negociação coletiva demanda a existência de partes detentoras de ampla autonomia negocial, o que não se realiza no plano da relação estatutária".

Além disso, o autor da emenda suprime do texto original do Substitutivo o dispositivo que autorizava a criação de conselhos de mediação no âmbito de cada entidade ou órgão público dos Entes Federados, por entender que não cabe à União, por lei federal, dispor sobre órgãos dos demais Entes Federados.

Acolhemos parcialmente, com ajuste de redação, a emenda, para incluir no art. 30 o seguinte § 4º:

> § 4º Não se incluem na competência dos órgãos mencionados no *caput* deste artigo as controvérsias que somente possam ser resolvidas por atos ou concessão de direitos sujeitos a autorização do Poder Legislativo ou que possam acarretar onerosidade excessiva para a Administração Pública.

Com relação à impossibilidade de, no presente caso, lei federal dispor sobre a possibilidade de criação, pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, de câmaras de prevenção e resolução administrativa de conflitos, pedimos vênia para dissentir do autor da emenda.

É preciso ter em conta que o Substitutivo estabelece uma política nacional de mediação entre particulares e de resolução de conflitos

SF/13680.15189-34

Página: 5/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 514 DE 13
FL 113

envolvendo a Administração Pública. O fundamento constitucional para isso está no art. 24, XI, da Carta da República:

> **Art. 24.** Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:
>
> .....
>
> XI – procedimento em matéria processual;
>
> .....

Tratando-se de matéria submetida à competência legislativa concorrente, a implementação das referidas câmaras de prevenção e resolução administrativa de conflitos dependerá, obviamente, de produção de norma no âmbito estadual, distrital e municipal.

Aliás, a título de comparação, trazemos à baila a Lei nº 12.153, de 22 de dezembro de 2009, cujo art. 1º estabelece:

> **Art. 1º** Os Juizados Especiais da Fazenda Pública, órgãos da justiça comum e integrantes do Sistema dos Juizados Especiais, serão criados pela União, no Distrito Federal e nos Territórios, e pelos Estados, para conciliação, processo, julgamento e execução, nas causas de sua competência.
>
> .....

Esse é um exemplo de lei federal, perfeitamente implementada sem qualquer argüição de inconstitucionalidade, que, ao dispor sobre uma política de âmbito nacional, sinalizou as providências que deveriam ser adotadas pelos Estados, e efetivamente o foram.

Além disso, cabe observar que o comando acima transcrito é imperativo – os juizados especiais **serão** criados –, ao passo que o Substitutivo estabelece mera possibilidade de criação das câmaras de prevenção e resolução administrativa de conflitos.

SF/13680.15189-34

Página: 6/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
Fl. 44

Não há que se falar, portanto, em ofensa ao princípio federativo.

A **Emenda nº 5**, do Senador Gim, promove alteração no art. 36 da redação original do Substitutivo, que foi suprimido, como disse antes, como decorrência do acolhimento de emenda do Senador Pedro Taques ao PLS nº 405, de 2013, que incidia sobre dispositivo similar.

Considero, portanto, prejudicada a emenda.

Da mesma forma, restam prejudicadas as **Emendas nºs 3 e 4**, também do Senador Gim, pois versam sobre mediação envolvendo órgãos e entidades da Administração Pública, matéria essa já contemplada e totalmente regulada no texto reformulado do Substitutivo, em virtude do acolhimento das sugestões formuladas pela AGU e pela PGFN.

Por todo o exposto, tendo por prejudicadas as Emendas nºs 3, 4 e 5 e acolhendo, com ajustes, a Emenda nº 1 e, parcialmente, a Emenda nº 2, somos pela **aprovação** do PLS nº 517, de 2011, na forma da emenda substitutiva apresentada a seguir, que aproveita, de forma harmônica, dispositivos e contribuições dos PLS nºs 405 e 434, ambos de 2013, e, ainda, incorpora, com ajustes de redação e de técnica legislativa, as sugestões ofertadas pela Advocacia-Geral da União.

EMENDA Nº - 1 CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 517, DE 2011

SF/13680.15189-34

Página: 7/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS Nº 517 DE 11
Fl. 115

Dispõe sobre a mediação entre particulares como meio alternativo de solução de controvérsias e sobre a composição de conflitos no âmbito da Administração Pública.

SF/13680.15189-34

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a mediação como meio alternativo de solução de controvérsias entre particulares e sobre a composição de conflitos no âmbito da Administração Pública.

§ 1º Considera-se mediação a atividade técnica exercida por terceiro imparcial e sem poder decisório, que, escolhido ou aceito pelas partes, as auxilia e estimula a identificar ou desenvolver soluções consensuais para a controvérsia.

§ 2º Aplica-se a mediação para a resolução consensual de conflitos envolvendo pessoas físicas ou pessoas jurídicas de direito privado, nos termos do que dispõe o Capítulo I desta Lei.

§ 3º A composição de conflito em que ao menos uma parte é pessoa jurídica de direito público seguirá o regramento estabelecido no Capítulo II desta Lei.

Página: 8/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

Capítulo I

Da Mediação

Seção I

Disposições Gerais

Art. 2º A mediação será orientada pelos seguintes princípios:

I – imparcialidade do mediador;

II – isonomia entre as partes;

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS Nº 517 DE 11
Fl. 116

III – oralidade;

IV – informalidade;

V – autonomia da vontade das partes;

VI – busca do consenso;

VII – confidencialidade.

Parágrafo único. Ninguém será obrigado a submeter-se a procedimento de mediação.

Art. 3º Somente pode ser objeto de mediação o conflito que verse sobre matéria que admita transação.

§ 1º A mediação pode versar sobre todo o conflito ou parte dele.

§ 2º Os acordos envolvendo direitos indisponíveis e transigíveis devem ser homologados em juízo, exigida a oitiva do Ministério Público quando houver interesse de incapazes.

§ 3º Não se submete à mediação o conflito em que se discute:

I – filiação, adoção, poder familiar ou invalidade de matrimônio;

II – interdição;

III – recuperação judicial ou falência.

Seção II

Dos Mediadores

Subseção I

Disposições Comuns

SF/13680.15189-34

Página: 9/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS Nº 517 DE 11
Fl.

Art. 4º O mediador será escolhido pelas partes ou, se for indicado, deverá ser por elas aceito.

§ 1º O mediador conduzirá o processo de comunicação entre as partes, buscando o entendimento e o consenso e facilitando a resolução do conflito por acordo.

§ 2º No desempenho de sua função, o mediador procederá com imparcialidade, independência e discrição.

Art. 5º Aplicam-se ao mediador as mesmas hipóteses legais de impedimento e suspeição do juiz.

Art. 6º O mediador ficará impedido de assessorar, representar ou patrocinar qualquer parte que tenha se submetido a mediação por ele conduzida nos dois anos anteriores.

Art. 7º Salvo acordo em sentido contrário, o mediador não poderá atuar como árbitro, nem funcionar como testemunha em processos judiciais ou arbitrais pertinentes a conflito em que tenha atuado como mediador.

Art. 8º O mediador e todos aqueles que o assessoram no procedimento de mediação, quando no exercício de suas funções ou em razão delas, são equiparados a servidor público, para os efeitos da legislação penal.

Subseção II

Dos Mediadores Extrajudiciais

Art. 9º Poderá funcionar como mediador extrajudicial qualquer pessoa capaz, que tenha a confiança das partes e que se considere capacitada para fazer mediação, independentemente de integrar qualquer tipo de conselho ou associação ou nele inscrever-se.

SF/13680.15189-34

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4 Página: 10/24 11/12/2013 10:31:35

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL. 118

Subseção III

Dos Mediadores Judiciais

Art. 10. Poderá atuar como mediador judicial a pessoa capaz, graduada há pelo menos dois anos em curso de ensino superior de instituição reconhecida pelo Ministério da Educação e que tenha obtido capacitação em escola ou entidade de formação de mediadores, reconhecida pelo Conselho Nacional de Justiça ou pela Escola Nacional de Mediação e Conciliação do Ministério da Justiça.

§ 1º Os tribunais manterão cadastros atualizados dos mediadores habilitados e autorizados a atuar em mediação judicial.

§ 2º A inscrição no cadastro de mediadores judiciais será requerida pelo interessado ao tribunal com jurisdição na área em que pretenda exercer a mediação.

§ 3º Será compulsoriamente excluído do cadastro o mediador que:

I – violar os princípios previstos nesta Lei;

II – sendo impedido ou suspeito, atuar em procedimento de mediação;

III – for condenado definitivamente em decorrência de ação penal ou de improbidade administrativa.

§ 4º Nos casos dos incisos I e II do § 3º, o procedimento disciplinar para a exclusão do cadastro de mediadores será processado e julgado perante o tribunal sob cuja jurisdição houver ocorrido a infração, assegurado o direito ao contraditório.

§ 5º O tribunal deverá informar o nome dos mediadores que forem excluídos de seu cadastro ao Conselho Nacional de Justiça, que encaminhará tal informação aos demais tribunais, para que procedam à imediata exclusão, sem necessidade de procedimento disciplinar.

§ 6º O mediador que for excluído compulsoriamente do cadastro de mediadores de um tribunal não será mais admitido em nenhum outro.

SF/13680.15189-34

Página: 11/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS Nº 517 DE 2013
Fl. 119

Art. 11. A remuneração devida aos mediadores judiciais será fixada pelos tribunais e será custeada pelas partes.

Parágrafo único. A gratuidade em relação à parte que alega ser juridicamente pobre dependerá da aceitação do mediador.

SF/13680.15189-34

Seção III

Do Procedimento de Mediação

Subseção I

Disposições Comuns

Art. 12. A pessoa designada para funcionar como mediador deverá comunicar às partes qualquer fato ou circunstância que possa suscitar dúvida em relação à sua imparcialidade para mediar o conflito, oportunidade em que poderá ser recusado por qualquer delas.

Art. 13. No início da primeira reunião de mediação, e sempre que julgar necessário, o mediador deverá alertar as partes acerca das regras de confidencialidade aplicáveis ao procedimento.

Art. 14. A requerimento das partes ou do mediador, com anuência daquelas, poderão ser admitidos outros mediadores para funcionarem no mesmo procedimento, quando isso for recomendável em razão da natureza e da complexidade do conflito.

Art. 15. Ainda que haja processo arbitral ou judicial em curso, as partes poderão submeter-se a mediação, hipótese em que requererão ao juiz ou árbitro a suspensão do processo por prazo suficiente para a solução consensual do litígio.

§ 1º É irrecorrível a decisão que suspende o processo nos termos requeridos de comum acordo pelas partes.

Página: 12/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL. 107

§ 2º A suspensão do processo não obsta a concessão de medidas de urgência pelo juiz ou pelo árbitro.

Art. 16. As partes poderão ser assistidas por advogados.

Parágrafo único. Se apenas uma das partes estiver assistida por profissional da advocacia, as outras poderão solicitar a nomeação de defensor *ad hoc*.

Art. 17. Considera-se instituída a mediação na data em que for firmado seu termo inicial.

§ 1º Constarão do termo inicial de mediação:

I – a qualificação das partes e dos seus procuradores, quando houver;

II – o nome, a profissão e o domicílio do mediador ou dos mediadores e, ainda, se for o caso, a identificação da entidade à qual as partes delegaram a indicação de mediadores;

III – a descrição do conflito submetido à mediação;

IV – a discriminação da responsabilidade pelo pagamento das despesas com a mediação e dos honorários do mediador, independentemente de se chegar a consenso;

V – local, data e as assinaturas do mediador, das partes e dos seus procuradores, quando houver.

§ 2º Poderão as partes incluir no termo inicial de mediação outras matérias que entendam relevantes, inclusive os limites do dever de confidencialidade aplicável a todos os envolvidos no procedimento, signatários do termo inicial de mediação.

§ 3º Enquanto transcorrer o procedimento de mediação, ficará suspenso o prazo prescricional a partir da data da assinatura do termo inicial.

SF/13680.15189-34

Página: 13/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL 14

Art. 18. Instituída a mediação, as reuniões posteriores com a presença das partes somente poderão ser marcadas com a sua anuência.

Art. 19. No desempenho da sua função, o mediador poderá reunir-se com as partes, em conjunto ou separadamente, ouvir terceiros e solicitar das partes informações que entender necessárias para o esclarecimento dos fatos e para facilitar o entendimento entre as partes.

Art. 20. O procedimento de mediação será encerrado lavrando-se seu termo final, quando for celebrado acordo ou quando não se justificarem novos esforços para a obtenção de consenso, seja por declaração do mediador nesse sentido ou por manifestação de qualquer das partes.

§ 1º O termo final de mediação conterá:

I – a qualificação das partes e dos seus procuradores e prepostos, quando houver;

II – o resumo do conflito;

III – a descrição do acordo, com os direitos e obrigações de cada parte, ou a declaração ou manifestação de não ser mais possível a obtenção de solução consensual;

IV – local, data, a assinatura do mediador e, caso tenha sido celebrado acordo, as assinaturas das partes e dos seus procuradores, quando houver.

§ 2º O termo final de mediação constitui título executivo extrajudicial e, quando homologado judicialmente, título executivo judicial.

Subseção II

Da Mediação Extrajudicial

Art. 21. O convite para iniciar o procedimento de mediação extrajudicial poderá ser feito por qualquer meio de comunicação.

SF/13680.15189-34

Página: 14/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
Fl. 122

Parágrafo único. O convite formulado por uma parte a outra considerar-se-á rejeitado se não for respondido no prazo estipulado em contrato ou, na falta deste, em até trinta dias da data de seu recebimento.

Art. 22. Não havendo estipulação acerca do procedimento, caberá ao mediador discipliná-lo tendo em conta as circunstâncias do caso, os interesses expressados pelas partes e a necessidade de uma solução expedita para o conflito.

Art. 23. Se, no termo inicial de mediação, as partes se comprometerem a não iniciar procedimento arbitral ou processo judicial durante certo prazo ou até o implemento de determinada condição, o árbitro ou o juiz suspenderá o curso da arbitragem ou da ação pelo prazo previamente acordado ou até o implemento dessa condição.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica às medidas de urgência em que o acesso ao Poder Judiciário seja necessário para evitar o perecimento de direito.

Subseção III

Da Mediação Judicial

Art. 24. Na mediação judicial, os mediadores serão designados por distribuição e submetidos à aceitação das partes.

Art. 25. Se o juiz, ao receber a petição inicial, verificar que a controvérsia é passível de solução pela via da mediação, encaminhará o processo ao mediador judicial, designado por distribuição, salvo se a petição estiver acompanhada de declaração em que o autor expresse recusa ao procedimento.

§ 1º Ao receber os autos, o mediador instará as partes, por qualquer meio de comunicação, a manifestarem-se no prazo de quinze dias acerca de sua disposição para submeter-se ao procedimento e de sua aceitação ao mediador designado.

SF/13680.15189-34

Página: 15/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL. 123

§ 2º Não havendo resposta de qualquer das partes, considerar-se-á rejeitado o procedimento de mediação, devendo o mediador devolver os autos imediatamente ao juiz para que este dê seguimento ao processo.

§ 3º Decidindo as partes submeterem-se ao procedimento de mediação e restando aceito o mediador, este designará a sessão inicial de mediação, em dia e hora previamente acordados, respeitado o prazo de trinta dias.

§ 4º Acatado o procedimento, mas recusado o mediador, este imediatamente o comunicará ao cartório ou secretaria judicial, que procederá à redistribuição dos autos a outro mediador.

Art. 26. O procedimento de mediação judicial deverá ser concluído em até sessenta dias, contados da primeira sessão, salvo quando as partes, de comum acordo, requererem sua prorrogação.

§ 1º Concluída a mediação sem a celebração de acordo, os termos inicial e final da mediação serão encaminhados ao juiz, que dará seguimento ao processo.

§ 2º Se houver acordo, os autos serão encaminhados ao juiz, que determinará o arquivamento da petição inicial e, desde que requerido pelas partes, homologará, por sentença irrecorrível, o termo final da mediação.

Art. 27. Solucionado o conflito pela mediação antes da citação do réu, não serão devidas custas judiciais finais.

Seção IV

Da Confidencialidade e suas Exceções

Art. 28. Toda e qualquer informação relativa ao procedimento de mediação será confidencial em relação a terceiros, não podendo ser revelada sequer em processo arbitral ou judicial, salvo se as partes expressamente decidirem de forma diversa ou quando sua divulgação for exigida por lei ou necessária para o cumprimento do acordo obtido pela mediação.

SF/13680.15189-34

Página: 16/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 515 DE 13
Fl. 124

§ 1º O dever de confidencialidade aplica-se ao mediador, às partes, seus prepostos, advogados, assessores técnicos e outras pessoas de sua confiança que tenham, direta ou indiretamente, participado do procedimento de mediação, alcançando:

I – declaração, opinião, sugestão, promessa ou proposta formulada por uma parte à outra na busca de entendimento para o conflito;

II – reconhecimento de fato por qualquer das partes no curso do procedimento de mediação;

III – manifestação de aceitação de proposta de acordo apresentada pelo mediador;

IV – documento preparado unicamente para os fins do procedimento de mediação.

§ 2º A prova apresentada em desacordo com o disposto neste artigo não será admitida em processo arbitral ou judicial.

§ 3º Não estará abrigada pela regra de confidencialidade a informação relativa à ocorrência de crime de ação pública.

Art. 29. Será confidencial a informação prestada por uma parte em sessão privada, não podendo o mediador revelá-la às demais, exceto se expressamente autorizado.

Capítulo II

Da Composição de Conflitos em que for Parte Pessoa Jurídica de Direito Público

Seção I

Das Disposições Comuns

Art. 30. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão criar câmaras de prevenção e resolução administrativa de conflitos, com competência para:

SF/13680.15189-34
Página: 17/24 11/12/2013 10:31:35
b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL 1251

I – dirimir conflitos entre órgãos e entidades da administração pública;

II – avaliar a admissibilidade dos pedidos de resolução de conflitos, por meio de composição, no caso de controvérsia entre particular e pessoa jurídica de direito público;

III – promover, quando couber, a celebração de termo de ajustamento de conduta.

§ 1º O modo de composição e o funcionamento das câmaras de que trata o *caput* serão estabelecidos em regulamento de cada ente federado.

§ 2º A submissão do conflito às câmaras de que trata o *caput* é facultativa e será cabível apenas nos casos previstos no regulamento do respectivo ente federado.

§ 3º Se houver consenso entre as partes, o acordo será reduzido a termo, e exceto no caso do inciso I, constituirá título executivo extrajudicial.

§ 4º Não se incluem na competência dos órgãos mencionados no *caput* deste artigo as controvérsias que somente possam ser resolvidas por atos ou concessão de direitos sujeitos a autorização do Poder Legislativo ou que possam acarretar onerosidade excessiva para a Administração Pública.

§ 5º Não se aplica o disposto nos incisos II e III do caput às controvérsias jurídicas em matéria tributária.

Art. 31. A instauração de procedimento administrativo para resolução consensual de conflito no âmbito da Administração Pública suspende a prescrição.

§ 1º Considera-se instaurado o procedimento quando o órgão ou entidade público emitir juízo positivo de admissibilidade, retroagindo a suspensão da prescrição à data da formalização do pedido de resolução consensual do conflito.

§ 2º Em se tratando de matéria tributária, a suspensão da prescrição deverá observar o disposto na Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 – Código Tributário Nacional.

SF/13680.15189-34

Página: 18/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 / 11
Fl. 126

Seção II

Dos Conflitos Envolvendo a Administração Pública Federal Direta, suas Autarquias e Fundações

Art. 32. A solução de controvérsias jurídicas que envolvam a Administração Pública Federal direta, suas autarquias e fundações poderão ser objeto de transação por adesão, com fundamento em:

I – autorização do Advogado-Geral da União, com base na jurisprudência pacífica do Supremo Tribunal Federal ou de tribunais superiores; ou

II – parecer do Advogado-Geral da União aprovado pelo Presidente da República.

§ 1º Os requisitos e condições da transação por adesão serão definidos em resolução administrativa própria.

§ 2º Ao fazer o pedido de adesão, o interessado deverá juntar prova de atendimento aos requisitos e condições estabelecidos na resolução administrativa.

§ 3º A resolução administrativa terá efeitos gerais e será aplicada aos casos idênticos, tempestivamente habilitados mediante pedido de adesão, ainda que solucione apenas parte da controvérsia.

§ 4º A adesão implicará renúncia do interessado ao direito sobre o qual se fundamenta a ação ou o recurso, eventualmente pendentes, de natureza administrativa ou judicial, no que tange aos pontos compreendidos pelo objeto da resolução administrativa.

§ 5º Se o interessado for parte em processo judicial inaugurado por ação coletiva, a renúncia ao direito sobre o qual se fundamenta a ação deverá ser expressa, mediante petição dirigida ao juiz da causa.

§ 6º A formalização de resolução administrativa destinada a transação por adesão não implica renúncia tácita à prescrição, nem sua interrupção ou suspensão.

SF/13680.15189-34

Página: 19/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL. 127

Art. 33. No caso de conflitos que envolvam controvérsia jurídica entre órgãos ou entidades de direito público que integram a Administração Pública Federal, a Advocacia-Geral da União deverá realizar a composição extrajudicial do conflito, observados os procedimentos previstos em ato do Advogado-Geral da União.

§ 1º Na hipótese do *caput*, se não houver acordo quanto à controvérsia jurídica, caberá ao Advogado-Geral da União dirimi-la, com fundamento na legislação.

§ 2º Nos casos em que a resolução da controvérsia implicar o reconhecimento da existência de créditos da União, de suas autarquias e fundações em face de pessoas jurídicas de direito público federais, a Advocacia-Geral da União solicitará ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a adequação orçamentária para a quitação das dívidas reconhecidas como legítimas.

§ 3º A composição extrajudicial do conflito não afasta a apuração de responsabilidade do agente público que deu causa à dívida, sempre que se verificar que sua ação ou omissão constitui, em tese, infração disciplinar.

§ 4º Nas hipóteses em que a matéria objeto do litígio esteja sendo discutida em ação de improbidade administrativa ou sobre ela haja decisão do Tribunal de Contas da União, a conciliação de que trata o *caput* dependerá da anuência expressa do juiz da causa ou do Ministro relator.

Art. 34. É facultado aos Estados, Distrito Federal e Municípios, suas autarquias e fundações públicas, bem como às empresas públicas e sociedades de economia mista federais, submeter seus litígios com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal à Advocacia-Geral da União, para fins de composição extrajudicial do conflito.

Art. 35. Nos casos em que a controvérsia jurídica seja relativa a tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil ou a créditos inscritos em dívida ativa da União:

I – não se aplicam as disposições dos incisos II e III do *caput* do art. 30;

II – as empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias, que explorem atividade econômica de produção ou

SF/13680.15189-34

Página: 20/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517/11
Fl. 128

comercialização de bens ou de prestação de serviços não poderão exercer a faculdade prevista no art. 34;

III – quando forem partes as pessoas a que alude o *caput* do art. 33:

a) a submissão do conflito à composição extrajudicial pela Advocacia-Geral da União implica renúncia ao direito de recorrer ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais;

b) a redução ou o cancelamento do crédito dependerá de manifestação conjunta do Advogado-Geral da União e do Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 36. A propositura de ação judicial em que figurem nos polos ativo e passivo órgãos ou entidades de direito público que integrem a Administração Pública Federal deverá ser previamente autorizada pelo Advogado-Geral da União.

Parágrafo único. A competência de que trata o *caput* poderá ser delegada.

Art. 37. Os servidores e empregados públicos que participarem do processo de composição extrajudicial do conflito somente poderão ser responsabilizados civil, administrativa ou criminalmente quando, mediante dolo ou fraude, receberem qualquer vantagem patrimonial indevida, permitirem ou facilitarem sua recepção por terceiro, ou para tal concorrerem.

Capítulo III

Das Disposições Finais

Art. 38. Os órgãos e entidades da Administração Pública poderão criar câmaras para a resolução de conflitos entre particulares, que versem sobre atividades por eles reguladas ou supervisionadas.

Art. 39. Os arts. 1º e 2º da Lei nº 9.469, de 10 de julho de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

SF/13680.15189-34
Página: 21/24 11/12/2013 10:31:35
b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
FL. 129

"**Art. 1º** O Advogado-Geral da União, diretamente ou mediante delegação, e os dirigentes máximos das empresas públicas federais, em conjunto com o dirigente estatutário da área afeta ao assunto, poderão autorizar a realização de acordos ou transações para prevenir ou terminar litígio, inclusive os judiciais.

§ 1º Poderão ser criadas câmaras especializadas, compostas por servidores públicos ou empregados públicos efetivos, com o objetivo de analisar e formular propostas de acordos ou transações.

§ 2º Regulamento disporá sobre a forma de composição das câmaras de que trata o § 1º, que deverão ter como integrante pelo menos um membro efetivo da Advocacia-Geral da União ou, no caso das empresas públicas, de um assistente jurídico ou ocupante de função equivalente.

§ 3º Quando o litígio envolver valores superiores aos fixados em regulamento, o acordo ou a transação, sob pena de nulidade, dependerá de prévia e expressa autorização do Advogado-Geral da União e do Ministro de Estado ou do titular da Secretaria da Presidência da República a cuja área de competência estiver afeto o assunto, ou ainda do Presidente da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, do Tribunal de Contas da União, de Tribunal ou Conselho, ou do Procurador-Geral da República, no caso de interesse dos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário, ou do Ministério Público da União, excluídas as empresas públicas federais não dependentes, que necessitarão apenas de prévia e expressa autorização dos dirigentes de que trata o *caput*.

§ 4º Na transação ou acordo celebrado diretamente pela parte ou por intermédio de procurador para extinguir ou encerrar processo judicial, inclusive nos casos de extensão administrativa de pagamentos postulados em juízo, as partes poderão definir a responsabilidade de cada uma pelo pagamento dos honorários de seus respectivos advogados." (NR)

"**Art. 2º** O Procurador-Geral da União, o Procurador-Geral Federal, o Procurador-Geral do Banco Central do Brasil e os dirigentes das empresas públicas federais mencionados no *caput* do art. 1º poderão autorizar, diretamente ou mediante delegação, a realização de acordos para prevenir ou terminar, judicial ou extrajudicialmente, litígio que envolver valores inferiores aos fixados em regulamento.

§ 1º No caso das empresas públicas federais, a delegação fica restrita a órgão colegiado formalmente constituído composto por pelo menos um dirigente estatutário.

SF/13680.15189-34

Página: 22/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 / 11
Fl. 130

§ 2º O acordo de que trata o *caput* poderá consistir no pagamento do débito em parcelas mensais e sucessivas, até o máximo de 60 (sessenta).

§ 3º O valor de cada prestação mensal, por ocasião do pagamento, será acrescido de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado.

§ 4º Inadimplida qualquer parcela, após trinta dias, instaurar-se-á o processo de execução ou nele prosseguir-se-á, pelo saldo." (NR)

Art. 40. O Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"**Art. 14-A**. No caso de determinação e exigência de créditos tributários da União cujo sujeito passivo seja órgão ou entidade de direito público da Administração Pública Federal, a submissão do litígio à composição extrajudicial pela Advocacia-Geral da União é considerada reclamação, para fins do disposto no art. 151, III, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 – Código Tributário Nacional."

Art. 41. Aplica-se esta Lei, no que couber, a outras formas consensuais de resolução de conflitos, tais como mediações comunitárias, escolares, penais, trabalhistas, bem como àquelas levadas a efeito nas serventias extrajudiciais.

Art. 42. A mediação poderá ser feita pela internet ou por outro meio de comunicação que permita a transação a distância, desde que as partes estejam de acordo.

Parágrafo único. É facultado à parte domiciliada no exterior submeter-se à mediação segundo as regras estabelecidas nesta Lei.

Art. 43. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após sua publicação.

SF/13680.15189-34

Página: 23/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS Nº 517 DE 11
Fl. 131

Art. 44. Revoga-se o § 2º do art. 6º da Lei n.º 9.469, de 10 de julho de 1997.

Sala da Comissão, 11/12/2013

SENADOR VITAL DO RÊGO, RELATOR

SENADOR JOSÉ PIMENTEL, PRESIDENTE, EM EXERCÍCIO

SF/13680.15189-34

Página: 24/24 11/12/2013 10:31:35

b07194ded4a3f5128fa5fd31433e7bd6dcbd1ca4

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS 517 DE 11
Fl. 132

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 517 DE 2011

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 11 / 12 / 13 , OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: SENADOR JOSÉ PIMENTEL	
RELATOR: SENADOR VITAL DO RÊGO	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB, PSOL)	
JOSÉ PIMENTEL	1. ANGELA PORTELA
ANA RITA	2. LÍDICE DA MATA
PEDRO TAQUES	3. JORGE VIANA
ANIBAL DINIZ	4. ACIR GURGACZ
ANTONIO CARLOS VALADARES	5. WALTER PINHEIRO
INÁCIO ARRUDA	6. RODRIGO ROLLEMBERG
EDUARDO LOPES	7. HUMBERTO COSTA
RANDOLFE RODRIGUES	8. LINDBERGH FARIAS
EDUARDO SUPLICY	9. WELLINGTON DIAS
BLOCO PARLAMENTAR DA MAIORIA (PMDB, PP, PSD, PV)	
EDUARDO BRAGA	1. CIRO NOGUEIRA
VITAL DO RÊGO	2. ROBERTO REQUIÃO
PEDRO SIMON	3. RICARDO FERRAÇO
SÉRGIO SOUZA	4. CLÉSIO ANDRADE
LUIZ HENRIQUE	5. VALDIR RAUPP
EUNÍCIO OLIVEIRA	6. BENEDITO DE LIRA
FRANCISCO DORNELLES	7. WALDEMIR MOKA
SÉRGIO PETECÃO	8. KÁTIA ABREU
ROMERO JUCÁ	9. LOBÃO FILHO
BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	
AÉCIO NEVES	1. LÚCIA VÂNIA
CÁSSIO CUNHA LIMA	2. FLEXA RIBEIRO
ALVARO DIAS	3. CÍCERO LUCENA
JOSÉ AGRIPINO	4. PAULO BAUER
ALOYSIO NUNES FERREIRA	5. CYRO MIRANDA
BLOCO PARLAMENTAR UNIÃO E FORÇA (PTB, PR, PSC/PPL)	
ARMANDO MONTEIRO	1. GIM
MOZARILDO CAVALCANTI	2. EDUARDO AMORIM
MAGNO MALTA	3. BLAIRO MAGGI
ANTONIO CARLOS RODRIGUES	4. ALFREDO NASCIMENTO

Atualizada em: 18/11/2013

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

PLS 517 DE 11

FL. 136

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

EMENDA Nº 1 - CCJ (SUBSTITUTIVO) À

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 517, DE 2011

TITULARES – BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B, PRB, PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B, PRB, PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ PIMENTEL (PRESIDENTE)					1 – ANGELA PORTELA	X			
ANA RITA					2 – LÍDICE DA MATA				
PEDRO TAQUES	X				3 – JORGE VIANA				
ANÍBAL DINIZ					4 – ACIR GURGACZ				
ANTONIO CARLOS VALADARES					5 – WALTER PINHEIRO				
INÁCIO ARRUDA	X				6 – RODRIGO ROLLEMBERG	X			
EDUARDO LOPES	X				7 – HUMBERTO COSTA	X			
RANDOLFE RODRIGUES					8 – LINDBERGH FARIAS				
EDUARDO SUPLICY	X				9 – WELLINGTON DIAS				
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
EDUARDO BRAGA	X				1 – CIRO NOGUEIRA				
VITAL DO RÊGO (RELATOR/AUTOR)			X		2 – ROBERTO REQUIÃO				
PEDRO SIMON	X				3 – RICARDO FERRAÇO	X			
SÉRGIO SOUZA	X				4 – CLÉSIO ANDRADE				
LUIZ HENRIQUE					5 – VALDIR RAUPP				
EUNÍCIO OLIVEIRA					6 – BENEDITO DE LIRA				
FRANCISCO DORNELLES	X				7 – WALDEMIR MOKA				
SÉRGIO PETECÃO	X				8 – KÁTIA ABREU				
ROMERO JUCÁ	X				9 – LOBÃO FILHO				
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
AÉCIO NEVES	X				1 – LÚCIA VÂNIA				
CÁSSIO CUNHA LIMA					2 – FLEXA RIBEIRO	X			
ALVARO DIAS	X				3 – CÍCERO LUCENA				
JOSÉ AGRÍPINO	X				4 – PAULO BAUER				
ALOYSIO NUNES FERREIRA	X				5 – CYRO MIRANDA				
TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
ARMANDO MONTEIRO					1 – GIM				
MOZARILDO CAVALCANTI	X				2 – EDUARDO AMORIM				
MAGNO MALTA					3 – BLAIRO MAGGI				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES					4 – ALFREDO NASCIMENTO				

TOTAL: 22 SIM: 20 NÃO: — ABSTENÇÃO: — AUTOR: 1 PRESIDENTE 1

SALA DAS REUNIÕES, EM 11 / 12 / 2013

Senador _____
Presidente em exercício

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE *QUORUM* (art. 132, § 8º, do RISF)

U:\CCJ\2009\Reunião\Votação nominal.doc (atualizado em 18/11/2013).

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ

Fl. 1831 do PLS 517 de 2011

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

PREJUDICIALIDADE DA

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 405, DE 2013

TITULARES – BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B, PRB, PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B, PRB, PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ PIMENTEL (PRESIDENTE)					1 – ANGELA PORTELA	X			
ANA RITA					2 – LÍDICE DA MATA				
PEDRO TAQUES	X				3 – JORGE VIANA				
ANÍBAL DINIZ					4 – ACIR GURGACZ				
ANTONIO CARLOS VALADARES					5 – WALTER PINHEIRO				
INÁCIO ARRUDA	X				6 – RODRIGO ROLLEMBERG				
EDUARDO LOPES	X				7 – HUMBERTO COSTA	X			
RANDOLFE RODRIGUES					8 – LINDBERGH FARIAS	X			
EDUARDO SUPLICY	X				9 – WELLINGTON DIAS				
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
EDUARDO BRAGA	X				1 – CIRO NOGUEIRA				
VITAL DO RÊGO (RELATOR)	X				2 – ROBERTO REQUIÃO				
PEDRO SIMON	X				3 – RICARDO FERRAÇO	X			
SÉRGIO SOUZA	X				4 – CLÉSIO ANDRADE				
LUIZ HENRIQUE					5 – VALDIR RAUPP				
EUNÍCIO OLIVEIRA					6 – BENEDITO DE LIRA				
FRANCISCO DORNELLES	X				7 –WALDEMIR MOKA				
SÉRGIO PETECÃO	X				8 – KÁTIA ABREU				
ROMERO JUCÁ	X				9 – LOBÃO FILHO				
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
AÉCIO NEVES	X				1 – LÚCIA VÂNIA				
CÁSSIO CUNHA LIMA					2 – FLEXA RIBEIRO	X			
ALVARO DIAS	X				3 – CÍCERO LUCENA				
JOSÉ AGRÍPINO	X				4 – PAULO BAUER				
ALOYSIO NUNES FERREIRA	X				5 – CYRO MIRANDA				
TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
ARMANDO MONTEIRO					1 – GIM				
MOZARILDO CAVALCANTI	X				2 – EDUARDO AMORIM				
MAGNO MALTA					3 – BLAIRO MAGGI				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES					4 – ALFREDO NASCIMENTO				

TOTAL: 22 SIM: 21 NÃO: — ABSTENÇÃO: — AUTOR: — PRESIDENTE 1

SALA DAS REUNIÕES, EM 11 / 12 / 2013

Senador _____
Presidente em exercício

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE *QUORUM* (art. 132, § 8º, do RISF)

U:\CCJ\2009\Reunião\Votação nominal.doc (atualizado em 18/11/2013).

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA
Fl. nº 13

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PREJUDICIALIDADE DA

PROPOSIÇÃO: PLS **Nº** 434, **DE** 2013

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

TITULARES – BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B, PRB, PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B, PRB, PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ PIMENTEL (PRESIDENTE)					1 – ANGELA PORTELA	X			
ANA RITA					2 – LÍDICE DA MATA				
PEDRO TAQUES	X				3 – JORGE VIANA				
ANÍBAL DINIZ					4 – ACIR GURGACZ				
ANTONIO CARLOS VALADARES					5 – WALTER PINHEIRO				
INÁCIO ARRUDA	X				6 – RODRIGO ROLLEMBERG	X			
EDUARDO LOPES	X				7 – HUMBERTO COSTA	X			
RANDOLFE RODRIGUES					8 – LINDBERGH FARIAS				
EDUARDO SUPLICY	X				9 – WELLINGTON DIAS				
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES –Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
EDUARDO BRAGA	X				1 – CIRO NOGUEIRA				
VITAL DO RÊGO (RELATOR)	X				2 – ROBERTO REQUIÃO				
PEDRO SIMON	X				3 – RICARDO FERRAÇO	X			
SÉRGIO SOUZA	X				4 – CLÉSIO ANDRADE				
LUIZ HENRIQUE					5 – VALDIR RAUPP				
EUNÍCIO OLIVEIRA					6 – BENEDITO DE LIRA				
FRANCISCO DORNELLES	X				7 –WALDEMIR MOKA				
SÉRGIO PETECÃO	X				8 – KÁTIA ABREU				
ROMERO JUCÁ	X				9 – LOBÃO FILHO				
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
AÉCIO NEVES	X				1 – LÚCIA VÂNIA				
CÁSSIO CUNHA LIMA					2 – FLEXA RIBEIRO	X			
ALVARO DIAS	X				3 – CÍCERO LUCENA				
JOSÉ AGRÍPINO	X				4 – PAULO BAUER				
ALOYSIO NUNES FERREIRA	X				5 – CYRO MIRANDA				
TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)**	**SIM**	**NÃO**	**AUTOR**	**ABSTENÇÃO**
ARMANDO MONTEIRO					1 – GIM				
MOZARILDO CAVALCANTI	X				2 – EDUARDO AMORIM				
MAGNO MALTA					3 – BLAIRO MAGGI				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES					4 – ALFREDO NASCIMENTO				

TOTAL: 22 **SIM:** 21 **NÃO:** — **ABSTENÇÃO:** — **AUTOR:** — **PRESIDENTE** 1

SALA DAS REUNIÕES, EM 11 / 12 / 2013

Senador _____

Presidente em exercício

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE *QUORUM* (art. 132, § 8º, do RISF)

U:\CCJ\2009\Reunião\Votação nominal.doc (atualizado em 18/11/2013).

SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

Ofício nº 420/2013-PRESIDÊNCIA/CCJ

Brasília, 11 de DEZEMBRO de 2013.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **RENAN CALHEIROS**
Presidente do Senado Federal

Assunto: Turno Suplementar.

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que, em Reunião Extraordinária realizada nesta data, esta Comissão deliberou, em caráter terminativo, pela aprovação do **Substitutivo**, de autoria do Senador Vital do Rêgo, ao Projeto de Lei do Senado nº 517, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que "Institui e disciplina o uso da mediação como instrumento para prevenção e solução consensual de conflitos".

A matéria será incluída na pauta da próxima reunião, para apreciação em turno suplementar, nos termos do disposto no art. 282, combinado com o art. 92, do Regimento Interno do Senado Federal.

Aproveito a oportunidade para renovar protestos de estima e consideração.

Cordialmente,

Senador VITAL DO RÊGO
Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA - CCJ
PLS Nº 517 DE 11
FL. 137

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 405, DE 2013

Dispõe sobre a mediação extrajudicial.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I
Disposições Gerais

Art. 1º Esta lei dispõe sobre mediação extrajudicial.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, mediação extrajudicial é a atividade técnica exercida por terceiro imparcial e sem poder decisório que, escolhido ou aceito pelas partes interessadas, as escuta, e estimula, sem impor soluções, com o propósito de lhes permitir a prevenção ou solução de disputas de modo consensual.

Art. 2º Pode ser objeto de mediação toda matéria que admita composição.

§1º Os acordos que envolvam direitos indisponíveis deverão ser objeto de homologação judicial.

§2º Quando houver interesse de incapazes, a oitiva do Ministério Público será necessária antes da homologação judicial.

Art. 3º Esta lei não se aplica à hipótese de o juiz, no âmbito de processo judicial, ou de o árbitro, no âmbito de processo arbitral, buscar facilitar a obtenção de uma solução acordada entre as partes para o conflito.

Art. 4º O início de processo arbitral ou judicial não implica, por si só, renúncia a se recorrer à mediação ou à conclusão de procedimento de mediação em andamento.

2

Capítulo II
Do Termo Inicial de Mediação

Art. 5º As partes interessadas em submeter a solução de seus conflitos à mediação devem firmar um termo de mediação, por escrito, após o surgimento do conflito, mesmo que a mediação tenha sido prevista em cláusula contratual.

Art. 6º Constará, obrigatoriamente, do termo inicial de mediação:

I - a qualificação das partes;

II - a qualificação do mediador, ou dos mediadores, e ainda, se for o caso, a identificação da entidade à qual as partes delegaram a indicação de mediadores;

III - a matéria objeto da mediação.

Art. 7º Poderão as partes, facultativamente, incluir no termo inicial de mediação outras matérias que reputem relevantes, como a responsabilidade pelo pagamento das despesas com a mediação e fixação dos honorários do mediador, ou dos mediadores e o dever de confidencialidade aplicável a todos os envolvidos no procedimento, signatários do termo de mediação.

Art. 8º Caso, no termo inicial de mediação, as partes tenham se comprometido expressamente a não iniciar, enquanto não se consumar determinado prazo ou condição, processo arbitral ou judicial com relação ao conflito objeto da mediação, o tribunal arbitral ou o Poder Judiciário suspenderá o curso da arbitragem ou da ação pelo prazo previamente acordado.

§1º O disposto no caput não se aplica aos casos em que o acesso ao Poder Judiciário ou à arbitragem for necessário para evitar o perecimento de direitos.

§2º Ficará interrompido o prazo prescricional a partir da data da assinatura do termo inicial de mediação.

Capítulo III
Dos Mediadores

Art. 9º Compete ao mediador buscar o entendimento entre as partes, de modo a se obter acordo como solução para o conflito.

Art. 10. Pode ser mediador qualquer pessoa capaz, que tenha a confiança das partes e que se considere capacitada para fazer mediação.

Parágrafo único. No desempenho de sua função, o mediador deverá proceder com imparcialidade, independência, competência, diligência e discrição.

Art. 11. As partes poderão, de comum acordo, nomear um ou mais mediadores para o procedimento de mediação, podendo ainda, para esse fim, adotar as regras de uma entidade especializada.

Art. 12. As pessoas indicadas para funcionar como mediador têm o dever de revelar, antes da aceitação da função, qualquer fato que denote dúvida justificada quanto à sua imparcialidade em relação às partes e ao conflito.

Art. 13. Salvo acordo em sentido contrário entre as partes, o mediador não poderá atuar como árbitro em processo arbitral pertinente a conflito em que tenha atuado como mediador.

Art. 14. Os mediadores e todos aqueles que o assessoram no procedimento de mediação, quando no exercício de suas funções ou em razão delas, ficam equiparados aos funcionários públicos, para os efeitos da legislação penal.

Capítulo IV
Do Procedimento de Mediação

Art. 15. Considera-se instituída a mediação na data em que for firmado o termo inicial de mediação.

Parágrafo único. Caso o convite formulado por uma parte a outra para iniciar procedimento de mediação não seja respondido no prazo estipulado em contrato ou, na falta deste, no prazo de 30 (trinta) dias da data de seu recebimento, a ausência de resposta será considerada rejeição para mediar.

Art. 16. Não havendo estipulação acerca do procedimento, caberá ao mediador discipliná-lo tendo em conta as circunstâncias do caso, os interesses expressados pelas partes e a necessidade de uma solução expedita para o conflito.

§ 1° Serão sempre respeitados no procedimento de mediação os princípios da autonomia da vontade e igualdade das partes, da confidencialidade, da boa-fé e da imparcialidade do mediador.

§ 2° Salvo disposição em contrário, o dever de confidencialidade se aplica às partes, seus advogados, assessores técnicos e outras pessoas de sua confiança que tenham, direta ou indiretamente, participado do procedimento de mediação.

Art. 17. Poderá o mediador se reunir com as partes, em conjunto ou separadamente, ouvir terceiros e solicitar das partes informações que entender necessárias para o esclarecimento dos fatos e para facilitar o entendimento entre as partes.

§ 1° O mediador apenas poderá revelar às demais partes informação obtida em sessão privada se a parte prestadora dessa informação autorizar expressamente sua revelação.

§ 2° Toda informação relativa ao procedimento de mediação deverá ser tida como confidencial em relação a terceiros, salvo se as partes decidirem de forma diversa ou quando sua divulgação for exigida por lei ou for necessária para o cumprimento do acordo de mediação.

§ 3° Salvo acordo das partes em sentido contrário, o mediador não poderá figurar como testemunha em processos judiciais ou arbitrais para depor sobre fatos por ele conhecidos em decorrência da sua atuação como mediador.

Art. 18. As partes no procedimento de mediação, o mediador e outras pessoas relacionados à administração do procedimento de mediação não poderão, no âmbito de processos arbitrais ou judiciais, invocar ou apresentar prova ou testemunhar acerca do seguinte:

I - o convite de uma das partes para iniciar um procedimento de mediação ou sua disposição para participar desse procedimento;

II - opiniões emitidas ou sugestões formuladas por uma das partes na mediação a respeito de um possível entendimento para o conflito;

III - declarações formuladas ou fatos reconhecidos por alguma das partes no curso do procedimento de mediação;

IV - propostas apresentadas na mediação;

V - declaração de uma das partes sobre sua aceitação a uma proposta de acordo apresentada ao mediador;

VI - qualquer documento preparado unicamente para os fins do procedimento de mediação.

§ 1° O disposto no *caput* se aplica inclusive a processos arbitrais ou judiciais relativos ao conflito que seja ou tenha sido objeto do procedimento de mediação.

§ 2° As provas apresentadas em desacordo com o disposto no caput não serão admissíveis em processos arbitrais ou judiciais.

§ 3° O disposto no caput não se aplica nas hipóteses de a apresentação da prova ou de informação documental sobre ela ser exigida por lei ou ser necessária para fins de cumprimento ou execução do termo final de mediação.

Art. 19. O procedimento de mediação estará concluído:

I - por obtenção do acordo, na data de assinatura do termo final de mediação;

II - por declaração do mediador indicando, depois de consulta às partes, que já não se justificam novos esforços em prol da mediação, na data em que essa declaração foi prestada;

III - por declaração unilateral ou em conjunto das partes ao mediador dando por encerrado o procedimento de mediação, na data em que essa declaração foi prestada.

Art. 20. Cada parte deverá ser assistida por advogado, salvo renúncia.

Parágrafo único. A renúncia de uma parte não impedirá que a outra seja assistida por advogado.

Art. 21. A mediação poderá ser realizada via internet ou por outra forma de comunicação não presencial.

Capítulo V
Do Termo Final de Mediação

Art. 22. O termo final de mediação será firmado por todas as partes, seus advogados, se houver, e pelo mediador, constando:

I - a qualificação das partes e o resumo do conflito;

II - os termos do acordo ou a declaração de tentativa infrutífera;

III - a data e o lugar em que foi proferido.

Art. 23. O termo final de mediação constitui título executivo extrajudicial, independentemente da assinatura de testemunhas.

§ 1° As partes poderão requerer a homologação judicial do termo final de mediação, a fim de constituir título executivo judicial.

§ 2° Nos casos que envolvam direitos indisponíveis, as partes deverão requerer a homologação do termo final de mediação, com a devida oitiva do Ministério Público.

Capítulo VI
Da Mediação na Administração Pública

Art. 24. Os órgãos da Administração Pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios poderão submeter os litígios em que são partes à mediação.

Art. 25. Poderá haver mediação:

I - em conflitos envolvendo entes do Poder Público;

II - em conflitos envolvendo entes do Poder Público e o Particular;

III - coletiva, em litígios relacionados à prestação de serviços públicos.

Capítulo VIII
Das Disposições Finais

Art. 26. O Ministério da Educação – MEC deverá incentivar as instituições de ensino superior a incluírem em seus currículos a disciplina de mediação como método extrajudicial consensual de prevenção e resolução de conflitos.

Art. 27. O Conselho Nacional de Justiça – CNJ e o Conselho Nacional do Ministério Público – CNMP promoverão preferencialmente a inclusão, nos conteúdos programáticos de concursos públicos para o ingresso nas carreiras do Poder Judiciário e do Ministério Público, respectivamente, de matérias relacionadas à mediação como método alternativo consensual de prevenção e resolução de conflitos.

Art. 28. Esta Lei entrará em vigor sessenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A mediação é um avançado instituto de resolução consensual de conflitos, consistente num procedimento que envolve reuniões conjuntas ou separadas com as partes em litígio, em que uma terceira pessoa imparcial e independente, com a necessária capacitação, facilite o diálogo entre elas para que melhor entendam o conflito e as auxiliem a construir soluções criativas à disputa.

O Brasil ainda não possui um marco legal da mediação, não obstante seja largamente utilizado com sucesso em outros países, como na Argentina, Estados Unidos, Uruguai, Japão, Austrália, Itália, Espanha, França, dentre outros.

A cultura da litigiosidade encontra-se arraigada em nosso país, que conta com cerca de 90 milhões de demandas judiciais em andamento – uma média de 1 processo para cada 2 habitantes. Apenas para efeitos de comparação, na Austrália, há 1 processo para cada 6,4 mil cidadãos.

O II Pacto Republicado de Estado por um sistema de justiça mais acessível, ágil e efetivo, firmado entre os 3 Poderes da República (Diário Oficial da União de 26/6/2009), destacou a necessidade de "fortalecer a mediação e a conciliação, estimulando a resolução de conflitos por meios autocompositivos, voltados à maior pacificação social e menor judicialização".

Sem prejuízo da lacuna legal sobre o tema, alguns órgãos do Poder Judiciário têm se utilizado da prática da mediação, a qual passou a ser

fomentada pelo Conselho Nacional de Justiça – CNJ com a edição da Resolução n. 125, de 29 de novembro de 2010, que dispõe sobre a Política Judiciária Nacional de tratamento adequado dos conflitos de interesses no âmbito do Poder Judiciário.

A presente proposta legislativa, porém, está focada na mediação extrajudicial, e na contribuição que esta também tem oferecido à resolução de litígios nos mais variados segmentos – Administração Pública, direito de família, empresarial, dentre outros –, que adequadamente praticada diminui o aforamento de novas demandas judiciais.

A mediação extrajudicial poderá ser utilizada para qualquer tipo de litígio. Nos casos que envolvam direitos indisponíveis, o acordo deverá ser homologado em juízo e, antes da homologação, será necessária a oitiva do Ministério Público.

Prevê a possibilidade do procedimento de mediação operar-se via *internet ou por outros meios* de comunicação não presencial.

A proposta também regula a mediação envolvendo conflitos entre entes do Poder Público, entre este e o particular.

Uma vez que a utilização da mediação extrajudicial depende de uma alteração de paradigma e de uma mudança de cultura na sociedade, a proposta traz em seu bojo norma programática, com o objetivo de que o Ministério da Educação – MEC incentivar as instituições de ensino superior a incluírem em seus currículos a disciplina de mediação como método extrajudicial consensual de prevenção e resolução de conflitos.

De igual forma, propõe que o Conselho Nacional de Justiça – CNJ e o Conselho Nacional do Ministério Público – CNMP incentivem a inclusão, nos conteúdos programáticos de concursos públicos para o ingresso nas carreiras do Poder Judiciário e do Ministério Público, respectivamente, de matérias relacionadas à mediação como método alternativo consensual de prevenção e resolução de conflitos.

Em suma, a proposta que ora se apresenta ao Parlamento objetiva constituir um marco legal para a mediação extrajudicial no país, e estender a sua aplicação aos mais diversos tipos de litígios que admitem a autocomposição, fortalecendo e aperfeiçoando esse eficiente instituto de pacificação social.

Sala das Sessões,

COMISSÃO DE JURISTAS PARA REFORMA DA LEI DE ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO

RELATÓRIO ESQUEMÁTICO DAS ATIVIDADES DA COMISSÃO

CRIAÇÃO DA COMISSÃO NO SENADO FEDERAL:

- **Designação da Comissão**: Requerimentos nºs 702 e 854, de 2012.

- **Constituição da Comissão**:

  - Ato do Presidente n. 36, de 2012 – Designou Comissão de Juristas criada pelos Requerimentos nºs 702 e 854, de 2012, com a finalidade de elaborar anteprojeto de Lei de Arbitragem e Mediação, no prazo de 180 dias, a ser presidida pelo Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, do Superior Tribunal de Justiça, e pelos seguintes juristas:

    I. Marco Maciel;
    II. José Antônio Fichtner;
    III. Caio Cesar Rocha;
    IV. José Rogério Cruz e Tucci;
    V. Marcelo Rossi Nobre;
    VI. Francisco Antunes Maciel Müssnich;
    VII. Tatiana Lacerda Prazeres;
    VIII. Adriana Braghetta;
    IX. Carlos Alberto Carmona;
    X. Eleonora Coelho;
    XI. Pedro Paulo Guerra de Medeiros;
    XII. Silvia Rodrigues Pereira Pachikoski;
    XIII. Francisco Maia Neto.

10

- Ato do Presidente nº 37, de 2012 – Acrescentou os incisos XIV a XVIII ao art. 2º do Ato do Presidente nº 36, de 2012, incluindo os seguintes juristas à Comissão:

  XIV. Ellen Gracie Northfleet;
  XV. André Chateaubriand Pereira Diniz Martins;
  XVI. José Roberto de Castro Neves;
  XVII. Marcelo Henrique Ribeiro de Oliveira;
  XVIII. Walton Alencar Rodrigues.

- Ato do Presidente nº 8, de 2013 – Acrescentou o inciso XIX ao art. 2º do Ato do Presidente nº 36, de 2012, incluindo a seguinte jurista à Comissão:

  XIX. Roberta Maria Rangel

- Portaria da Presidência nº 14, de 2013 – Acrescentou o inciso XX ao art. 2º do Ato do Presidente nº 36, de 2012, incluindo o seguinte jurista à Comissão:

  XX. Eduardo Pellegrini de Arruda Alvim

- Ato do Presidente nº 16, de 2013 – Acrescentou o inciso XXI ao art. 2º do Ato do Presidente nº 36, de 2012, incluindo o seguinte jurista à Comissão:

  XXI. Adacir Reis

- **Instalação da Comissão: 3/4/2013** – Salão Nobre do Senado Federal.

- <u>REUNIÕES DA COMISSÃO:</u>

  - **1ª Reunião: 3/4/2013** – instalação da Comissão.
  - **2ª Reunião: 3/4/2013** – introdução e divisão dos trabalhos da Comissão.
  - **3ª Reunião: 26/4/2013** – exposições dos membros sobre temas predeterminados relativos ao objeto da Comissão.
  - **4ª Reunião: 24/5/2013** – continuação das exposições dos membros da Comissão sobre temas relacionados à arbitragem e mediação e deliberações acerca dos seguintes tópicos: arbitragem na Administração Pública, Consumidor e Direito Estrangeiro e Arbitragem Internacional.
  - **5ª Reunião: 28/6/2013** – a Comissão deliberou sobre questões relacionadas a Direito do Trabalho, Procedimento Arbitral, Questões Gerais/Sentença Arbitral/Liquidação, Medidas Cautelares, Terceiros na Arbitragem, e Mediação.
  - **6ª Reunião: 9/8/2013** – a Comissão deliberou sobre os seguintes temas: Árbitros, Prova, Impugnação da Sentença Arbitral, Homologação de Sentença Estrangeira, Conflito de Competência e Arbitrabilidade/Direito Transindividual.
  - **7ª a 10ª Reuniões**: Audiências Públicas, onde participaram as **23 entidades** abaixo listadas:

EXPOSITOR	CARGO / ATIVIDADE	ENTIDADE
Dr. Marco Antonio Sampaio Moreira Leite	Presidente	CBMA - Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem
Dr. Cassio Telles Ferreira Netto	Presidente	CAESP - Conselho Arbitral do Estado de São Paulo
Dr. Leonardo Delmondes Avelino	Presidente	2ª Corte de Conciliação e Arbitragem de Goiânia
Dr. Marlon Tramontina Cruz Urtozini	Advogado do Bradesco e Coordenador da Subcomissão de Conciliação	FEBRABAN - Federação Brasileira dos Bancos
Dr. Luiz Olavo Baptista	Árbitro	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) e Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem de São Paulo - CIESP/FIESP
Dr. Roberto Teixeira da Costa	Presidente	Câmara de Arbitragem do Novo Mercado da BM&F Bovespa
Dr. Paul Eric Mason	Coordenador	*International Mediation Institute* - Brasil
Dr. Frederico Straube	Presidente	Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá
Dr. Joaquim Paiva Muniz	Membro	Conselho Federal OAB e da Comissão de Arbitragem da OAB-RJ
Dr. Ricardo Loretti	Membro	Conselho Federal OAB e da Comissão de Arbitragem da OAB-RJ
Dra. Mariana Freitas	Membro	Conselho Federal OAB e da Comissão de Arbitragem da OAB-RJ
Dra. Juliana Pereira da Silva	Secretária Nacional do Consumidor	Senacon - Secretaria Nacional do Consumidor
Dr. Roberto Pasqualin	Presidente	Centro de Arbitragem da Câmara Americana de Comércio no Brasil
Dr. Aldovrando Teles Torres	Assessor Jurídico	Câmara Brasileira de Mediação e Arbitragem Empresarial CACB
Dra. Ana Lucia Pereira	Presidente	Conselho Nacional das Instituições de Mediação e Arbitragem
Dra. Simone Andréia Pinto Ambrósio	Diretora Geral	UNAFE - União dos Advogados Públicos Federais do Brasil
Dr. Ricardo Pereira Junior	Juiz Coordenador	Centro Judiciário de Solução de Conflitos e Cidadanias do TJ/SP
Dr. Rogério Portugal Bacellar	Presidente	Associação dos Notários e Registradores do Brasil - ANOREG/BR
Dr. Octavio Fragata Martins de Barros	Diretor	IDEA - Instituto de Estudos Arbitrais
Dr. Carlos Henrique de C. Fróes	Presidente da Comissão de Arbitragem	Instituto dos Advogados Brasileiros - IAB
Dr. Lauro da Gama e Souza Júnior	Presidente	CBAR - Comitê Brasileiro de Arbitragem
Dr. Luiz Périssé Duarte Junior	Diretor	Associação dos Advogados de São Paulo - AASP
Dr. Cassio Augusto Muniz Borges	Gerente Executivo da Diretoria Jurídica	Confederação Nacional da Indústria

12

- **11ª Reunião: 30/8/2013** – a Comissão deliberou sobre Extensão/Transmissão Cláusula Compromissória, Confidencialidade na Arbitragem e Processo Judicial, Prescrição, Conflitos Societários e Mediação.
- **12ª Reunião: 26/9/2013** – discussões sobre o texto do anteprojeto de reforma da Lei de Arbitragem.
- **13ª Reunião: 27/9/2013** – conclusão da elaboração, revisão e aprovação do texto do anteprojeto de reforma da Lei de Arbitragem e do anteprojeto de Lei de Mediação.

- **EXPEDIENTES NA COMISSÃO:**

  - Ofícios expedidos:
    - **128 Ofícios** encaminhados para entidades públicas e privadas, oportunizando a apresentação de sugestões ao Anteprojeto de Lei de Arbitragem e Mediação;
    - **22 Ofícios** convidando entidades públicas e privadas para exporem nas Audiências Públicas.

  - Manifestações recebidas da sociedade civil:
    - **10 sugestões** de entidades, atendendo aos ofícios;
    - **168 mensagens** pelo canal virtual "Alô Senado".

  - Consultoria Legislativa:
    - **Nota Informativa nº 1.367, de 2013, da Consultoria Legislativa do Senado Federal**: consignou a possibilidade de o Anteprojeto de Lei de Arbitragem ter efeito constitutivo, encetando lei sobre o tema e revogando a atual Lei n. 9.307/1996, ou de visar efeitos apenas modificativos.
    - **Nota Informativa nº 2.829, de 2013, da Consultoria Legislativa do Senado Federal**: tratou sobre as vantagens advindas de eventual elaboração de anteprojetos distintos para cada um dos institutos – arbitragem e mediação.

  - Agência Senado:
    - Elaboração de vídeo informativo sobre arbitragem e mediação, com a participação da advogada Eleonora Coelho, membro da Comissão.

- Duração do Vídeo: 5min19, disponível no *site* do Senado Federal em http://www12.senado.gov.br/noticias/videos/2013/08/video-especialista-explica-a-reforma-da-lei-de-arbitragem-e-mediacao desde 9/8/2013.

- **PRINCIPAIS PROPOSIÇÕES DA COMISSÃO:**

  - **Anteprojeto de Lei de Arbitragem:**

    - Possibilidade de aplicação da arbitragem para dirimir conflitos envolvendo a Administração Pública, resolução de alguns pontos referente à arbitragem nas questões societárias, relações trabalhistas e de consumo.

      - A Administração Pública direta e indireta poderá utilizar a arbitragem como método de solução de seus conflitos.

      - A autoridade ou o órgão competente da Administração Pública direta para a celebração de convenção de arbitragem é a mesma para a realização de acordos ou transações e, na Administração Indireta, na forma de seus atos constitutivos. As arbitragens serão sempre de direito e respeitarão o princípio da publicidade.

      - Nas relações trabalhistas e de consumo, a cláusula compromissória terá eficácia somente na hipótese de o trabalhador ou o consumidor tomarem a iniciativa de instituir a arbitragem, ou concordarem expressamente com a sua instituição.

      - Nos contratos de trabalho, somente poderão ser pactuadas cláusulas compromissórias para empregados que ocupem ou venham a ocupar cargo ou função de administrador ou diretor estatutário.

    - As partes, por consenso, poderão afastar a aplicação de dispositivo do regulamento do órgão arbitral institucional ou entidade especializada que limite a escolha do árbitro único, coárbitro ou presidente do tribunal à respectiva lista de árbitros, autorizado o controle da escolha pelos órgãos competentes da instituição. Nos casos de impasse e arbitragem multiparte deverá ser observado o que dispuser o regulamento aplicável.

14

- A instituição da arbitragem interrompe a prescrição, retroagindo à data do requerimento de instauração da arbitragem, ainda que extinta a arbitragem por ausência de jurisdição.
- Revogação da disposição contida no parágrafo 4º do art. 22 da Lei n. 9.307/1996.
- Disciplinar a concessão de Tutelas Cautelares e de Urgência nos procedimentos arbitrais.
    - Antes de instituída a arbitragem, as partes poderão recorrer ao Poder Judiciário para a concessão de medidas cautelares ou de urgência. Cessa a eficácia da medida cautelar ou de urgência se a parte interessada não requerer a instituição da arbitragem no prazo de trinta (30) dias, contados da data da efetivação da respectiva decisão. Caberá ao árbitro manter, modificar ou revogar a medida cautelar ou de urgência anteriormente concedida pelo Poder Judiciário.
- Disciplinar a comunicação entre o árbitro e o Poder Judiciário.
    - Criação da Carta Arbitral, nos mesmos moldes previstos no Projeto de Lei do novo Código de Processo Civil.
- Possibilidade de os árbitros proferirem sentenças parciais e de prorrogação do prazo estipulado para a prolação da sentença final. O prazo para propositura de ação anulatória contra a sentença parcial será de noventa (90) dias após o recebimento da notificação da sentença parcial ou final, ou da decisão do pedido de esclarecimentos.
- Revogação da disposição contida no art. 25 da Lei nº 9.307/1996.
- Criação de novo dispositivo na Lei das Sociedades Anônimas – art. 136-A – que permite a inclusão de convenção de arbitragem no estatuto social, observado o *quorum* do art. 136 da Lei das S.A., obrigando a todos os acionistas da companhia, assegurado ao acionista dissidente o direito de se retirar da companhia mediante o reembolso do valor de suas ações (art. 45). A convenção somente terá eficácia após o decurso do prazo de 30 (trinta) dias contados da publicação da ata da Assembleia Geral que a aprovou. O direito de retirada previsto acima não será aplicável nos seguintes casos: (I) inclusão da convenção de

arbitragem no estatuto social representar condição para que os valores mobiliários de emissão da companhia sejam admitidos à negociação em segmento de listagem de bolsa de valores ou de mercado de balcão organizado que exija dispersão acionária mínima de 25% das ações de cada espécie ou classe; ou (II) inclusão da convenção de arbitragem ser efetuada no estatuto social de companhia aberta, cujas ações sejam dotadas de liquidez e dispersão no mercado, nos termos das alíneas *a* e *b* do inc. II do art. 137 da Lei nº 6.404/76.

- O Ministério da Educação – MEC deverá incentivar as instituições de ensino superior a incluírem em seus currículos a disciplina da arbitragem como método de resolução de conflitos.
- O Conselho Nacional de Justiça – CNJ e o Conselho Nacional do Ministério Público – CNMP deverão incentivar a inclusão, nos conteúdos programáticos de concursos públicos para o ingresso nas carreiras do Poder Judiciário e do Ministério Público, respectivamente, de matérias relacionadas à arbitragem como método de resolução de conflitos.

- **Anteprojeto de Lei de Mediação:**

  - Propõe-se a criação de texto legal que dispõe sobre a mediação extrajudicial, consistente na atividade técnica exercida por terceiro imparcial, com o propósito de resolver, sem impor soluções, os conflitos entre as partes, de modo consensual.

  - O procedimento poderá ser realizado via *internet* ou por outros meios de comunicação não presencial.

  - As partes interessadas em submeter o conflito à mediação firmam um terno inicial, em que deverá constar: qualificação das partes, qualificação do mediador, a identificação da entidade que administrará a mediação, se o caso, e a matéria objeto da mediação. Além disso, as partes poderão consignar os honorários do mediador, outras despesas e dever de confidencialidade a todos os envolvidos na mediação. Este termo interromperá, também, o prazo prescricional. Será lavrado termo final da mediação, mesmo quando for infrutífera. Se houver acordo entre as partes, o termo final especificará as suas condições, e terá a mesma eficácia de um título extrajudicial, independentemente da assinatura de testemunhas. As partes poderão requerer homologação judicial para a

constituição de título executivo judicial. Se houver direitos indisponíveis, dependerá de homologação judicial, após a oitiva do Ministério Público.

- A Administração Pública Direta e Indireta poderá submeter-se à mediação para solução de conflitos envolvendo entes do Poder Público, entre entes do Poder Público e o Particular, e a coletiva, esta relacionada à prestação de serviços públicos. Nesses casos, a Advocacia-Geral da União conduzirá o procedimento, se presente ente público federal, e as Procuradorias dos Estados, Distrito Federal e Municípios quando envolver entes públicos dos respectivos níveis dos entes federados.
- O Ministério da Educação – MEC deverá incentivar as instituições de ensino superior a incluírem em seus currículos a disciplina de mediação como método extrajudicial consensual de prevenção e resolução de conflitos.
- O Conselho Nacional de Justiça – CNJ e o Conselho Nacional do Ministério Público – CNMP promoverão preferencialmente a inclusão, nos conteúdos programáticos de concursos públicos para o ingresso nas carreiras do Poder Judiciário e do Ministério Público, respectivamente, de matérias relacionadas à mediação como método alternativo consensual de prevenção e resolução de conflitos.

- **ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES DA COMISSÃO:**

  - **27/9/2013** – realização da 13ª Reunião – conclusão da elaboração, revisão e aprovação do texto do anteprojeto de reforma da Lei de Arbitragem e do anteprojeto de Lei de Mediação.

Senado Federal, em 27 de setembro de 2013.

MINISTRO LUIS FELIPE SALOMÃO
Presidente da Comissão de Juristas encarregada da elaboração de Anteprojeto de Lei de Arbitragem e Mediação

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

Publicado no **DSF**, de 3/10/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 434, DE 2013

Dispõe sobre a mediação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre a mediação.

Parágrafo único. Considera-se mediação a atividade técnica exercida por terceiro imparcial que, escolhido ou aceito pelas partes, promove a comunicação entre elas com o propósito de prevenir o conflito e de buscar consenso na solução de controvérsias.

Art. 2º A mediação tem por princípios fundamentais:

I - oralidade;

II - informalidade;

III - autonomia da vontade das partes;

IV - consensualismo;

V - confidencialidade;

VI - igualdade das partes e de seu poder decisório.

Art. 3º Pode ser objeto de mediação toda matéria que verse sobre direitos disponíveis ou de direitos indisponíveis que admitam transação.

§1º Os acordos que envolvam direitos indisponíveis somente terão validade após a oitiva do Ministério Público, quando devida, e posterior homologação judicial.

§2º O Ministério Público deverá se manifestar sobre o termo de mediação no prazo máximo de quinze dias.

Art. 4º Esta Lei não se aplica aos conflitos que versem sobre:

I - filiação, adoção, poder familiar e invalidade de matrimônio;

II - interdição;

III - recuperação judicial e falência;

IV - medidas cautelares.

Art. 5º A mediação poderá versar sobre todo o conflito ou parte dele.

CAPÍTULO II

Dos Mediadores

Art. 6º O mediador é o terceiro imparcial, devidamente capacitado, que conduz o processo de comunicação entre as partes, facilitando a resolução do conflito e a busca do entendimento e do consenso.

§ 1º O mediador deve ser aceito por ambas as partes.

§ 2º O Ministério Público deverá manifestar-se sobre o termo de mediação no prazo máximo de quinze dias.

Art. 7º O mediador deve atuar em conformidade com o Código de Ética que lhe seja aplicável e com respeito aos deveres de imparcialidade, independência, aptidão, diligência e confidencialidade.

Art. 8º Os mediadores extrajudiciais poderão exercer suas funções vinculados a instituições especializadas em mediação.

3

Art. 9º Poderá haver a comediação quando, a pedido das partes ou do mediador e em razão da natureza ou complexidade do conflito, for recomendável a atuação conjunta de outros mediadores.

Art. 10. Aplicam-se aos mediadores as mesmas hipóteses legais de impedimento e suspeição dos juízes, devendo o mediador revelar, antes da aceitação da função, qualquer fato que comprometa sua imparcialidade em relação às partes e ao conflito.

Art. 11. O mediador fica impedido, pelo prazo de dois anos, contados do término da última sessão de mediação em que tenha atuado, de assessorar, representar ou patrocinar qualquer das partes.

Art. 12. Os mediadores, quando no exercício de suas funções ou em razão delas, ficam equiparados aos servidores públicos para fins da legislação penal.

CAPÍTULO III

Dos Mediadores Judiciais

Art. 13. Os Tribunais manterão cadastros atualizados dos mediadores habilitados e autorizados a atuar em mediação judicial.

Parágrafo único. A inscrição no cadastro de mediadores será requerida ao Tribunal em que o mediador pretenda atuar.

Art. 14. Poderá cadastrar-se como mediador judicial aquele que preencha, cumulativamente, os seguintes critérios:

I – ser graduado há pelo menos dois anos em curso de ensino superior de instituição reconhecida pelo Ministério da Educação;

II – ser capacitado por escola ou entidade reconhecida pelo Conselho Nacional de Justiça ou pela Escola Nacional de Mediação e Conciliação do Ministério da Justiça como autorizada para a formação de mediadores.

Parágrafo único. Serão reconhecidas as capacitações que atendam aos parâmetros curriculares mínimos estabelecidos, em conjunto, pelo Conselho Nacional de Justiça e pelo Ministério da Justiça.

4

Art. 15. O registro de mediadores conterá todos os dados relevantes referentes à atuação do mediador, segundo critérios fixados pelo Conselho Nacional de Justiça.

Art. 16. São causas que excluem o mediador judicial do cadastro:

I – solicitação do mediador judicial ao respectivo Tribunal, independentemente de justificação;

II - dolo ou culpa na condução da mediação sob sua responsabilidade;

III – violação de princípios previstos nesta Lei;

IV – atuação em procedimento de mediação mesmo sendo impedidos ou sob suspeição;

V – condenação em ação penal ou de improbidade administrativa por órgão judicial colegiado.

§ 1º O procedimento disciplinar para a exclusão do Cadastro de Mediadores será processado e julgado perante o Tribunal em que houver ocorrido a infração, assegurado o direito ao contraditório.

§ 2º O Tribunal deverá informar o nome dos mediadores que forem excluídos de seu cadastro ao Conselho Nacional de Justiça, que encaminhará tal informação para os demais Tribunais.

§ 3º O mediador que for excluído do cadastro de um dos Tribunais não poderá solicitar nova inscrição em qualquer parte do território nacional ou atuar como comediador, salvo na hipótese do inciso I deste artigo.

Art. 17. A remuneração devida aos mediadores judiciais será fixada pelos Tribunais, assegurada a gratuidade para as partes quando comprovada a hipossuficiência.

CAPÍTULO IV

Do Procedimento

SEÇÃO I

Disposições Gerais

5

Art. 18. Na mediação, a comunicação direcionada ao mediador e aos demais interessados é confidencial, exceto:

I - por dispensa expressa de todas as partes;

II - quando a mediação envolver o Poder Público na qualidade de parte ou de terceiro interveniente, ressalvadas as hipóteses de segredo de justiça;

III - na hipótese de o mediador receber informações acerca de um crime ou da iminência de um crime e nos atos de improbidade e de infração administrativa.

§ 1º O mediador deve mencionar expressamente às partes as exceções à confidencialidade, no início da primeira sessão de mediação.

§ 2º Salvo acordo por escrito das partes em sentido contrário, o mediador não poderá ser obrigado a depor como testemunha em procedimentos judiciais sobre fatos conhecidos em decorrência de sua atuação como mediador.

§ 3º O dever de confidencialidade se aplica às partes, seus advogados ou defensores públicos, assessores técnicos e outras pessoas de confiança das partes que tenham, direta ou indiretamente, participado do procedimento de mediação, exceto por expressa disposição em contrário daquelas.

Art. 19. Para fins desta Lei, as partes interessadas em submeter a solução de seus conflitos à mediação devem firmar um termo inicial de mediação, por escrito, após o surgimento do conflito, mesmo que a mediação tenha sido prevista em cláusula contratual.

Art. 20. Constará, obrigatoriamente, do termo inicial de mediação:

I - nome, profissão, estado civil e domicílio das partes e, se houver, de seu advogado ou defensor público;

II - local onde ocorrerá a mediação;

III - nome, profissão e domicílio do mediador ou dos mediadores e, ainda, se for o caso, a identificação da entidade à qual as partes delegaram a indicação de mediadores;

IV - a declaração da responsabilidade pelo pagamento das despesas com a mediação e fixação dos honorários do mediador ou dos mediadores;

V - a matéria objeto da mediação.

Art. 21. Poderão as partes, facultativamente, incluir no termo inicial de mediação outras matérias que reputem relevantes, inclusive os limites do dever de confidencialidade aplicável a todos os envolvidos no procedimento, signatários do termo inicial de mediação.

Art. 22. Se, no termo inicial de mediação, as partes tiverem se comprometido expressamente a não iniciar, em determinado prazo ou enquanto não se consumar determinado fato, procedimento arbitral ou processo judicial com relação ao conflito objeto da mediação, o tribunal arbitral ou o Poder Judiciário dará efeito a esse termo, suspendendo o curso da arbitragem ou da ação pelo prazo previamente acordado.

§ 1º O disposto no *caput* não se aplica às medidas de urgência em que o acesso ao Poder Judiciário ou à arbitragem for necessário para evitar o perecimento de direitos.

§ 2º Ficará interrompido o prazo prescricional a partir da data da assinatura do termo de mediação.

Art. 23. As partes poderão ser assistidas por advogados ou defensores públicos, salvo renúncia expressa por escrito daquelas.

Art. 24. O termo final de mediação conterá:

I - a qualificação das partes;

II - a qualificação dos procuradores e prepostos, quando houver;

III - o resumo do conflito;

IV - a descrição dos direitos e das obrigações das partes, a declaração de tentativa infrutífera ou a descrição do consenso obtido pelas partes;

V - a data e o local onde foi proferido;

VI - a assinatura do mediador, das partes e, quando houver, dos advogados ou defensores públicos.

Art. 25. O termo final de mediação tem natureza de título executivo extrajudicial e, quando homologado judicialmente, de título executivo judicial.

SEÇÃO II

Do Procedimento da Mediação Judicial

Art. 26. A petição inicial será distribuída simultaneamente ao juízo e ao mediador, interrompendo-se os prazos de prescrição e decadência.

Parágrafo único. Competem aos Tribunais a organização e a disciplina de funcionamento do órgão que agregará os mediadores.

Art. 27. O mediador designará, no prazo máximo de trinta dias, a sessão de mediação, dando ciência às partes por qualquer meio de comunicação idôneo.

§ 1º O procedimento de mediação deve ser concluído em até sessenta dias, contados da primeira sessão, salvo quando as partes, de comum acordo, requererem sua prorrogação.

§ 2º Transcorridos sessenta dias sem a obtenção de consenso e não havendo pedido de prorrogação do prazo pelas partes, o mediador lavrará certidão, que será encaminhada juntamente com a petição inicial ao juízo.

§ 3º Obtido consenso, a petição inicial, acompanhada do respectivo termo de mediação, será encaminhada pelo mediador ao juízo, que o homologará, desde que requerida a homologação por ambas as partes.

Art. 28. Na hipótese de obtenção de consenso na mediação, o Tribunal poderá isentar as partes do pagamento de custas processuais.

Seção III

Do Procedimento da Mediação Extrajudicial

Art. 29. O convite para iniciar procedimento de mediação extrajudicial poderá ser feito por qualquer meio de comunicação.

8

Parágrafo único. Não havendo resposta no prazo de trinta dias da data de recebimento, será considerado rejeitado o convite para participar de mediação.

Art. 30. Inicia-se a mediação com o comparecimento das partes e a assinatura do compromisso de mediação.

Art. 31. O procedimento de mediação conclui-se com a obtenção de consenso, por vontade de qualquer das partes manifestada a qualquer momento ou pelo mediador, quando este reputar inviável o consenso.

Art. 32. Comprovada a tentativa de mediação extrajudicial prévia ao ajuizamento da ação, o juízo poderá estabelecer a redução das custas processuais.

SEÇÃO IV

Da Mediação Pública

Art. 33. Os órgãos da Administração Pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como o Ministério Público e a Defensoria Pública, poderão submeter os conflitos em que são partes à mediação pública.

Parágrafo único. Para o exercício da mediação pública, poderão ser instituídos Conselhos de Mediação no âmbito de cada entidade ou órgão público.

Art. 34. Poderá haver mediação pública em conflitos envolvendo:

I - entes do Poder Público;

II - entes do Poder Público e o particular;

III - direitos difusos, coletivos ou individuais homogêneos.

Art. 35. A submissão do conflito à mediação pública ocorrerá, preferencialmente, antes da sua judicialização.

SEÇÃO V

Da mediação *on-line*

Art. 36. A mediação poderá ser utilizada como meio de solução de conflitos via internet, nos casos de comercializações de bens ou prestação de serviços via internet.

Art. 37. A mediação via internet terá o objetivo de solucionar quaisquer conflitos de consumo no âmbito nacional.

Parágrafo único. Quando uma das partes estiver domiciliada no Brasil, poderá haver acordo para aplicação das disposições desta Lei à resolução do conflito oriundo de transações internacionais celebradas por meio da rede mundial de computadores ou por outro meio de comunicação que permita a transação à distância.

CAPÍTULO V

Disposições Finais

Art. 38. Aplica-se esta Lei, no que couber, a outras formas consensuais de resolução de conflitos, tais como mediações comunitárias, escolares, penais, trabalhistas, fiscais, em serventias extrajudiciais e outras.

Art. 39. O Ministério da Justiça criará e manterá banco de dados reunindo informações relativas à mediação, para fins de formulação, planejamento e avaliação de políticas públicas.

Art. 40. Esta Lei entra em vigor decorridos cento e oitenta dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição resulta dos trabalhos da Comissão de Especialistas, instituída pela Portaria nº 2148, de 29 de maio de 2013, do Ministério da Justiça, para discutir o marco legal da mediação e conciliação no Brasil, com o objetivo de avaliar, debater e elaborar propostas para subsidiar os Ministérios e órgãos do Governo Federal, visando ao aprimoramento e modernização da legislação sobre as formas não judiciais de solução de conflitos.

Para fins de contextualização temática, saliente-se, de início, que a mediação é uma atividade técnica, exercida por terceiro imparcial que, após ser escolhido ou aceito por partes em disputa, auxilia na promoção do diálogo entre elas com o objetivo de se buscar o consenso na solução do conflito.

A solução de conflitos por meio de procedimentos autocompositivos – como a mediação e a conciliação – é uma prática recente no Brasil.

Especialmente fora do âmbito do Poder Judiciário, essas técnicas – também chamadas de meios alternativos de solução de conflitos ou MASC – têm conquistado um

espaço cada vez maior como formas mais apropriadas do que o próprio Poder Judiciário na administração e resolução de determinados litígios.

A realidade do Poder Judiciário é um dos fatores que favorece a utilização dessas técnicas. O elevado número de processos judiciais em estoque nos tribunais e a consequente morosidade resultam no baixo índice de confiança e nas dificuldades de acesso que a população possui em relação à Justiça.

Nesse sentido, as formas autocompositivas de solução de conflitos podem contribuir para desafogar e melhorar a qualidade da prestação judicial, uma vez que os procedimentos de mediação e conciliação são, em regra, sensivelmente mais rápidos. Dados estatísticos apontam a duração média do processo judicial como sendo de dez anos, enquanto que um procedimento de mediação pode ser concluído em alguns meses. Além do mais, esses dados estatísticos revelam índices de satisfação dos usuários superiores em relação aos processos judiciais.

Ainda, os MASC podem ser utilizados tanto na fase inicial, quanto em processos judiciais já em curso, além daquelas hipóteses de mediação extrajudicial.

A elevada satisfação dos cidadãos que passam por um procedimento de mediação, seja judicial, seja extrajudicial, é explicada pela sensação de protagonismo que inspira as partes. Ao participarem da construção do melhor acordo possível entre elas, ambas saem com a sensação de terem chegado a bom termo, em oposição à solução do processo judicial, que declara um lado perdedor e o outro vencedor.

Bem exemplificativo é o uso da mediação para solução de conflitos envolvendo relações continuadas – como os casos de família, vizinhança e relações de consumo –, uma vez que, ao dialogarem e alcançarem o consenso, as partes são capazes de reestabelecerem os padrões harmônicos de convivência que possuíam antes da deflagração da controvérsia.

No âmbito público, a mediação pode ser potencialmente aplicada. Seja na solução de conflitos entre entes da Administração Pública, como já o faz a Advocacia-Geral da União, por meio das Câmaras de Conciliação da Administração Federal – CCAF –, seja na administração de conflitos coletivos, fiscais e previdenciários, a mediação é uma forma de reduzir o volume de ações judiciais que o Estado promove todo ano. Atualmente, cerca de 51% de todos os processos judiciais têm como parte a Administração Pública.

O Governo Federal, inclusive, já trabalha com a perspectiva de aumentar a utilização dos MASC. O Ministério da Justiça possui, desde 2008, a política pública

"Justiça Comunitária", que, além de promover a educação em direitos dos cidadãos, realiza sessões de mediação para resolver conflitos surgidos no seio da comunidade.

Recentemente, o Ministério da Justiça, por meio da Secretaria de Reforma do Judiciário – SRJ –, criou a Escola Nacional de Mediação e Conciliação – ENAM –, que promove cursos presenciais e à distância em técnicas de mediação e conciliação para juízes, promotores, procuradores de justiça, defensores públicos, advogados, servidores públicos, etc.

Com o objetivo de fortalecer e ampliar essas iniciativas, além de cobri-las de maior segurança jurídica, foi que o Ministério da Justiça nomeou, pela Portaria Ministerial nº 2.148, de 29 de maio de 2013, a Comissão de Especialistas para formular o presente marco legal da Mediação.

As diretrizes da proposta agora apresentada para a institucionalização da mediação têm o objetivo de refletir, estimular e ampliar a prática já existente no país. Valorizaram-se, em contraste com o rigor do processo judicial, sempre que possível, a oralidade, a informalidade, a autonomia da vontade das partes, o consensualismo, a igualdade das partes e de seu poder decisório. Aqui, o objetivo principal foi tornar a mediação acessível a qualquer cidadão, evitando-se a excessiva burocratização de seus procedimentos.

Nos termos propostos, qualquer cidadão pode ser mediador, desde que devidamente capacitado. Contudo, o mediador fica impedido, pelo prazo de dois anos, contados do término da última sessão de mediação em que tenha atuado, de assessorar, representar ou patrocinar qualquer das partes.

Para atuar em mediações judiciais, o mediador, além de devidamente capacitado, deverá ainda ser graduado há mais de dois anos em qualquer curso de ensino superior e estar cadastrado no respectivo Tribunal onde for exercer sua atividade.

Quanto à mediação judicial, o Projeto de Lei estipula que deverá ser tentada a mediação antes do início do andamento dos processos judiciais, quando o objeto litigioso permitir essa via alternativa de solução de conflito. Conforme preconiza o texto, a mediação deverá ter início em até trinta dias da propositura da ação e encerrar-se em até sessenta dias. Isso significa que processos que demorariam anos até uma decisão final do Poder Judiciário podem ser resolvidos em três meses.

A lei pretende estimular o envolvimento dos interessados na busca de soluções para os seus problemas, de forma simples e informal, sempre que possível. Optou-se por incluir-se no rol de matérias que podem ser objeto de mediação aquelas que envolvam direitos disponíveis e também as que envolvem indisponíveis passíveis de

transação, ainda que sob respaldo judicial. Assim, abre-se espaço para que, por exemplo, um casal com filhos menores, durante uma eventual separação, resolva todas as questões de guarda e alimentos por meio da mediação extrajudicial, em um acordo consensual, se assim o desejar. Porém, tal acordo, para ter validade, precisa ser homologado judicialmente, com a prévia oitiva do Ministério Público.

O Projeto de Lei inova ao incentivar a mediação extrajudicial, de tal sorte que as partes que atravessarem uma mediação desse tipo, que seja infrutífera, poderão receber descontos nas custas processuais se eventualmente ingressarem com uma ação. Da mesma forma, a presença de advogados na mediação extrajudicial é facultativa, mas eles poderão ser contratados pela parte interessada se assim o desejar.

Outro ponto inédito é a regulamentação da mediação pública. Nos termos propostos, o Poder Público poderá instituir conselhos de mediação em seus órgãos e sujeitar a procedimentos autocompositivos qualquer conflito entre entidades públicas, entre a Administração Pública e o particular e conflitos que tratem de direitos coletivos. Preferencialmente, os procedimentos consensuais serão tentados antes do ingresso de ação judicial.

Por fim, a lei esclarece que poderá ser aplicada, no que couber, a outras modalidades de mediação, tais como mediação *on-line*, mediação comunitária, mediação penal, mediação fiscal, mediação trabalhista, etc.

Espera-se que, com a regulamentação da mediação no Brasil, possamos dar importante passo na direção de um moderno sistema de resolução de conflitos, tanto na esfera privada, como na esfera pública e judicial, que tenha como principal objetivo a promoção do diálogo e do consenso.

Pelas razões alinhavadas, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ PIMENTEL**

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

Publicado no **DSF**, de 23/10/2013.

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 517, DE 2011

Institui e disciplina o uso da mediação como instrumento para prevenção e solução consensual de conflitos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei disciplina o uso da mediação de conflitos em quaisquer matérias em que a lei não proíba as partes de negociar.

Art. 2º Para fins desta Lei, mediação é um processo decisório conduzido por terceiro imparcial, com o objetivo de auxiliara as partes a identificar ou desenvolver soluções consensuais.

Art. 3º O processo de mediação tem por princípios básicos:

I. imparcialidade do mediador;

II. autodeterminação das partes no que tange o conteúdo do acordo ou não acordo;

III. voluntariedade em participar da mediação;

IV. igualdade das partes e de seu poder decisório;

V. confidencialidade na forma desta lei;

VI. comunicação direta entre as partes na busca de soluções, sempre que possível;

VII. eticidade;

VIII. potencialização do acesso à Justiça.

Art. 4º Mediador é o terceiro imparcial, com capacitação adequada e subordinação a código de ética específico que, aceito pelas partes, conduzirá o processo de comunicação entre elas, para que os envolvidos possam tomar decisões informadas, na busca de soluções.

§ 1º Além de todas as hipóteses legais de impedimento de juízes e árbitros, o mediador deve afastar-se da condução do caso sempre que tenha conhecimento de qualquer fato ou circunstancia que possa dificultar sua imparcialidade na condução da mediação.

§ 2º Caso o mediador tome conhecimento de qualquer fato ou circunstancia que possa ser percebido pelas partes e seus advogados como conflito de interesses, deverá revelá-lo imediatamente a todos, podendo afastar-se do caso ou permanecer como mediador com a concordância expressa de todas as partes.

§ 3º Nos processos de mediação as partes poderão ser assistidas por advogados.

Art. 5º A mediação pode ser judicial ou extrajudicial; em ambos os casos, pode ser prévia, incidental ou posterior à relação processual eventualmente já instaurada.

Art. 6º A mediação será judicial quando os mediadores forem designados pelo Poder Judiciário e extrajudicial quando as partes escolherem mediador ou instituição de mediação privada.

Art. 7º É possível a mediação em todo e qualquer litígio submetido ao Poder Judiciário, desde que as partes a desejem de comum acordo ou que sua realização seja recomendada pelo magistrado, pelo Ministério Público, pela Defensoria Pública ou por outro sujeito do processo.

3

Art. 8° A mediação pode versar sobre todo o conflito ou parte dele.

§ 1º Após a reunião inicial de mediação, toda e qualquer reunião posterior, para a continuidade das negociações em mediação, somente poderá ser marcada com a anuência de todas as partes na mediação.

§ 2º A participação na mediação será sempre facultativa. A recusa em participar da mediação não pode acarretar sanção à parte.

§ 3º O comparecimento à mediação caracteriza-se pela presença da parte à reunião inicial de mediação. Já a participação na mediação caracteriza-se pelo engajamento na dinâmica de negociação entre as partes, diretamente ou através do mediador.

§ 4º A decisão de deferir ou não a suspensão do processo para a realização de mediação incidental é irrecorrível. Poderá o magistrado, alternativamente, sugerir a conciliação ou outro meio de composição consensual que entenda adequado àquele conflito.

§ 5º A suspensão do processo poderá ocorrer por prazo não superior a três meses e somente poderá ser prorrogada pelo requerimento de ambas as partes e deferimento do magistrado.

§ 6º Durante o prazo de suspensão o juiz pode conceder medidas de urgência, na forma estabelecida pelo Código de Processo Civil.

§ 7º Transcorrido o prazo e não efetivado acordo total, o processo retomará seu curso normal.

Art. 9º O procedimento da mediação é, em regra, confidencial e sigiloso. Neste caso, o mediador poderá conduzir reuniões privadas com cada uma das partes e seus advogados. Sobre tudo o que for dito pela parte e seus advogados ao mediador em reuniões privadas, poderá ser solicitada a confidencialidade em relação às outras partes e seus advogados.

§ 1º Cessa a confidencialidade:

I. por dispensa expressa de todas as partes;

II. quando a mediação envolva o Poder Público na qualidade de parte ou terceiro interveniente;

III. quando o mediador tiver informações acerca de um crime ou da iminência de um crime.

§ 2º As exceções à confidencialidade devem ser interpretadas em caráter restritivo e apenas aplicadas mediante situações inequívocas.

§ 3º O mediador deve mencionar expressamente às partes das exceções à confidencialidade, necessariamente no início da primeira reunião de mediação e sempre que julgar necessário.

Art. 10. O procedimento a ser adotado na mediação judicial, bem como os requisitos para o exercício da atividade de mediador, serão disciplinados pelas normas do Código de Processo Civil e pelos parâmetros estabelecidos pelo Conselho Nacional de Justiça.

Parágrafo único. Durante as sessões de mediação judicial, as partes podem comparecer com ou sem advogado. Deve ser solicitado defensor público ou advogado dativo para aquela que o requerer.

CAPÍTULO II
DAS ESPECIFICIDADES DA MEDIAÇÃO JUDICIAL

Art. 12. O juiz deverá recomendar a mediação judicial, preferencialmente, em conflitos nos quais haja necessidade de preservação ou recomposição de vínculo interpessoal ou social, ou quando as decisões das partes operem consequências relevantes sobre terceiros.

Art. 13. A sessão de mediação judicial pode ser convolada em audiência de conciliação, caso o mediador verifique que aquele instrumento não se mostra adequado ao tipo de litígio e as partes não manifestem oposição.

§ 1º Nesta hipótese, a audiência de conciliação seguirá as regras do Código de Processo Civil.

§ 2º Sempre que entender necessário e adequado, o magistrado poderá presidir a audiência de conciliação ou poderá designar audiência especial para ouvir as partes e compreender melhor os pontos do conflito e do eventual acordo.

5

CAPÍTULO III
DAS ESPECIFICIDADES DA MEDIAÇÃO EXTRAJUDICIAL

Art. 14. A designação do mediador extrajudicial poderá ocorrer:

I. por acordo escrito de todas as partes;

II. por convenção de mediar, assim entendida a cláusula compromissória;

Parágrafo único. Não havendo acordo prévio sobre a forma de instituir a mediação, a parte interessada manifestará à outra parte sua intenção de dar início à mediação, por via postal ou por outro meio qualquer de comunicação, mediante comprovação de recebimento, na forma desta lei.

Art. 15. A cláusula compromissória é a convenção através da qual as partes em um contrato comprometem-se a submeter à mediação os litígios que possam vir a surgir, relativamente a tal negócio jurídico.

§ 1º A cláusula compromissória deve ser estipulada por escrito, podendo estar inserta no próprio contrato ou em documento apartado que a ele se refira.

§ 2º Nos contratos de adesão, a cláusula compromissória só terá eficácia se o aderente tomar a iniciativa de instituir a mediação ou concordar, expressamente, com a sua instituição, desde que por escrito em documento anexo ou em negrito, com a assinatura ou visto especialmente para essa cláusula.

§ 3º Reportando-se as partes, na cláusula compromissória, às regras de alguma instituição provedora de mediação extrajudicial ou mediador autônomo, a mediação será instituída e processada de acordo com tais regras, podendo igualmente as partes estabelecer, na própria cláusula ou em outro documento, a forma convencionada para a instituição da mediação.

Art. 16. Existindo cláusula compromissória e havendo resistência quanto ao comparecimento na reunião inicial de mediação, poderá a parte interessada requerer a citação da outra parte para comparecer em juízo a fim de requerer mediação judicial, designando o juiz audiência especial para tal fim.

§ 1º O autor indicará, com precisão, o objeto da controvérsia, instruindo o pedido com o documento que contiver a cláusula compromissória.

§ 2º Se a cláusula compromissória nada dispuser sobre a nomeação de mediadores, caberá ao juiz, ouvidas as partes, encaminhá-las à mediação judicial.

§ 3º A ausência da parte requerente, sem justo motivo, à audiência designada para o encaminhamento à mediação judicial importará a extinção do processo sem julgamento de mérito.

§ 4º Não comparecendo a parte requerida à audiência, caberá ao juiz, ouvido o autor, encaminhar o caso à mediação judicial.

Art. 17. A cláusula compromissória é autônoma em relação ao contrato em que estiver inserta, de tal sorte que a nulidade deste não implica, necessariamente, a nulidade da cláusula compromissória.

Art. 18. Entende-se por acordo de mediar o compromisso de comparecer à reunião inicial de mediação e ouvir o discurso inicial do mediador.

Parágrafo único. Extingue-se o acordo de mediar caso escuse-se o mediador, antes de aceitar a nomeação, desde que as partes tenham declarado, expressamente, não aceitar substituto.

Art. 19. Na ausência de acordo prévio, a manifestação de uma parte à outra ou outras sobre sua intenção de dar início à mediação, deverá conter uma lista indicando os nomes, endereços, telefones e honorários publicados ou previamente acordados de não menos que cinco mediadores ou três instituições provedoras de serviços de mediação previamente aceitos pela parte requerente.

§ 1º Caso haja apenas uma parte requerida, esta terá o prazo de cinco dias úteis para requerer o agendamento da reunião inicial de mediação junto a qualquer um dos mediadores ou instituições de mediação que conste da lista da parte requerente.

§ 2º O silêncio da parte requerida será interpretado como a aceitação do primeiro mediador da lista apresentada pela parte requerente. Neste caso, após o prazo de manifestação da parte requerida, a parte requerente poderá contatar o mediador ou instituição de mediação para agendar a reunião inicial de mediação.

§ 3º Caso haja mais de uma parte requerida, cada uma terá prazo de cinco dias úteis para manifestar sua opção de mediador ou instituição de mediação perante a parte requerente. Se houver acordo dentre as partes requeridas, a parte requerente terá o prazo de cinco dias úteis para pedir o agendamento da reunião inicial de mediação junto ao mediador ou instituição de mediação escolhido. Caso não haja acordo, a parte requerente deverá dar novas opções de mediadores ou instituições de mediação às partes requeridas, até que haja acordo, ou requerer a mediação judicial.

§ 4º O mediador ou instituição de mediação, contatado pela parte requerida na forma do parágrafo primeiro ou pela parte requerente na forma dos parágrafos segundo e terceiro, terá o prazo de trinta dias corridos para agendar a reunião inicial de mediação. Caso considere-se impedido, deverá formalizar sua exoneração em cinco dias

úteis. Todas as respostas do mediador às partes antes de sua escolha definitiva como mediador do caso devem ser processadas por via postal ou por outro meio qualquer de comunicação, mediante comprovação de recebimento, enviadas a ambas as partes.

§ 5º Caso o mediador se considere impedido de aceitar um caso, a parte requerida poderá escolher outro mediador da lista enviada pela parte requerente em cinco dias úteis do recebimento da notificação do mediador, ou qualquer das partes poderá requerer mediação judicial.

Art. 20. O regulamento a ser adotado na mediação extrajudicial, bem como o código de ética de cada instituição provedora de mediação extrajudicial ou mediador autônomo, deve ser disponibilizado eletronicamente ou em documento impresso, para todas as partes e seus advogados, com um mínimo de três dias úteis de antecedência à primeira reunião de mediação.

Parágrafo único. O mediador extrajudicial ou membros de sua equipe de trabalho devem se disponibilizar a esclarecer dúvidas dos advogados e das partes acerca do processo de mediação e do seu código de ética, sempre que solicitados.

Art. 21. O termo do acordo obtido em mediação extrajudicial prévia equipara-se a título executivo judicial desde que o mediador que assina o termo de acordo seja reconhecido por instituição idônea, que atenda aos requisitos do Conselho Nacional de Justiça e do Tribunal de Justiça do Estado em que exerça a mediação extrajudicial.

CAPÍTULO IV
DO ACORDO

Art. 22. Obtido o acordo ou finalizada a mediação sem acordo, será lavrado termo e assinado pelas partes, seus advogados e pelo mediador.

Art. 23. O termo de acordo ou o termo de mediação sem acordo deverá conter:

I. identificação das partes;

II. domicílio das partes nas quais receberam notificação das reuniões de mediação;

III. comparecimento ou não do requerido e de terceiros notificados na forma desta lei ou não localizados no endereço informado;

IV. objeto da controvérsia;

V. se houve acordo total ou parcial, ou não;

VI. assinatura das partes, de seus advogados e do mediador;

VII. habilitação do mediador na forma da lei.

Art. 24. O termo de acordo obtido em mediação judicial ou em mediação extrajudicial incidental deverá ser necessariamente homologado pelo magistrado para que possa produzir seus efeitos processuais.

§ 1º O juiz ouvirá o Ministério Público sobre o termo de acordo, nas hipóteses de sua intervenção como fiscal da ordem jurídica.

§ 2º O juiz apenas homologará os acordos que estejam em harmonia com o ordenamento jurídico pátrio e que não violem direitos indisponíveis.

§ 3º A decisão de não homologação é irrecorrível. Contudo, a matéria não preclui e pode ser suscitada por ocasião de recurso.

§ 4º A homologação importa em extinção do processo com resolução de mérito e só poderá ser objeto de recurso caso seja alegado e provado vício de consentimento ou ilicitude do objeto.

§ 5º É lícito às partes renunciar ao prazo recursal no próprio termo de acordo.

CAPÍTULO III
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25. O Conselho Nacional de Justiça criará e manterá bancos de dados reunindo informações relativas à mediação.

Art. 26. Essa Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias da data de sua publicação oficial

9
JUSTIFICAÇÃO

A mediação, de inspiração e traços norte-americanos, é o processo por meio do qual os litigantes buscam o auxílio de um terceiro imparcial que irá contribuir na busca pela solução do conflito. Esse terceiro não tem a missão de decidir (e nem a ele foi dada autorização para tanto). Ele apenas auxilia as partes na obtenção da solução consensual. O papel do interventor é ajudar na comunicação através da neutralização de emoções, formação de opções e negociação de acordos. Como agente fora do contexto conflituoso, funciona como um catalisador de disputas, ao conduzir as partes às suas soluções, sem propriamente interferir na substância destas.

Essa técnica de composição de conflitos não se limita à conciliação dos envolvidos, mas busca resolver as questões emocionais mais profundas que nem sempre são expostas na maneira tradicional de abordagem do problema, seja no setor público, seja no setor privado. Nos dois âmbitos, podem surgir conflitos sociais de diversas espécies e gravidades, que, dependendo do caso, serão solucionados administrativamente ou então levados para a apreciação do Poder Judiciário. De uma forma ou de outra, são utilizados mecanismos como a conciliação, a arbitragem, o procedimento administrativo, a negociação, o processo judicial, dentre outros, visando resolver a controvérsia instalada. Ocorre que esses meios de solução de conflitos, atuam geralmente de modo superficial, tentando, apenas, eliminar a discussão, sem, contudo, se preocupar com os diversos efeitos psicológicos que esses impasses podem gerar nos envolvidos. Como exemplo, tem-se as causas envolvendo pensão alimentícia, em que, na maioria das vezes, a briga financeira é só uma desculpa para o casal resolver pendências afetivas muito mais complexas. Nesta hipótese, a mediação, através de profissionais devidamente capacitados, trabalha o pano de fundo do conflito familiar, a fim de que as partes saiam não só com um acordo financeiro em mão, mas também emocionalmente satisfeitas e com a relação social restabelecida.

Dessa forma, a mediação não se limita ao campo judicial, possuindo um leque de abrangência amplíssimo, já tendo a sua utilização colhido bons frutos por onde foi explorada. Com efeito, o instituto pode ser aplicado na solução dos conflitos: administrativos, escolares, familiares, infanto-juvenis, empresariais, empregatícios, prisionais, ambientais, etc. Assim, tanto os órgãos públicos como os privados devem atentar para a importância de se adotar a mediação em suas relações interpessoais, especialmente nas de trato continuado, garantindo sentimentos de satisfação mútua. Academicamente, é a mudança do modelo perde-ganha para o modelo ganha-ganha.

Não obstante, a mediação tenta quebrar alguns paradigmas arraigados em nossa sociedade, como a cultura da litigiosidade e necessidade de levar ao Poder Judiciário demandas que poderiam ser solucionadas em um ambiente mais propício e com mecanismos mais apropriados. Trata-se, pois, de instrumento capaz de incentivar outras formas de solução das pendências, de reduzir o número de processos judiciais e de combater o desvirtuamento da função judicial do Estado, conferindo, assim, uma

leitura contemporânea do acesso à justiça previsto no art. 5º, XXXV, da Constituição Federal do Brasil.

Deixe-se assente que a desjudicialização das controvérsias e a autocomposição pelas partes do processo é uma realidade nos grandes sistemas processuais como forma de resolver os problemas estruturais da justiça mas, acima de tudo, como meio de se atingir uma satisfação mais plena por partes dos envolvidos nos conflitos, destacando-se, neste último caso, os benefícios da mediação na pacificação social, já que esta técnica se aprofunda nas razões emocionais que cercam as relações conflituosas, trazendo mais legitimidade aos ajustes e mais chance de acabar em definitivo com o dilema estabelecido.

O instituto da mediação, já introduzido em diversos ordenamentos jurídicos, está regulamentado nos Estados Unidos, na Argentina, no Uruguai, no Japão, na Austrália, na Itália, na Espanha, na França, dentre outros. O Conselho da União Européia, inclusive, emitiu a Diretiva nº 52, de 21 de maio de 2008, em que define a mediação como um processo estruturado no qual duas ou mais partes em litígio tentam, voluntariamente, alcançar por si mesmas um acordo sobre a resolução de seu litígio, com a ajuda de um mediador. Como se vê, hoje há uma tendência de se resolver os conflitos de interesses por outras vias que não a imposição de um provimento judicial.

No Brasil, apesar de ainda não existir legislação que trate do tema, este vem sendo amplamente difundido, sendo que a prática da mediação já é exercida inclusive dentro dos órgãos do Poder Judiciário, na medida em que se funda na livre manifestação de vontade das partes, e na escolha por um instrumento mais profundo de solução do conflito.

O Conselho Nacional de Justiça, atento à necessidade de implementação de meios alternativos de solução de conflitos como forma de melhorar a justiça brasileira, vem tomando diversas iniciativas para fomentar o assunto, como o Projeto "Movimento pela Conciliação" liderado pelo CNJ e coordenado por Lorenzo Lorenzoni e Germana Moraes. Não bastasse, o CNJ editou a Resolução nº 125/10 que trata da Política Judiciária Nacional de tratamento adequado dos conflitos de interesses no âmbito do Poder Judiciário e dá outras providências, em que, dentre outras questões, estabelece a criação de Juízos de resolução alternativa de conflitos, verdadeiros órgãos judiciais especializados na matéria.

No âmbito processual, o Projeto do novo Código de Processo Civil (Projeto n. 166/2010), em boa hora, reconhece o instituto da mediação como um mecanismo hábil à pacificação social. Além disso, trata dos mediadores e dos conciliadores nos artigos 144 a 153, atribuindo-lhes a qualidade de auxiliares da justiça, estando, inclusive, sujeitos aos motivos de impedimento e suspeição relativos a outros sujeitos do processo. Sem dúvida a previsão da mediação no Projeto do novo CPC representa um grande avanço para o reconhecimento da referida técnica de autocomposição

11

A mediação também foi objeto do II Pacto Republicano, assinado pelos três Poderes da Federação em 2009, em que, dentre os compromissos assumidos, constava o de "[...] Fortalecer a mediação e a conciliação, estimulando a resolução de conflitos por meios autocompositivos, voltados a maior pacificação social e menor judicialização [...]". Com efeito, tanto o Judiciário como os demais Poderes (Executivo e Legislativo) são igualmente responsáveis pela harmonia social, conforme se infere do próprio preâmbulo da nossa Carta Magna.

Portanto, a necessidade de regulamentação da mediação é medida que se faz imperiosa para que o instituto seja definitivamente sacramentado em nosso ordenamento jurídico e possa auxiliar na busca por uma Justiça de mais qualidade e por uma sociedade mais pacífica.

Ante o exposto, dada à relevância da matéria, solicita-se o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **RICARDO FERRAÇO**

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

Publicado no **DSF**, em 26/08/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS:14370/2011

4

PARECER Nº , DE 2013

72013.85879

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 215, de 2008, do Senador Antonio Carlos Valadares, que *altera o art. 73 da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, que "estabelece normas para as eleições", para viabilizar as sanções aplicadas às condutas vedadas aos agentes públicos, e dá outras providências*.

RELATOR: Senador CLÉSIO ANDRADE

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 215, de 2008, de autoria do Senador Antonio Carlos Valadares, que altera a Lei Eleitoral para estabelecer normas que viabilizam a punição ao agente público que desrespeitar as vedações que lhe são impostas durante o processo eleitoral.

As normas que se pretende modificar se encontram na chamada Lei Eleitoral geral, a Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, que "estabelece normas sobre as eleições". Uma alteração é proposta na redação do § 4º do art. 73, que trata das condutas vedadas aos agentes públicos, para simplesmente determinar que a pena de multa que ali se estabelece será definida em reais, e não em unidades fiscais de referência, as chamadas UFIRs, como consta da Lei vigente.

A outra alteração é promovida na redação do § 5º do mesmo art. 73. Por ela, o descumprimento do disposto nos incisos I, II, III, IV e VI

do *caput* do art. 73 implica a cassação do registro do candidato ou do seu diploma, se eleito.

Na forma como ora a Lei vigora, a violação de qualquer dos incisos do art. 73 tem esse efeito de gerar a cassação do registro ou do diploma do diploma. Conforme a justificação do projeto, a alteração proposta para o § 4º do art. 73 da Lei Eleitoral se destina a promover dupla correção técnica: para especificar que a multa vai de cinco mil a cem mil reais, e não de cinco a cem mil UFIRs.

72013.85879

Por seu turno, a alteração proposta para o § 5º visa a precisar as hipóteses de cassação de registro de candidatura ou do diploma do eleito, para que sejam excluídas as práticas previstas nos incisos V e VIII, que se referem à relação entre a administração pública, e o administrador público, e os servidores públicos, seja quanto à sua nomeação, contratação, demissão sem justa causa, ou ainda exoneração, nos meses anteriores ao pleito (inciso V); seja quanto à revisão geral da remuneração, no ano do pleito.

Exclui, também, a prática prevista no inciso VII, que trata dos limites a gastos com propaganda, que não podem superar a média dos gastos dos últimos três anos que antecedem o pleito ou do último ano imediatamente anterior à eleição.

A proposição foi objeto de requerimento para tramitar em conjunto com outras matérias, em um primeiro momento. Adiante, foi objeto de outro requerimento, de minha autoria, para tramitar de forma autônoma.

Não foram apresentadas emendas ao Projeto.

II – ANÁLISE

O Congresso Nacional dispõe de competência privativa para legislar sobre direito eleitoral, conforme expressa disposição do art. 22, inciso I, da Carta Magna, combinado com o art. 49, *caput*.

A esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania compete, nos termos do art. 101, inciso II, alínea "d" do Regimento Interno do Senado Federal, apreciar tais matérias, tanto com relação à sua constitucionalidade quanto com relação ao seu mérito.

72013.85879

A proposta nos parece constitucional, seja no plano formal, seja no plano material. É igualmente jurídica, por respeitar os mandamentos respectivos e os critérios de elaboração legislativa que constam da Lei de Regência.

Entretanto, com relação ao seu mérito da alteração legislativa alvitradas, há que sopesar alguns aspectos que nos parecem merecedores de reflexão. Não nos parece que a Lei, nos termos como vigente, tenha ensejado a exclusão de prefeitos e outros governantes dos pleitos eleitorais de forma excessiva, irrazoável ou desproporcional.

Estou convencido de que as cautelas do Poder Judiciário ao aplicar a Lei, em seus termos presentes, têm sido bastante para evitar que atos menores, de natureza culposa, sem dolo ou o propósito de afetar o processo eleitoral, como um aumento remuneratório previsto em Lei que obriga o governante.

Por tais razões, concluo que a manutenção da legislação tal como vigente o § 5º do art. 73 da Lei 9.504, de 1997, se afigura mais consentânea com o interesse público, na espécie.

III – VOTO

Em face do exposto, opino favoravelmente à constitucionalidade e juridicidade do Projeto de Lei do Senado nº 215, de 2008, e voto por sua aprovação, adotada a seguinte emenda supressiva:

EMENDA Nº – CCJ

Suprima-se, do Projeto de Lei do Senado nº 215, de 2008, a alteração proposta para o § 5º do art. 73 da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, nos termos de seu art. 1º.

4

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

72013.85879

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 215, DE 2008

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os §§ 4º e 5º do art. 73 da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, na redação dada pela Lei nº 9.840, de 28 de setembro de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 73 .....

.....

§4º. O descumprimento do disposto no neste artigo acarretará a suspensão imediata da conduta vedada, quando for o caso, e sujeitará os responsáveis a multa no valor de cinco mil a cem mil reais.

§ 5º Nos casos de descumprimento do disposto nos incisos I, II, III, IV e VI do "caput", sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o candidato beneficiado, agente público ou não, terá o registro ou o diploma cassados.

....." (NR).

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 73 e respectivos incisos estabelecem normas para o comportamento de autoridades e agentes públicos diante das campanhas eleitorais. As condutas ali previstas são vedadas pois afetam a igualdade de oportunidades entre os candidatos, além de mesclarem o interesse privado no seio do interesse público, em clara ofensa aos princípios da moralidade e impessoalidade (art. 37 da Constituição Federal).

O §4º desse artigo determina que o descumprimento de quaisquer das normas ali previstas enseja a suspensão imediata da conduta vedada e sujeita os responsáveis à multa de cinco a cem mil UFIR. O Projeto busca fazer duas significativas modificações nesse §4º, a saber:

(a) converter a sanção em moeda corrente, no caso, em real, na exata medida em que a UFIR, enquanto indexador, foi extinta; e

(b) a redação atual do dispositivo reza que a multa é de "cinco a cem mil ufir". Contudo, como bem adverte o jurista Olivar Coneglian "nesta lei, em todos os casos de multa administrativa calculadas em ufir, o valor mínimo sempre tem aparecido com o numeral 'mil'. Apenas neste caso, a palavra 'mil' não apareceu no texto oficial. (...) o TSE, em suas resoluções sobre o assunto, tem entendido que o mínimo é 'cinco mil' e não 'cinco'."

Não obstante, o TSE está criando sanção de natureza pecuniária sem amparo em lei – entendida no sentido formal e restrita, único meio jurídico válido e legítimo para criar penalidades. Por conseguinte, tendo como vetor o princípio da legalidade e buscando harmonizar a legislação, além de evitar pendengas judiciais, modifica-se o §4º do art. 73 da Lei Eleitoral com o objetivo

de atualizar a legislação, transformando o indexador da multa em moeda corrente (real) e grafá-lo com o valor mínimo de cinco mil reais.

No que toca o §5° do art. 73, cumpre lembrar que a sua redação foi dada pela Lei n° 9.840, de 1999, de iniciativa popular, cujo texto original aplicava a sanção de cassação do registro ou do diploma apenas ao candidato que, sendo agente público, violava o inciso VI do art. 73 – que veda, nos três meses que antecedem o pleito eleitoral, a transferência de recursos entre os entes da Federação e sobre a publicidade oficial. Portanto, com a vigência da Lei de iniciativa popular (Lei n° 9,840, de 1999) alargou-se as hipóteses da sanção para os casos do agente público: ceder ou usar bens móveis ou imóveis em benefício de candidato, partido político ou coligação (inciso I); exceder suas cotas de uso de materiais ou serviços dentro das respectivas entidades públicas (inciso II); usar servidor, como tal, na campanha eleitoral (inciso III); fazer ou permitir o uso promocional em favor de candidato, partido ou coligação, de serviços de caráter social que o Poder Público distribui gratuitamente (inciso IV).

O Projeto substitui a expressão consignada na parte final do texto legal, "ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma" pela expressão "terá o registro ou o diploma cassado". Desta feita, longe de um mero preciosismo de linguagem, a razão fundamental dessa substituição é tornar clara a aplicação da sanção pela Justiça Eleitoral e inibir o uso da máquina administrativa, uma vez que alguns Tribunais Regionais Eleitorais têm entendido que se trata de uma faculdade dos tribunais aplicar ou não tal sanção, pois o termo "ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma" não teria força vinculativa.

Observa-se que a modificação proposta pelo presente projeto ao aludido §5° do art. 73 vai ao encontro da finalidade buscada pela lei de iniciativa popular, que é o de penalizar o agente

público que tira proveito próprio da máquina estatal ou que favorece candidato, partido ou coligação.

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.

Senador ANTONIO CARLOS VALADARES
PSB/SE

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.504, DE 30 DE SETEMBRO DE 1997.

Estabelece normas para as eleições.

Art 1º As eleições para Presidente e Vice-Presidente da República, Governador e Vice-Governador de Estado e do Distrito Federal, Prefeito e Vice-Prefeito, Senador, Deputado Federal, Deputado Estadual, Deputado Distrital e Vereador dar-se-ão, em todo o País, no primeiro domingo de outubro do ano respectivo.
(...)

Das Condutas Vedadas aos Agentes Públicos em Campanhas Eleitorais

Art. 73. São proibidas aos agentes públicos, servidores ou não, as seguintes condutas tendentes a afetar a igualdade de oportunidades entre candidatos nos pleitos eleitorais:

I - ceder ou usar, em benefício de candidato, partido político ou coligação, bens móveis ou imóveis pertencentes à administração direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, ressalvada a realização de convenção partidária;

II - usar materiais ou serviços, custeados pelos Governos ou Casas Legislativas, que excedam as prerrogativas consignadas nos regimentos e normas dos órgãos que integram;

III - ceder servidor público ou empregado da administração direta ou indireta federal, estadual ou municipal do Poder Executivo, ou usar de seus serviços, para comitês de campanha eleitoral de candidato, partido político ou coligação, durante o horário de expediente normal, salvo se o servidor ou empregado estiver licenciado;

IV - fazer ou permitir uso promocional em favor de candidato, partido político ou coligação, de distribuição gratuita de bens e serviços de caráter social custeados ou subvencionados pelo Poder Público;

V - nomear, contratar ou de qualquer forma admitir, demitir sem justa causa, suprimir ou readaptar vantagens ou por outros meios dificultar ou impedir o exercício funcional e, ainda, *ex officio*, remover, transferir ou exonerar servidor público, na circunscrição do pleito, nos três meses que o antecedem e até a posse dos eleitos, sob pena de nulidade de pleno direito, ressalvados:

a) a nomeação ou exoneração de cargos em comissão e designação ou dispensa de funções de confiança;

b) a nomeação para cargos do Poder Judiciário, do Ministério Público, dos Tribunais ou Conselhos de Contas e dos órgãos da Presidência da República;

c) a nomeação dos aprovados em concursos públicos homologados até o início daquele prazo;

d) a nomeação ou contratação necessária à instalação ou ao funcionamento inadiável de serviços públicos essenciais, com prévia e expressa autorização do Chefe do Poder Executivo;

e) a transferência ou remoção *ex officio* de militares, policiais civis e de agentes penitenciários;

VI - nos três meses que antecedem o pleito:

a) realizar transferência voluntária de recursos da União aos Estados e Municípios, e dos Estados aos Municípios, sob pena de nulidade de pleno direito, ressalvados os recursos destinados a cumprir obrigação formal preexistente para execução de obra ou serviço em andamento e com cronograma prefixado, e os destinados a atender situações de emergência e de calamidade pública;

b) com exceção da propaganda de produtos e serviços que tenham concorrência no mercado, autorizar publicidade institucional dos atos, programas, obras, serviços e campanhas dos órgãos públicos federais, estaduais ou municipais, ou das respectivas entidades da administração indireta, salvo em caso de grave e urgente necessidade pública, assim reconhecida pela Justiça Eleitoral;

c) fazer pronunciamento em cadeia de rádio e televisão, fora do horário eleitoral gratuito, salvo quando, a critério da Justiça Eleitoral, tratar-se de matéria urgente, relevante e característica das funções de governo;

VII - realizar, em ano de eleição, antes do prazo fixado no inciso anterior, despesas com publicidade dos órgãos públicos federais, estaduais ou municipais, ou das respectivas entidades da administração indireta, que excedam a média dos gastos nos três últimos anos que antecedem o pleito ou do último ano imediatamente anterior à eleição.

VIII - fazer, na circunscrição do pleito, revisão geral da remuneração dos servidores públicos que exceda a recomposição da perda de seu poder aquisitivo ao longo do ano da eleição, a partir do início do prazo estabelecido no art. 7° desta Lei e até a posse dos eleitos.

§ 1° Reputa-se agente público, para os efeitos deste artigo, quem exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nos órgãos ou entidades da administração pública direta, indireta, ou fundacional.

§ 2º A vedação do inciso I do *caput* não se aplica ao uso, em campanha, de transporte oficial pelo Presidente da República, obedecido o disposto no art. 76, nem ao uso, em campanha, pelos candidatos a reeleição de Presidente e Vice-Presidente da República, Governador e Vice-Governador de Estado e do Distrito Federal, Prefeito e Vice-Prefeito, de suas residências oficiais para realização de contatos, encontros e reuniões pertinentes à própria campanha, desde que não tenham caráter de ato público.

§ 3º As vedações do inciso VI do *caput*, alíneas b e c, aplicam-se apenas aos agentes públicos das esferas administrativas cujos cargos estejam em disputa na eleição.

§ 4º O descumprimento do disposto neste artigo acarretará a suspensão imediata da conduta vedada, quando for o caso, e sujeitará os responsáveis a multa no valor de cinco a cem mil UFIR.

~~§ 5º No caso de descumprimento do inciso VI do *caput*, sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o agente público responsável, caso seja candidato, ficará sujeito à cassação do registro.~~

§ 5º Nos casos de descumprimento do disposto nos incisos I, II, III, IV e VI do *caput*, sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, o candidato beneficiado, agente público ou não, ficará sujeito à cassação do registro ou do diploma. (Redação dada pela Lei nº 9.840, de 28.9.1999)

§ 6º As multas de que trata este artigo serão duplicadas a cada reincidência.

§ 7º As condutas enumeradas no *caput* caracterizam, ainda, atos de improbidade administrativa, a que se refere o art. 11, inciso I, da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e sujeitam-se às disposições daquele diploma legal, em especial às cominações do art. 12, inciso III.

§ 8º Aplicam-se as sanções do § 4º aos agentes públicos responsáveis pelas condutas vedadas e aos partidos, coligações e candidatos que delas se beneficiarem.

§ 9º Na distribuição dos recursos do Fundo Partidário (Lei nº 9.096, de 19 de setembro de 1995) oriundos da aplicação do disposto no § 4º, deverão ser excluídos os partidos beneficiados pelos atos que originaram as multas.

§ 10. No ano em que se realizar eleição, fica proibida a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública, exceto nos casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já em execução orçamentária no exercício anterior, casos em que o Ministério Público poderá promover o acompanhamento de sua execução financeira e administrativa. (Incluído pela Lei nº 11.300, de 2006)

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

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

5

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, do Senador Pedro Simon, que *altera a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizados pela prestadora*.

SF/13547.55653-98

RELATOR: Senador **CÍCERO LUCENA**

I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 355, de 2004, do Senador Pedro Simon, que *altera a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, para assegurar ao usuário de serviço de telecomunicações o direito de proceder a reclamações e solicitações por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizados pela prestadora*.

O projeto de lei em comento é composto de dois artigos.

O art. 1º altera o inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 1997, para especificar os meios pelos quais o usuário dos serviços de telecomunicações poderá encaminhar suas reclamações e sugestões às prestadoras dos serviços. Os meios são o atendimento telefônico, a correspondência escrita, o correio eletrônico e o atendimento pessoal nos

postos mantidos pelas empresas, de modo a garantir a obtenção de resposta ao seu pleito.

O art. 2º do PLS nº 355, de 2004, veicula a cláusula de vigência da lei que eventualmente for originada do projeto, que ocorrerá na data de sua publicação.

Na justificação, seu ilustre autor aponta para a necessidade de um atendimento mais eficiente, por parte das prestadoras dos serviços de telecomunicações, às reclamações e sugestões dos usuários. As medidas propostas, segundo o autor, reduzirão os eventuais abusos praticados pelas empresas no atendimento ao consumidor.

No prazo regimental não foram oferecidas emendas.

SF/13547.55653-98

II – ANÁLISE

O projeto cuida de matéria inserida na competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal. Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria, e é legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

Não há norma constitucional que, no aspecto material, esteja em conflito com o teor da proposição em exame. Assim, não se vislumbra óbice algum quanto à constitucionalidade da medida. Tampouco se verifica vício de injuridicidade.

Quanto à regimentalidade, cabe destacar que seu trâmite observou o disposto no art. 101 do Regimento Interno desta Casa, de acordo com o qual compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por despacho da Presidência.

Acerca da técnica legislativa, o projeto observa as regras previstas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações promovidas pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de

2001. Não há inclusão de matéria diversa do tema tratado na proposição, e a sua redação, a nosso ver, apresenta-se adequada.

Não resta dúvida de que as razões que motivaram a apresentação do projeto são as melhores possíveis: o detalhamento dos meios de atendimento a serem disponibilizados pelas prestadoras de serviços de telecomunicações a seus usuários, aperfeiçoando os mecanismos de defesa do consumidor.

SF/13547.55653-98

Importante ressaltar que a proposta em análise incorpora ao ambiente legal do setor dispositivos já presentes no arcabouço normativo aprovado pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), órgão regulador criado pela Lei nº 9.472, de 1997, para, entre outras atribuições, estabelecer as condições específicas de prestação de cada serviço sob sua competência.

Nesse contexto, a Agência editou os chamados Regulamentos de Gestão da Qualidade para os serviços de telefonia fixa (aprovado pela Resolução nº 605, de 26 de dezembro de 2012), de telefonia móvel (aprovado pela Resolução nº 575, de 28 de outubro de 2011), e de conexão à internet em banda larga (aprovado pela Resolução nº 574, de 28 de outubro de 2011). Da mesma forma, planeja substituir o atual Plano Geral de Metas de Qualidade dos Serviços de TV por Assinatura, aprovado pela Resolução nº 411, de 14 de julho de 2005, que também prevê os meios de atendimento ao consumidor, por um novo Regulamento de Gestão da Qualidade, mais atual, para os referidos serviços.

Em outros termos, a proposição, ao mesmo tempo em que está sintonizada com o marco regulatório vigente, pretende consolidar, em lei, regras que beneficiam seus consumidores, o que recomenda sua aprovação.

Note-se, entretanto, a necessidade de pequenos ajustes ao projeto.

O primeiro deles diz respeito ao atendimento pessoal aos usuários dos serviços. Isso porque a proposta em tela estabelece, expressamente, a obrigação desse tipo de atendimento por "postos públicos disponibilizados pelas prestadoras". Inspirados na regulamentação setorial, sugerimos que o atendimento presencial aos pleitos dos usuários seja garantido não apenas nos postos disponibilizados pelas empresas, mas também nos postos por elas credenciados, o que ampliaria as opções do consumidor e não eximiria as prestadoras de sua responsabilidade.

Da mesma forma, estamos propondo que seja acrescentada a possibilidade de atendimento em quaisquer outros canais de atendimento que, por conta dos avanços tecnológicos, possam ser colocados à disposição do consumidor para que apresente suas reclamações e sugestões.

SF/13547.55653-98

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, a seguinte redação:

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

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se ao inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, nos termos do art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 355, de 2004, a seguinte redação:

"**Art. 1º**.....

5

‘**Art. 3º**.....

.....

X – de resposta às suas reclamações e solicitações pela prestadora do serviço, as quais poderão ser ofertadas, à livre escolha do usuário, por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico, atendimento pessoal em postos mantidos ou credenciados pela prestadora ou quaisquer outros meios por ela disponibilizados.’ (NR)”

SF/13547.55653-98

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 355, DE 2004

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. .....

.....

X – de resposta ás suas reclamações e solicitações pela prestadora do serviço, as quais poderão ser ofertadas, á livre escolha do usuário, por meio de correspondência escrita, correspondência eletrônica, atendimento telefônico ou atendimento pessoal em postos públicos disponibilizados pela prestadora. (NR)"

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

Justificação

Em sua redação atual, o inciso X do art. 3º da Lei nº 9.472, de 1997, ao não facultar ao usuário o atendimento em diversas modalidades, acaba por sujeitá-lo aos abusos praticados pelas prestadoras de telecomunicações.

Como exemplo de abuso cite-se a adoção compulsória de sistema eletrônico de auto-atendimento, o conhecido "0800", preferido pelas prestadoras porque de manutenção mais barata se comparado ao atendimento pessoal em postos públicos.

Tais sistemas eletrônicos, entretanto, dificultam o atendimento satisfatório aos usuários que, por razões decorrentes de perfil econômico ou cultural, possuem resistência para lidar com secretárias eletrônicas, avanços tecnológicos ou outras formas de interação direta entre máquinas e homens.

Por outro lado, o atendimento eletrônico padronizado dificulta a solução de dúvidas e questionamentos específicos, o que demanda novos telefonemas, tempo e recursos desperdiçados em razão de deficiente e injusto atendimento, fomentador de considerável barreira de comunicação entre usuário e prestadora.

Nesse contexto, busca este projeto ampliar as garantias ofertadas aos usuários de serviço de telecomunicações que necessitem fazer reclamações ou solicitações às prestadoras. Pelo projeto, terá o usuário, à sua livre escolha, o direito de ofertar reclamações ou solicitações por meio de:

I – atendimento telefônico;

II – correspondência escrita;

III – correspondência eletrônica; e

IV – atendimento pessoal em postos públicos mantidos pela prestadora.

O projeto visa a assegurar, em especial, o atendimento pessoal aos usuários de serviço de telecomunicações, com a conseqüente ampliação dos níveis de satisfação existentes, porquanto a comunicação direta e espontânea entre ambas as partes contribuirá para

a interação em clima de maior confiança, respeito e conhecimento recíprocos.

A solução eleita assegura, assim, o equilíbrio entre a dignidade da pessoa humana, a essencialidade e a utilidade social do serviço prestado, de um lado, e a comutatividade das prestações contratuais, de outro, compatibilizando-as com o princípio da proporcionalidade em matéria econômica, segundo o qual os riscos derivados da execução de serviço público e essencial devem ser distribuídos, de modo equânime, entre prestadores e usuários.

São essas as razões que nos levam a apresentar esta proposta de alto cunho social, para cujo acolhimento contamos com o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões, 8 de dezembro de 2004 – Senador **Pedro Simon.**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.472, DE 16 DE JULHO DE 1997

Dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações, a criação e funcionamento de um órgão regulador e outros aspectos institucionais, nos termos da Emenda Constitucional nº 8, de 1995.

O Presidente da República Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

LIVRO I

Dos Princípios Fundamentais

.....

Art. 3º O usuário de serviços de telecomunicações tem direito:

I – de acesso aos serviços de telecomunicações, com padrões de qualidade e regularidade adequados à sua natureza, em qualquer ponta do território racional;

II – à liberdade de escolha de sua prestadora de serviço;

III – de não ser discriminado quanto às condições de acesso e fruição do serviço;

IV– à informação adequada sobre as condições de prestação dos serviços, suas tarifas e preços;

V – à inviolabilidade e ao segredo de sua comunicação, salvo nas hipóteses e condições constitucional e legalmente previstas;

VI – à não divulgação, caso o requeira, de seu código de acesso;

VII – à não suspensão de serviço prestado em regime público, salvo por débito diretamente decorrente de sua utilização ou por descumprimento de condições contratuais;

VIII – ao prévio conhecimento das condições de suspensão do serviço;

IX – ao respeito de sua privacidade nos documentos de cobrança e na utilização de seus dados pessoais pela prestadora do serviço;

X – de resposta às suas reclamações pela prestadora do serviço;

XI – de peticionar contra a prestadora do serviço perante o órgão regulador e os organismos de defesa do consumidor;

XII – á reparação dos danos causados pela violação de seus direitos.

.....

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

Publicado no **Diário do Senado Federal** de 09 - 12 - 2004

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:19416 / 2004

6

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

SF/13614.87830-46

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 243, de 2006, do Senador José Sarney, que *altera os arts. 1º e 7º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, para dispor que o Tribunal de Contas da União é competente para julgar ordinariamente as contas de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária.*

RELATOR: Senador **ACIR GURGACZ**

I – RELATÓRIO

É submetido à análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 243, de 2006, do Senador José Sarney,

SF/13614.87830-46

que modifica dois dispositivos da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992 (Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União – LOTCU). As alterações têm por escopo:

a) adequar o disposto no seu art. 1º, I, às alterações promovidas na competência do TCU pela Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998, estabelecendo ser o Tribunal competente para julgar as contas de *qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária, bem como daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário*;

b) inserir parágrafo no art. 7º da Lei, com o propósito de submeter ao regime ordinário de tomada ou prestação de contas todos aqueles que, por intermédio de convênio ou instrumentos congêneres, receberem recursos ou bens públicos em valor superior ao fixado pelo TCU em cada ano civil.

Na justificação, é assinalado que as mudanças propugnadas visam a possibilitar que se faça o julgamento ordinário de contas de quem recebe recursos federais no âmbito de convênios ou instrumentos similares de repasse de verbas. Atualmente, a prestação ou tomada de contas não ocorre ordinariamente nesses casos. O Tribunal somente julga as contas de convenentes quando, detectada alguma irregularidade pelo controle interno ou por fiscalizações eventuais do próprio órgão de controle externo, é instaurado um processo de tomada de contas especial. E, para evitar que o volume de processos a serem apreciados pelo Tribunal cresça de forma a inviabilizar sua atividade, o projeto *confere competência ao TCU para definir a partir de qual valor transferido seria obrigatória a remessa do processo de prestação de contas à Corte, para julgamento.*

Em 2009, o então Senador Almeida Lima apresentou relatório ao projeto neste colegiado, no sentido de sua aprovação, o qual, porém, não veio a ser objeto de votação. Arquivado ao fim da legislatura, o PLS voltou a tramitar, em virtude da aprovação, pelo Plenário do Senado Federal, do Requerimento nº 61, de 2011.

SF/13614.87830-46

Não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

De início, registramos que, por concordamos com o teor da análise empreendida pelo relator que nos antecedeu, incorporamo-la ao presente trabalho.

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 101, I e II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), pronunciar-se sobre a constitucionalidade, a juridicidade, a regimentalidade e o mérito do projeto.

No tocante à constitucionalidade, insta notar que a matéria deve ser tratada em lei federal, por dispor sobre competências de órgão da União. Ademais, não se sujeita a reserva de iniciativa, podendo a proposição ser apresentada por membro do Parlamento.

O projeto atende também o requisito de juridicidade, porquanto: (i) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos (normatização via edição de lei) é o adequado; (ii) a matéria nele vertida inova o ordenamento jurídico; (iii) possui o atributo da generalidade; e (iv) se revela compatível com os princípios diretores do sistema de direito pátrio.

Demais disso, não existem óbices regimentais à tramitação do projeto.

No que concerne ao mérito, concordamos com o autor da proposição, quando assevera ser necessário dedicar maior atenção aos recursos transferidos a outros entes federados e a entidades privadas em sede de convênios. Como demonstrado nas investigações levadas a efeito pela comissão parlamentar de inquérito criada em 2007, nesta Casa, para investigar o repasse de recursos públicos a organizações não-governamentais, a ocorrência de desvios e desfalques na execução dos convênios não é incomum e, em muitos casos, o dano ao erário assume grandes proporções.

SF/13614.87830-46

Na sistemática atual, o órgão repassador dos recursos é incumbido de fiscalizar a sua correta aplicação. Somente quando detectadas irregularidades ou não apresentada a prestação de contas ao órgão repassador é que se instaura um processo de tomada de contas especial (TCE), a ser apreciado pelo TCU. Há também a possibilidade de, no curso de uma fiscalização ou auditoria, o Tribunal identificar indícios de irregularidades e determinar a instauração da TCE. Tais auditorias são, contudo, feitas por amostragem. A mudança proposta no projeto tem por escopo submeter ao regime de prestação ou tomada de contas ordinária os convênios que envolverem recursos de maior vulto. Assim, o processo será necessariamente encaminhado ao Tribunal, que deverá julgar as contas do responsável, seja para dar-lhe quitação, seja para condená-lo, caso verifique a existência de irregularidades.

A nova sistemática apresenta as seguintes vantagens:

(i) a remessa necessária da tomada ou prestação de contas ao TCU evita que, por desídia do controle interno no exame da execução do convênio, a União fique sem ressarcimento pelos danos ou desfalques eventualmente ocorridos, e os responsáveis fiquem sem punição;

(ii) quem utilizou corretamente os recursos receberá quitação do Tribunal, não se sujeitando a um quadro de indefinição quanto à regularidade de suas contas, que, no regime atual, podem vir a ser examinadas em uma TCE instaurada anos após a celebração do convênio;

(iii) como a remessa necessária somente se dará quando os recursos repassados por meio do convênio excederem determinado valor, a ser definido pelo próprio TCU, é afastado o risco de a Corte ter o seu regular funcionamento comprometido por um aumento insuportável do número de processos a serem examinados.

Demonstrados os méritos da proposta, outro encaminhamento não nos resta senão o de recomendar sua aprovação. Fazemos apenas uma observação com respeito à técnica legislativa do projeto. A proposição acrescenta o § 2º ao art. 7º da Lei nº 8.443, de 1992, que, em sua redação atual, contém apenas o parágrafo único. Encerrando-se a nova redação do

art. 7º com o § 2º, a linha pontilhada que lhe segue não tem razão de ser, devendo o símbolo de nova redação (NR) seguir-se imediatamente após o § 2º. Esse é um ajuste que, a nosso ver, sequer demanda a apresentação de emenda, podendo ser efetuado pela Comissão Diretora, quando, nos termos do art. 98, V, do RISF, elaborar a redação final do projeto.

SF/13614.87830-46

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 243, de 2006, nos termos do art. 133, I, do RISF.

Sala da Comissão, 12 de novembro de 2013

, Presidente

Senador **Acir Gurgacz**
PDT/RO
Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 243, DE 2006

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 7º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, passam a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 1º**. .....

I – julgar as contas de qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária, bem como daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário;

..... (NR)"

"**Art. 7º**. .....

§ 1º.....

§ 2° Também se sujeitam ao regime ordinário de tomada ou prestação de contas aqueles que, por intermédio de convênio ou instrumentos congêneres, receberem recursos ou bens públicos em valor superior ao fixado pelo Tribunal em cada ano civil, na forma estabelecida no seu regimento interno.

..... (NR)"

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei visa a alterar o art. 1° da Lei n° 8.443, de 16 de julho de 1992, a Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União (LOTCU), para adaptá-la à redação dada pela Emenda Constitucional n° 19, de 1998, ao parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal. Com efeito, em sua redação original, o referido parágrafo previa que deveriam prestar contas quaisquer pessoas físicas ou entidades públicas que utilizassem, arrecadassem, guardassem, gerenciassem ou administrassem dinheiros, bens e valores públicos. Por força da Emenda Constitucional, esse universo de responsáveis foi ampliado, para abranger quaisquer pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, que desenvolvessem as citadas atividades. Foi evidenciado, pois, que é da natureza pública dos recursos que surge o dever de prestar contas e não de características da pessoa a quem eles são confiados, como sempre propugnou o mestre Hely Lopes Meirelles.

A LOTCU, contudo, não foi alterada, para se adequar aos novos ditames constitucionais. Em seu art. 1°, I, continua a figurar a competência do TCU para "julgar as contas dos administradores e demais responsáveis por dinheiros, bens e valores públicos das unidades dos poderes da União e das entidades da administração indireta, incluídas as fundações e sociedades instituídas e mantidas pelo poder público federal, e as contas daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao Erário".

Não obstante sempre esteja aberta a possibilidade de julgamento de contas quando se apurarem indícios de irregularidade conducentes à instauração de processo de tomada de contas especial, o texto atual da lei não prevê a prestação de contas ao TCU como regra nos casos de recebimento de bens e recursos públicos por entidades particulares mediante convênios e outros

instrumentos similares. Nesses casos, as contas são apreciadas pelo TCU, como dissemos, somente após a detecção dos indícios de irregularidade pelo órgão de controle interno ou por equipe do TCU em uma eventual auditoria.

O presente projeto de lei tem por escopo modificar a LOTCU para possibilitar o julgamento ordinário de contas daqueles particulares aos quais forem transferidos recursos e bens públicos para a realização de projetos e atividades de interesse público. Sendo certo que o volume de convênios celebrados é gigantesco e para evitar que controle externo efetuado pela Corte de Contas fique inviabilizado pela grande massa de processos, convertendo-se numa atividade meramente cartorial, houvemos igualmente por bem inserir dispositivo que, a exemplo do que ocorre com as tomadas de contas especiais (art. 8º da Lei nº 8.443, de 1992), confere competência ao TCU para definir a partir de qual valor transferido seria obrigatória a remessa do processo de prestação de contas à Corte, para julgamento.

O número de irregularidades no uso desses recursos é considerável. Em um país com tantas restrições orçamentárias, é inadmissível que verbas públicas transferidas a entidades sem fins lucrativos sejam desperdiçadas ou desviadas. A razão de ser da transferência de recursos reside exatamente na presunção de que tais entidades desenvolverão atividade de interesse público de forma até mais eficaz do que se fosse realizada pelo próprio Estado. Caso contrário, não haveria sentido em promover a descentralização dos recursos.

Não é preciso ir longe para constatar a necessidade de exame das prestações de contas pelo TCU. Em julgamento ocorrido em maio de 2006, a Corte de Contas condenou associação que recebeu recursos federais com o objetivo de prestar assistência social e educacional a atletas profissionais e em formação, mas os utilizou em finalidades diversas do que foi estabelecido, o que resultou em um prejuízo de mais de 125 mil reais aos cofres públicos. Noutro julgamento realizado no mesmo mês, a Corte condenou o presidente de uma associação de produtores e moradores rurais por não ter comprovado a regular aplicação de recursos da ordem de 122 mil reais, transferidos mediante convênio, com o objetivo promover o desenvolvimento tecnológico de práticas agropecuárias e a realização de cursos, em benefício de comunidades rurais. Os exemplos são inúmeros. Cremos serem estes que descrevemos representativos de um quadro que reclama a intensificação das medidas de fiscalização e controle sobre o bom uso dos recursos públicos.

Animados por esse propósito de fortalecer os mecanismos de controle externo a cargo da Corte Federal de Contas, apresentamos o presente projeto de lei, para cuja aprovação solicitamos o apoio de nossos pares.

Sala das Sessões, 23 de agosto de 2006.

Senador JOSÉ SARNEY

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

.....

Seção IX

DA FISCALIZAÇÃO CONTÁBIL, FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Art. 70. A fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e das entidades da administração direta e indireta, quanto à legalidade, legitimidade, economicidade, aplicação das subvenções e renúncia de receitas, será exercida pelo Congresso Nacional, mediante controle externo, e pelo sistema de controle interno de cada Poder.

Parágrafo único. Prestará contas qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos ou pelos quais a União responda, ou que, em nome desta, assuma obrigações de natureza pecuniária. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

.....

.....

LEI Nº 8.443, DE 16 DE JULHO DE 1992.

Dispõe sobre a Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União e dá outras providências.

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

TÍTULO I

Natureza, Competência e Jurisdição

CAPÍTULO I

Natureza e Competência

Art. 1º Ao Tribunal de Contas da União, órgão de controle externo, compete, nos termos da Constituição Federal e na forma estabelecida nesta lei:

I - julgar as contas dos administradores e demais responsáveis por dinheiros, bens e valores públicos das unidades dos poderes da União e das entidades da administração indireta, incluídas as fundações e sociedades instituídas e mantidas pelo poder público federal, e as contas daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte dano ao erário;

.....

TÍTULO II

Julgamento e Fiscalização

CAPÍTULO I

Julgamento de Contas

SEÇÃO I

Tomada e Prestação de Contas

Art. 6° Estão sujeitas à tomada de contas e, ressalvado o disposto no inciso XXXV do art. 5° da Constituição Federal, só por decisão do Tribunal de Contas da União podem ser liberadas dessa responsabilidade as pessoas indicadas nos incisos I a VI do art. 5° desta lei.

Art. 7° As contas dos administradores e responsáveis a que se refere o artigo anterior serão anualmente submetidas a julgamento do Tribunal, sob forma de tomada ou prestação de contas, organizadas de acordo com normas estabelecidas em instrução normativa.

Parágrafo único. Nas tomadas ou prestações de contas a que alude este artigo devem ser incluídos todos os recursos, orçamentários e extra-orçamentários, geridos ou não pela unidade ou entidade.

Art. 8° Diante da omissão no dever de prestar contas, da não comprovação da aplicação dos recursos repassados pela União, na forma prevista no inciso VII do art. 5° desta lei, da ocorrência de desfalque ou desvio de dinheiros, bens ou valores públicos, ou, ainda, da prática de qualquer ato ilegal, ilegítimo ou antieconômico de que resulte dano ao erário, a autoridade administrativa competente, sob pena de responsabilidade solidária, deverá imediatamente adotar providências com vistas à instauração da tomada de contas especial para apuração dos fatos, identificação dos responsáveis e quantificação do dano.

§ 1° Não atendido o disposto no caput deste artigo, o Tribunal determinará a instauração da tomada de contas especial, fixando prazo para cumprimento dessa decisão.

§ 2° A tomada de contas especial prevista no caput deste artigo e em seu § 1° será, desde logo, encaminhada ao Tribunal de Contas da União para julgamento, se o dano causado ao erário for de valor igual ou superior à quantia para esse efeito fixada pelo Tribunal em cada ano civil, na forma estabelecida no seu regimento interno.

§ 3° Se o dano for de valor inferior à quantia referida no parágrafo anterior, a tomada de contas especial será anexada ao processo da respectiva tomada ou prestação de contas anual do administrador ou ordenador de despesa, para julgamento em conjunto.

.....

.....

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

Publicado no **Diário do Senado Federal**, 24/8/2006.

7

SF/13441.77358-55

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 300, de 2011, do Senador Eunício Oliveira, que *altera a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, para prever que furtos e roubos contra instituições financeiras são crimes contra o sistema financeiro nacional e definir a competência da Polícia Federal para a investigação.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão, para análise, em decisão terminativa, nos termos do art. 101, II, *d*, do Regimento Interno do Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 300, de 2011, que altera a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, para prever que furtos e roubos contra instituições financeiras são crimes contra o sistema financeiro nacional e definir a competência da Polícia Federal para a investigação, de autoria do Senador Eunício Oliveira.

O ilustre Autor, em sua justificação, argumenta que o presente projeto de lei tem dois objetivos: 1) definir a competência da Polícia Federal para apurar crimes contra o sistema financeiro nacional; e 2) incluir os assaltos a instituições financeiras entre o rol dos crimes contra o sistema financeiro nacional. Entre as razões para essas alterações, cita:

> As instituições financeiras desempenham funções sociais claras (garantem a circulação da moeda, oferecem crédito e serviços de investimento e poupança etc.). Se, por exemplo, uma instituição

SF/13441.77358-55

> financeira privada for à falência ou for roubada e não conseguir repor as carteiras de seus clientes, a União precisará garantir a reposição de parte dos valores depositados em caderneta de poupança. Ou seja, elas operam com o interesse público. Tanto que a Lei nº 10.446, de 8 de maio de 2002, que trata das infrações penais de repercussão interestadual ou internacional que exigem repressão uniforme, e que podem vir a ser investigadas pela Polícia Federal, mesmo que de competência primária estadual, inclui em seu rol o roubo de bens e valores de instituições financeiras transportados em operação interestadual ou internacional (art. 1º, IV). Portanto, convém que a Polícia Federal investigue os casos de assaltos a instituições financeiras, pois deve ser pressuposto interesse da União na segurança do sistema financeiro nacional.

Não foram oferecidas emendas até o momento.

II – ANÁLISE

Preliminarmente, não existem vícios de constitucionalidade ou juridicidade na proposição em exame. É que a matéria nela tratada está compreendida no campo da competência da União para legislar sobre direito penal e processual penal, consoante dispõe o art. 22, I, da Constituição Federal (CF), bem como possui seu autor legitimidade para iniciar o processo legislativo, nos termos dos art. 61, também do texto constitucional.

Quanto à técnica legislativa, cremos ser necessário corrigir o texto proposto a fim de evitar que o novo dispositivo de direito material acabe constando do capítulo referente ao direito processual. Daí a emenda que propomos ao final.

No mérito, temos como de bom alvitre incluir também a receptação entre os crimes a serem investigados pela Polícia Federal, quando praticados em prejuízo de instituição financeira. É que em tais casos a apuração desse crime subsequente é quase que indissociável da apuração da própria subtração, muitas vezes ação de uma mesma quadrilha.

Para alcançar a propriedade da asserção acima basta referir ao assalto aos cofres de segurança da agência do Banco Itaú da Avenida Paulista

SF/13441.77358-55

em São Paulo (SP) ocorrido no ano passado, amplamente divulgado na imprensa, e em que houve o roubo de joias, relógios e obras de arte. Em casos assim, como se trata de produtos únicos, a localização dos receptadores pode levar à identificação de toda a quadrilha.

Outra modalidade de crime que conviria a investigação da Polícia Federal é a extorsão contra funcionários de instituições financeiras. Há vários casos noticiados de extorsão simples, extorsão mediante sequestro e extorsão indireta contra essas pessoas e seus familiares, com o fim de ter acesso facilitado a senhas ou aos depósitos da instituição.

Um dos sinistros que mais têm crescido contra instituições financeiras é o sequestro de familiares de bancários, especialmente daqueles que têm a atribuição de abrir os cofres das agências, com o objetivo de extorqui-los a entregar o numerário da instituição financeira.

No Banco do Brasil, que foi alvo de 48% do total de ocorrências relativas a extorsão em 2013, os sequestros chegaram a 29 em 2011, 26 em 2012 e 35 em 2013. Além do risco à vida, esse tipo de sinistro traumatiza os funcionários vítimas da ação, que invariavelmente não desejam retornar aos seus postos de trabalho, os seus familiares, geralmente cônjuges e filhos, que se vêem envolvidos em uma situação de alto risco e humilhação. Também traumatiza os demais funcionários do banco, que se comovem e se sentem inseguros, pois temem ser as próximas vítimas. Por essas razões, portanto, incluímos também os arts. 158 a 160 do Código Penal.

III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 300, de 2011, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CCJ

SF/13441.77358-55

Dê-se às alterações promovidas pelo art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 300, de 2011, a seguinte redação:

> "Art. 24-A. São considerados crimes contra o Sistema Financeiro Nacional os previstos nos arts. 155, 157 e 180 do Código Penal, quando praticados contra instituição financeira, e nos arts. 158, 159 e 160, também do Código Penal, quando praticados contra funcionário de instituição financeira, em razão de sua atividade."

> "Art. 26. Nos crimes previstos nesta Lei, a investigação será feita pela Polícia Federal e a ação penal será promovida pelo Ministério Público Federal, perante a Justiça Federal.
>
> ....." (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 300, DE 2011

Altera a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, para prever que furtos e roubos contra instituições financeiras são crimes contra o sistema financeiro nacional e definir a competência da Polícia Federal para a investigação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, passa a viger com as seguintes alterações:

"Art. 25-A. São considerados crimes contra o sistema financeiro nacional os previstos nos arts. 155 e 157 do Código Penal, quando praticados contra instituição financeira."

"Art. 26. Nos crimes previstos nesta Lei, a investigação será feita pela Polícia Federal e a ação penal será promovida pelo Ministério Público Federal, perante a Justiça Federal.

....." (NR)

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

2

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem dois objetivos: 1) definir a competência da Polícia Federal para apurar crimes contra o sistema financeiro nacional; e 2) incluir os assaltos a instituições financeiras entre o rol dos crimes contra o sistema financeiro nacional. Há fortes razões para essas alterações.

Em primeiro lugar, os arts. 109, VI, e 144, § 1º, da Constituição, no que se refere à competência federal para apurar e julgar crimes (Polícia Federal/Justiça Federal), não se encontram em harmonia. Os crimes praticados contra o sistema financeiro nacional são de competência da Justiça Federal, por força de uma lei ordinária, mas não necessariamente são de competência da Polícia Federal. Em segundo lugar, assaltos a instituições financeiras não são considerados crimes contra o sistema financeiro. É a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, objeto do presente projeto de lei, que cuida dos crimes contra o sistema financeiro nacional.

O constituinte de 1988 atribuiu à Polícia Federal e à Justiça Federal a competência para investigar e julgar, respectivamente, como regra geral, as causas em que há interesse da União, pessoa jurídica de direito público interno, ou do Estado brasileiro, assim considerado em suas relações internacionais.

A competência da Polícia Federal está prevista no art. 144, § 1º, da Constituição nos seguintes termos: apurar infrações penais (a) contra a ordem política e social, (b) em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas; (c) outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme; e (d) tráfico de drogas, contrabando e descaminho.

3

Entre as competências da Justiça Federal estão as infrações penais cometidas contra o “sistema financeiro” e a “ordem econômico-financeira” (art. 109, VI, da Constituição). Mas, como se pode observar, as mesmas expressões não foram repetidas no art. 144, § 1º, que trata da competência da Polícia Federal.

O art. 144 da Constituição prevê que a Polícia Federal apurará os crimes praticados “em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas”. Entre as autarquias federais, temos o Banco Central do Brasil (BACEN). Assaltos ao BACEN, como o que ocorreu em Fortaleza, em 2005, são da competência investigativa da Polícia Federal. Entre as empresas públicas federais, temos a Caixa Econômica Federal (CEF): os delitos cometidos contra o patrimônio da CEF também submetem-se à competência investigativa da Polícia Federal. Já os crimes praticados em detrimento de sociedade de economia mista federal, como o Banco do Brasil (BB), por exemplo, são de competência investigativa da Polícia Estadual. Parece um contrassenso! O que justifica o assalto a bens e valores da CEF serem investigados pela Polícia Federal e aos do BB não, se ambas instituições possuem funções sociais equivalentes? Nesse caso, a União submete seus interesses à polícia e ao Poder Judiciário de um Estado – onde tiver ocorrido o fato.

O art. 109, VI, da Constituição é claro ao dizer que a apreciação dos crimes contra o sistema financeiro e a ordem econômico-financeira somente será da competência da Justiça Federal quando lei ordinária estabelecer essa competência. A Lei nº 7.492, de 1986, que trata dos crimes contra o sistema financeiro nacional, já definiu em seu art. 26 que a competência para a apreciação desses crimes é da Justiça Federal. Ou seja, independentemente de ferir interesse da União, de suas autarquias ou empresas públicas, será competente a Justiça Federal. O STF já decidiu nesse sentido. O interesse

da União é, nesses casos, pressuposto. Conforme julgamento no Habeas Corpus 93733/RJ, há “interesse da União na segurança e na confiabilidade do sistema financeiro nacional”, mesmo que o crime aparentemente envolva apenas interesses privados.

Mas o mesmo raciocínio não se aplica para a investigação criminal. A Polícia Federal só assume o caso se houver claro interesse da União em jogo, independentemente de a lei prever ou não a competência da Justiça Federal. Assim, temos casos hoje em que a Polícia Estadual investiga, elabora o inquérito, e a correspondente ação penal é ajuizada na Justiça Federal. Exemplo disso tem acontecido na chamada “Operação Galeão Legal”, iniciada no final de 2010, em que policiais civis da Delegacia do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro tem prendido em flagrante pessoas por crimes contra o sistema financeiro nacional. A polícia civil tem indiciado e elaborado relatórios para serem encaminhados à Justiça Federal.

Nosso sistema jurídico não permite que interesses da União sejam submetidos ao julgamento de Estados-membros, em face do princípio federativo, mas permite que os interesses da União sejam submetidos à investigação dos Estados, por meio de suas polícias.

As instituições financeiras desempenham funções sociais claras (garantem a circulação da moeda, oferecem crédito e serviços de investimento e poupança etc.). Se, por exemplo, uma instituição financeira privada for à falência ou for roubada e não conseguir repor as carteiras de seus clientes, a União precisará garantir a reposição de parte dos valores depositados em caderneta de poupança. Ou seja, elas operam com o interesse público. Tanto que a Lei nº 10.446, de 8 de maio de 2002, que trata das infrações penais de repercussão interestadual ou internacional que exigem repressão uniforme, e que podem vir a ser investigadas pela Polícia Federal, mesmo que de

competência primária estadual, inclui em seu rol o roubo de bens e valores de instituições financeiras transportados em operação interestadual ou internacional (art. 1º, IV). Portanto, convém que a Polícia Federal investigue os casos de assaltos a instituições financeiras, pois deve ser pressuposto interesse da União na segurança do sistema financeiro nacional.

Assim, expostos os argumentos, conclamo meus nobres Pares para a aprovação da proposta.

Sala das Sessões,

Senador **EUNÍCIO OLIVEIRA**
(PMDB/CE)

6

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:

VI - os crimes contra a organização do trabalho e, nos casos determinados por lei, contra o sistema financeiro e a ordem econômico-financeira;

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

LEI Nº 7.492, DE 16 DE JUNHO DE 1986.

Define os crimes contra o sistema financeiro nacional, e dá outras providências.

Art. 26. A ação penal, nos crimes previstos nesta lei, será promovida pelo Ministério Público Federal, perante a Justiça Federal.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no art. 268 do Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941, será admitida a assistência da Comissão de Valores Mobiliários - CVM, quando o crime tiver sido praticado no âmbito de atividade sujeita à disciplina e à fiscalização dessa Autarquia, e do Banco Central do Brasil quando, fora daquela hipótese, houver sido cometido na órbita de atividade sujeita à sua disciplina e fiscalização.

7

LEI Nº 10.446, DE 8 DE MAIO DE 2002.

Conversão da MPv nº 27, de 2002

Dispõe sobre infrações penais de repercussão interestadual ou internacional que exigem repressão uniforme, para os fins do disposto no inciso I do § 1º do art. 144 da Constituição.

Art. 1º Na forma do inciso I do § 1º do art. 144 da Constituição, quando houver repercussão interestadual ou internacional que exija repressão uniforme, poderá o Departamento de Polícia Federal do Ministério da Justiça, sem prejuízo da responsabilidade dos órgãos de segurança pública arrolados no art. 144 da Constituição Federal, em especial das Polícias Militares e Civis dos Estados, proceder à investigação, dentre outras, das seguintes infrações penais:

IV – furto, roubo ou receptação de cargas, inclusive bens e valores, transportadas em operação interestadual ou internacional, quando houver indícios da atuação de quadrilha ou bando em mais de um Estado da Federação.

Parágrafo único. Atendidos os pressupostos do **caput**, o Departamento de Polícia Federal procederá à apuração de outros casos, desde que tal providência seja autorizada ou determinada pelo Ministro de Estado da Justiça.

LEI Nº 7.492, DE 16 DE JUNHO DE 1986.

Define os crimes contra o sistema financeiro nacional, e dá outras providências.

Art. 25. São penalmente responsáveis, nos termos desta lei, o controlador e os administradores de instituição financeira, assim considerados os diretores, gerentes (Vetado).

§ 1º Equiparam-se aos administradores de instituição financeira (Vetado) o interventor, o liqüidante ou o síndico.

§ 2º Nos crimes previstos nesta Lei, cometidos em quadrilha ou co-autoria, o co-autor ou partícipe que através de confissão espontânea revelar à autoridade policial ou judicial toda a trama delituosa terá a sua pena reduzida de um a dois terços. (Incluído pela Lei nº 9.080, de 19.7.1995)

8

Art. 26. A ação penal, nos crimes previstos nesta lei, será promovida pelo Ministério Público Federal, perante a Justiça Federal.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no art. 268 do Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941, será admitida a assistência da Comissão de Valores Mobiliários - CVM, quando o crime tiver sido praticado no âmbito de atividade sujeita à disciplina e à fiscalização dessa Autarquia, e do Banco Central do Brasil quando, fora daquela hipótese, houver sido cometido na órbita de atividade sujeita à sua disciplina e fiscalização.

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

Publicado no **DSF**, em 02/06/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 12574/2011

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS sobre o Projeto de Lei do Senado nº 300, de 2011, do Senador Eunício Oliveira, *que altera a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, para prever que furtos e roubos contra instituições financeiras são crimes contra o sistema financeiro nacional e definir a competência da Polícia Federal para a investigação.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 300, de 2011, de autoria do Senador Eunício Oliveira, altera a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, para prever que furtos e roubos contra instituições financeiras sejam considerados crimes contra o sistema financeiro nacional e para definir a competência da Polícia Federal para a investigação.

Em sua justificação, o autor argumenta que:

1) *os arts. 109, VI, e 144, § 1º, da Constituição não se encontram em harmonia no que se refere à competência federal para apurar e julgar crimes. Os crimes praticados contra o sistema financeiro nacional são de competência da Justiça Federal, por força de uma lei ordinária, mas não necessariamente são de competência da Polícia Federal;*

2) *assaltos a instituições financeiras não são considerados crimes contra o sistema financeiro. É a Lei nº 7.492, de 16 de junho de*

1986, objeto do presente projeto de lei, que cuida dos crimes contra o sistema financeiro.

O art. 144, § 1º, I, da Constituição Federal, estabelece entre as competências para a Polícia Federal, a de apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei.

Argumenta, finalmente, o autor, que *as instituições financeiras desempenham funções sociais claras (garantem a circulação da moeda, oferecem crédito e serviços de investimento e poupança etc.). Se, por exemplo, uma instituição financeira privada for à falência ou for roubada e não conseguir repor as carteiras de seus clientes, a União precisará garantir a reposição de parte dos valores depositados em caderneta de poupança. Ou seja, elas operam com o interesse público. Tanto que a Lei nº 10.446, de 8 de maio de 2002, que trata das infrações penais de repercussão interestadual ou internacional que exigem repressão uniforme, e que podem vir a ser investigadas pela Polícia Federal, mesmo que de competência primária estadual, inclui em seu rol o roubo de bens e valores de instituições financeiras transportados em operação interestadual ou internacional (art. 1º, IV). Portanto, convém que a Polícia Federal investigue os casos de assaltos a instituições financeiras, pois deve ser pressuposto interesse da União na segurança do sistema financeiro nacional.*

A proposta foi inicialmente despachada à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Porém, antes daquela Comissão deliberar sobre a matéria, foi aprovado, em 12 de dezembro de 2012, o Requerimento nº 963, de 2012, de autoria do Senador Humberto Costa, a fim de que a proposta fosse encaminhada, também, à Comissão de Assuntos Econômicos, para análise do mérito, ficando a cargo da CCJ a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos dos incisos I e III do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida por despacho do Presidente, e sobre problemas econômicos do País, incluída a política de crédito e o sistema bancário.

De acordo com o art. 48, XIII, da Constituição Federal (CF), cabe ao Congresso Nacional legislar sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre matéria financeira, cambial e monetária, instituições financeiras e suas operações. A matéria objeto do PLS nº 349, de 2012, está incluída entre essas competências, não incorrendo, portanto, em qualquer vício de iniciativa.

A proposição atende, também, aos atributos exigidos pela boa técnica legislativa, estando em consonância com os ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto ao mérito, do ponto de vista econômico, concordamos com os argumentos apresentados pelo autor da proposta, Senador Eunício Oliveira, particularmente com o entendimento de que os furtos e roubos contra instituições financeiras, dadas suas características e repercussão sócio-econômica, extrapolam os limites territoriais do local onde ocorreram, possuem nítido caráter nacional e são de relevante interesse público, e nessas condições, exigem, sim, repressão uniforme.

A propósito, segundo a Federação Brasileira de Bancos – FEBRABAN, foram registrados em 2011 mais de dois mil ataques a caixas eletrônicos em todo o país, com mais de 200 casos com uso de explosivos, índice altamente preocupante, especialmente se considerarmos que 27% dos caixas eletrônicos estão instalados fora das agências bancárias e que a maioria dos terminais de auto-atendimento (ATM) estão localizados no interior ou próximos a estabelecimentos comerciais.

Nesse contexto, consideramos que a proposta confere maior eficiência ao combate de crimes contra instituições financeiras e contribui para a maior estabilidade do sistema, motivo pelo qual não temos nada a opor do ponto de visto econômico.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 300, de 2011.

Sala da Comissão, em 6 de agosto de 2013.

Senador LINDBERGH FARIAS, Presidente

Senador CYRO MIRANDA, Relator

SENADO FEDERAL
Comissão de Assuntos Econômicos - CAE
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 300, de 2011

ASSINAM O PARECER, NA 45ª REUNIÃO, DE 06/08/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: _____

RELATOR: _____

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Pedro Taques (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Anibal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Cristovam Buarque (PDT)	6. Acir Gurgacz (PDT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PCdoB)	8. Inácio Arruda (PCdoB)
	9. Randolfe Rodrigues (PSOL)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Eduardo Braga (PMDB)	1. Casildo Maldaner (PMDB)
Sérgio Souza (PMDB)	2. Ricardo Ferraço (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	3. VAGO
Roberto Requião (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Romero Jucá (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	7. Ana Amélia (PP)
Ivo Cassol (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	9. Benedito de Lira (PP)
Kátia Abreu (PSD)	
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Flexa Ribeiro (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Alvaro Dias (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Morais (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)	
Armando Monteiro (PTB)	1. Gim (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	2. Alfredo Nascimento (PR)
Blairo Maggi (PR)	3. Eduardo Amorim (PSC)
Antonio Carlos Rodrigues (PR)	4. Vicentinho Alves (PR)

CAE
Folha: _____
Rubrica

8

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

PARECER Nº , DE 2013

SF/13831.38625-47

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013, (nº 7607 de 2010, na origem), do Deputado José Chaves, que *acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, caracterizando como essenciais e exclusivas de Estado as atividades exercidas por Engenheiros, Arquitetos e Engenheiros-Agrônomos, ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal.*

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei sob exame, de autoria do Deputado José Chaves, tem por objetivo acrescentar parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194 de 1966, para determinar que *as atividades próprias das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, quando realizadas por profissionais ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal, são consideradas atividades essenciais e exclusivas de Estado.*

A citada Lei *regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências,* e seu art. 1º define suas características.

A justificação da proposta menciona a Emenda Constitucional nº 19, de 1998, que trouxe o conceito de "atividade exclusiva de Estado" para caracterizar algumas carreiras especiais, que não encontram similar em outros setores, para as quais devem ser encerradas algumas garantias distintas dos demais servidores. Na visão do autor do projeto, as carreiras de engenheiro, arquiteto e engenheiro agrônomo devem ser assim consideradas, pois sua presença é insubstituível em todas as atividades da economia nacional.

SF/13831.38625-47

O Projeto foi aprovado na Comissão de Assuntos Sociais, e teve como Relatora a Senadora Ana Amélia, que defendeu a medida pelo seu intento de valorizar profissionais da maior importância para o progresso do país.

II – ANÁLISE

O projeto merece acolhida no âmbito desta Comissão, por se mostrar compatível com os dispositivos constitucionais relativos aos servidores públicos, e em especial com a Emenda Constitucional nº 19, de 1998, que reconheceu a necessidade de proteger de maneira singular os agentes que exercem funções insubstituíveis na administração do Estado.

Não cremos que seus termos ferem a questão da iniciativa reservada ao Chefe da Nação, pois o que se pretende é tão somente enquadrar os referidos servidores entre aqueles que desenvolvem serviços típicos de Estado. Com essa medida, o projeto valoriza profissionais cujo trabalho é imprescindível para o desenvolvimento econômico e para o bem estar da sociedade. Nesse sentido, consideramos a proposição afinada com os postulados magnos que buscam aprimorar a administração pública, cuja eficiência é um dos princípios que devem ser alcançados pelos Poderes de todos os entes federativos, de acordo com o art. 37 da Lei Maior.

Como bem ressalta o parecer da Comissão de Assuntos Sociais, o projeto é altamente meritório, pois é o trabalho dos citados profissionais aquele que mais possibilita a edificação de estruturas condutoras do desenvolvimento nacional, entre as quais se destaca a sustentabilidade e as políticas públicas tendentes a levar o Brasil a figurar como país de primeiro mundo.

Pensamos, ainda, que o projeto não apresenta incongruência com nenhuma norma infraconstitucional vigente, e mostra-se redigido em boa técnica legislativa. Portanto, nada há que desaconselhe sua aprovação.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013.

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/13831.38625-47

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 13, DE 2013

(nº 7.607/2010, na Casa de origem, do Deputado José Chaves)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 1º .....

Parágrafo único. As atividades próprias das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, quando realizadas por profissionais ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal, são consideradas atividades essenciais e exclusivas de Estado." (NR)

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.607, DE 2010

Inclui parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, que regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. O art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 1º .....

.....

Parágrafo único. As atividades desempenhadas pelas profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo são consideradas exclusivas de Estado." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As mudanças introduzidas pela Emenda Constitucional n.º 19, de 1998, conhecida como a Emenda da Reforma Administrativa, produziram significativas conseqüências na administração pública brasileira. Foi essa Emenda que trouxe o conceito de "atividade exclusiva de Estado", ou ainda "carreira típica de Estado" que, devido à relevância a ela atribuída, mereceria tratamento constitucional específico.

A presente proposição visa garantir aos profissionais da Engenharia e da Arquitetura nacional a condição de carreira típica de Estado, por ser medida justa e merecida. Em todas as atividades da economia nacional, é insubstituível a presença desses profissionais. A participação deles tem mudado a feição do País, ao planejar e executar as mais importantes obras de transformação das cidades, no campo da hidroeletricidade e na própria interiorização do progresso. As repercussões dessa presença e atuação mudaram o Brasil, dando-nos condições de perseguir uma nação mais justa, com um Estado forte e hegemônico. Engenheiros e arquitetos formam, afinal, as bases sólidas onde se apoiam os estados e sobretudo a União Federal.

Sala das Sessões, em 7 de julho de 2010.

Deputado **JOSÉ CHAVES(PTB/PE)**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 5.194, DE 24 DE DEZEMBRO DE 1966.

Vide Decreto Lei nº 241, de 1967
Vide Decreto 79.137, de 1977
Vide Lei nº 8.195, de 1991
Vide Lei nº 12.378, de 2010

Regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências.

Art. 1º As profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo são caracterizadas pelas realizações de interêsse social e humano que importem na realização dos seguintes empreendimentos:

a) aproveitamento e utilização de recursos naturais;

b) meios de locomoção e comunicações;

c) edificações, serviços e equipamentos urbanos, rurais e regionais, nos seus aspectos técnicos e artísticos;

d) instalações e meios de acesso a costas, cursos e massas de água e extensões terrestres;

e) desenvolvimento industrial e agropecuário.

Art. 2º O exercício, no País, da profissão de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo, observadas as condições de capacidade e demais exigências legais, é assegurado:

.....

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

Publicado no **DSF**, de 18/04/2013.

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013, (nº 7.607 de 2010, na origem), do Deputado José Chaves, que *acrescenta parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, caracterizando como essenciais e exclusivas de Estado as atividades exercidas por Engenheiros, Arquitetos e Engenheiros-Agrônomos, ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal.*

RELATORA: Senadora **ANA AMÉLIA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013 (nº 7.607 de 2010, na origem), com vistas a acrescentar parágrafo único ao art. 1º da Lei nº 5.194 de 1966, para determinar que *as atividades próprias das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, quando realizadas por profissionais ocupantes de cargo efetivo no serviço público federal, estadual e municipal, são consideradas atividades essenciais e exclusivas de Estado.*

A referida Lei, objeto de alteração pela proposta sob comento, *regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências,* e seu art. 1º define suas características.

A justificação lembra a Emenda Constitucional nº 19, de 1998, que trouxe o conceito de "atividade exclusiva de Estado", e assim o projeto tem por intuito trazer as referidas carreiras para tal condição, como medida justa e merecida, porque, em todas as atividades da economia nacional, sua presença é insubstituível.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão analisar o mérito da iniciativa, sem dúvida digna de elogios por seu intento de valorizar profissionais da maior importância para o progresso de um país. Sem o trabalho valoroso dos engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos, o desenvolvimento econômico seria impensável, e as políticas públicas, todas voltadas em última instância para o bem-estar social, não poderiam ser levadas a efeito.

Se voltarmos o pensamento para a construção de um futuro mais próspero, precisamos cada vez mais contar com esses profissionais, responsáveis pela edificação de uma infraestrutura que permite o desenvolvimento em todos os sentidos, incluída a sustentabilidade e todas as políticas com vistas a levar o Brasil a se tornar um país de primeiro mundo.

Tendo em vista a grandeza do trabalho desses especialistas, torna-se de inteira justiça enquadrar a atividade desses profissionais como carreiras típicas de Estado. Com essa caracterização, poderão eles contar com proteções especiais a serem garantidas em lei, resultando em mais segurança e tranqüilidade no exercício de suas tarefas, sem dúvida, altamente relevantes para o desenvolvimento do País.

Sem o trabalho preeminente dos engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos, o desenvolvimento econômico, a erradicação da pobreza e o estabelecimento de políticas públicas promotoras do bem comum seriam impossíveis. No âmbito desta Comissão, portanto, o projeto merece acolhida.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 13, de 2013.

Sala da Comissão, 07 de agosto de 2013

Senador Waldemir Moka, Presidente

Senadora Ana Amélia, Relatora

SENADO FEDERAL
Comissão de Assuntos Sociais - CAS
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 13, de 2013

ASSINAM O PARECER, NA 34ª REUNIÃO, DE 07/08/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: Senador Waldemir Moka

RELATOR: Senadora Ana Amélia

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	
Paulo Paim (PT)	1. Eduardo Suplicy (PT)
Angela Portela (PT)	2. Marta Suplicy (PT)
Humberto Costa (PT)	3. José Pimentel (PT)
Wellington Dias (PT)	4. Ana Rita (PT)
João Durval (PDT)	5. Lindbergh Farias (PT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	6. Cristovam Buarque (PDT)
Vanessa Grazziotin (PCdoB)	7. Lídice da Mata (PSB)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Waldemir Moka (PMDB)	1. Sérgio Souza (PMDB)
Roberto Requião (PMDB)	2. VAGO
Casildo Maldaner (PMDB)	3. Eduardo Braga (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
João Alberto Souza (PMDB)	5. Romero Jucá (PMDB)
Ana Amélia (PP) Relatora	6. Benedito de Lira (PP)
Paulo Davim (PV)	7. Sérgio Petecão (PSD)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Cícero Lucena (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	2. Cyro Miranda (PSDB)
José Agripino (DEM)	3. Paulo Bauer (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	4. Maria do Carmo Alves (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)	
Mozarildo Cavalcanti (PTB)	1. Armando Monteiro (PTB)
Eduardo Amorim (PSC)	2. João Vicente Claudino (PTB)
Vicentinho Alves (PR)	3. VAGO

9

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 39, de 2012, primeiro signatário o Senador SÉRGIO SOUZA, que *altera o art. 132 da Constituição Federal, para incluir os procuradores e advogados públicos das autarquias e fundações públicas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos regramentos constantes do 'caput' do artigo.*

RELATOR: Senador **GIM ARGELLO**

I – RELATÓRIO

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 39, de 2012, que tem como primeiro signatário o Senador Sérgio Souza, nos termos da sua ementa, pretende alterar o texto do art. 132 da Constituição Federal para incluir os procuradores e advogados públicos das autarquias e fundações públicas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios nos regramentos constantes do *caput* do referido artigo.

Ademais, na Seção II (Da Advocacia Pública) do Capítulo IV (Das Funções Essenciais a Justiça) do Título IV (Da Organização dos

Poderes), a Constituição Federal em seu artigo 131 confere a Advocacia-Geral da União a representação judicial e extrajudicial da União (PESSOA JURÍDICA DE DIREITO PÚBLICO INTERNO) e, na forma que dispuser a lei complementar, as atividades de consultoria e assessoramento do Poder Executivo (que não tem personalidade jurídica mas que abraça entes, tais quais Autarquias e Fundações Públicas que detém personalidade jurídica de direito público, distinta da personalidade de direito público interno ostentada pela União. Enquanto que, diversamente do que dispôs acerca da representação judicial, consultoria e assessoria jurídica do Poder Executivo (compreendendo a União e outros entes com personalidade jurídica própria), a Constituição Federal comete, em seu artigo 132, aos Procuradores dos Estados e do Distrito Federal o exercício da representação judicial a consultoria das respectivas unidades federadas (PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PÚBLICO INTERNO), nada dispondo sobre exercício das atividades de assessoramento jurídico do Poder Executivo e a representação judicial e extrajudicial das demais distintas pessoas jurídica de direito público do Poder Executivo (AUTARQUIAS E FUNDAÇÕES PÚBLICAS que como já se disse detém personalidade jurídica de direito público distinta da personalidade jurídica de direito público interno ostentada pelos Estados Federados, Distrito Federal e Municípios).

Assim, o serviço de representação judicial e de assessoramento jurídico prestado pelos procuradores e advogados públicos em proveito das Autarquias e Fundações Públicas, nas quais integram carreiras, caracteriza-se como Advocacia Pública, típica e inconteste, urgindo sejam essas atividades explicitadas e expressamente na Carta Federal, na esteira dos ensinamentos doutrinários e os jurisprudenciais já sedimentados acerca do tema.

Para tanto, a proposição está dando nova redação ao § 1º do referido art. 132, para estabelecer que o disposto no artigo questão se aplica aos procuradores e advogados públicos que exerçam a representação judicial e o assessoramento jurídico das autarquias e fundações públicas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cujas carreiras integrarão o sistema jurídico da Advocacia Pública das respectivas unidades federadas, observado o disposto no art. 69 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) da Constituição Federal.

Outrossim, a iniciativa em tela está transferindo o texto normativo hoje contido no atual § 1º para o § 2º que está sendo acrescentado ao artigo em questão.

Na Justificação está posto que a PEC em tela visa a vincular aos termos da Constituição o comportamento jurídico a ser seguido pelos municípios relativamente aos seus procuradores, sedimentando entendimento em caráter nacional com um comando inserido na Lei das leis.

Argumenta-se, também, que a proposição em pauta produzirá efeito moralizador, pois evitará, por parte dos entes locais, contratações precárias e aleatórias, já que os procuradores e advogados a serviço do município, por força do *caput* do art. 132, deverão, sem exceção, se submeter a concurso público.

É o Relatório.

II – ANÁLISE

Consoante prevê o art. 356 do Regimento Interno da Casa, cabe a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania emitir parecer sobre proposta de emenda à Constituição.

Passamos, pois, a analisar a presente iniciativa.

Quanto à constitucionalidade, entendemos que nada obsta à livre tramitação da matéria sob exame. Com efeito, no que diz respeito às cláusulas que impedem deliberação sobre proposta de emenda à Constituição inscritas nos §§ 1º, 4º e 5º do art. 60 da Lei Maior, nenhuma delas se aplica ao caso sob exame.

Assim, não temos unidade da Federação sob intervenção federal e não estamos sob estado de defesa ou de sítio (§ 1º); a proposta não fere a forma federativa de Estado, nem o voto direto secreto, universal e periódico, não macula a separação de Poderes, nem os direitos e garantias individuais (§ 4º); por fim, a matéria que é objeto da proposição não foi rejeitada nem prejudicada na presente sessão legislativa (§ 5º).

Ademais, não vislumbramos vício de injuridicidade ou de regimentalidade.

No que se refere ao mérito, o nosso entendimento é o de que a presente PEC deve se aprovada por esta Comissão.

Com efeito, a medida ora proposta contribuirá efetivamente para que tenhamos nos estados e municípios procuradorias autárquicas e fundacionais públicas estruturadas em carreira e, portanto, mais profissionalizadas, conferindo aos procuradores dos interesses autárquicos e fundacionais públicos estaduais e municipais a necessária dignidade funcional, para que possam bem exercer a sua importante missão institucional.

Deveras, como bem posto na Justificação da presente iniciativa, é preciso uniformizar o padrão legislativo quanto ao assunto representação judicial e consultoria jurídica e assessoramento jurídico, evitando assim situações desordenadas e muito diferenciadas nos diversos estados e municípios, como vem ocorrendo, que em nada beneficiam a defesa das instituições públicas autárquicas e fundacionais desses entes políticos.

Por outro lado, em boa hora está se deixando expresso, no Texto Magno, que os procuradores das autarquias e das fundações públicas dos Estados, dos Municípios e do DF são também submetidos às regras do art. 132. Embora a melhor interpretação já contemple esse entendimento, aqui e ali se encontra ainda quem, equivocadamente, queira excluir esses profissionais da aplicação normativa do artigo constitucional de que se trata, o que não será mais possível com a aprovação da iniciativa ora analisada.

Por pertinente, devemos ainda registrar que o art. 69 do ADCT ressalva que será permitido aos Estados manter consultorias jurídicas separadas de suas Procuradorias-Gerais ou Advocacias-Gerais, desde que, na data da promulgação da Constituição, existissem órgãos distintos para as respectivas funções.

Desse modo, nos Estados aos quais se aplica o art. 69 do ADCT a unificação prevista na presente proposição poderá não ocorrer de forma plena, o que não afasta o mérito da proposta.

55

III – VOTO

Em face do exposto, o nosso voto é pela aprovação da Proposta de Emenda à Constituição nº 39, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 39, DE 2012

Altera o art. 132 da Constituição Federal, para incluir os procuradores e advogados públicos das autarquias e fundações públicas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos regramentos constantes do caput do artigo.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3° do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1° O art. 132 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art.132.** .....

§ 1° O disposto neste artigo se aplica aos procuradores e advogados públicos que exerçam a representação judicial e o assessoramento jurídico das autarquias e fundações públicas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, cujas carreiras integrarão o sistema jurídico da Advocacia Pública das respectivas unidades federadas, observado o disposto no art. 69 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias desta Constituição.

§ 2° Aos procuradores e advogados públicos referidos neste artigo é assegurada estabilidade após três anos de efetivo exercício, mediante avaliação de desempenho perante os órgãos próprios, após relatório circunstanciado das corregedorias."

Art. 2° Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição brasileira de 1988 delineou, no seu art. 18, a organização político-administrativa do país, incluindo, a par dos Estados, os Municípios como entidades partícipes dessa organização.

A partir dessa configuração, e guardada a simetria com o centro – a União, que deve ser mantida por todas as outras pessoas federativas quanto a seu ordenamento jurídico, os Estados e Municípios são autônomos para definir regras administrativas próprias, atendendo a suas peculiaridades regionais. É o que preceituam os artigos 25, caput e 29, caput da Carta Magna.

Entretanto, mesmo considerando a autonomia consagrada pela Lei Maior, é oportuno que a Constituição Federal desenhe, no seu corpo permanente, os regramentos a serem seguidos pelas outras pessoas federativas no tocante a determinados assuntos, ainda que estes não sejam, a rigor, de observância obrigatória, em todos os seus detalhes, por todos os entes.

No caso dos preceitos concernentes aos procuradores e advogados públicos dos Estados e do Distrito Federal, aos quais compete o exercício de representação judicial e consultoria daquelas entidades, foi salutar a preocupação do legislador em estabelecer as regras contidas no art. 132 da Constituição. Porém, o silêncio quanto aos procuradores e advogados estaduais e municipais das autarquias e fundações está a requerer uma alteração no texto do dispositivo magno, com vistas a uniformizar o padrão legislativo de todas as localidades quanto ao assunto, evitando assim situações desordenadas e muito diferenciadas nos diversos Municípios e Estados, como vem ocorrendo, que em nada beneficiam a defesa das instituições públicas desses entes políticos.

Assim, a nossa emenda visa a vincular aos termos da Constituição o comportamento jurídico a ser seguido pelos Estados e Municípios relativamente aos seus procuradores, sedimentando o entendimento em caráter nacional com um comando inserido na Lei das leis, a partir da qual todo o ordenamento, seja federal, estadual ou municipal, deverá se adequar. O efeito moralizador dessa nova regra também se fará sentir, pois evitará, por partes dos entes locais e estaduais e locais, contratações precárias e aleatórias, já que os procuradores e advogados, por força do caput do art. 132, deverão, sem exceção, se submeter a concurso público.

Além disso, vislumbramos necessidade de incluir, de modo expresso, como consta no § 1° por nós inserido, os procuradores das autarquias e das fundações públicas como submetidos às mesmas regras do dispositivo magno. A rigor, entendemos que o art. 132 já contempla em seus termos os procuradores da administração indireta, que também prestam serviços ao Estado. Afinal, conforme antigo brocardo jurídico, "o que a lei não distingue não cabe ao intérprete distinguir". A propósito, citamos a seguinte decisão do Supremo Tribunal Federal, que assim se posicionou: "A Constituição, quando utilizou o termo 'procuradores' o fez de forma genérica, sem distinguir entre os membros das distintas carreiras da Advocacia Pública. Nesse diapasão, reputou ser desarrazoada interpretação que,

desconsiderando o texto constitucional, excluísse da categoria "Procuradores" os defensores das autarquias, mesmo porque se aplicaria, à espécie, o brocardo latino *ubi Lex non distinguit, Nec interpres distinguere debet*". (RE 558258/SP, rel. Min. Ayres Britto, 19/12/2011).

Mas, para evitar qualquer dúvida, oportuna nos parece a consagração em sede constitucional do novo mandamento, a ser seguido, a partir de sua aprovação, por toda a administração descentralizada de todos os entes federativos.

Procuradores e advogados, tanto da administração direta como indireta, usufruirão de maior independência técnica se a Carta da República reconhecer, por meio de seus dispositivos, a dignidade funcional que merecem, para bem exercerem suas missões. Nesse sentido, pensamos que a acolhida de nossa proposta beneficiará tanto o Poder Público quanto esses valorosos servidores, aos quais é confiada a nobre tarefa de zelar pelo bem público.

Ademais, a inclusão dos procuradores e advogados estaduais das autarquias e fundações no § 1° do art. 132 uniformizará o trato da questão em todos os setores da administração pública.

Registre-se que o Estatuto da Advocacia e da OAB (Lei Federal 8.906/94) e seu Regulamento apontam, com todas as letras, que exercem a advocacia pública: "... os integrantes da Advocacia-Geral da União, da Defensoria Pública e das Procuradorias e Consultorias Jurídicas dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, das autarquias e das fundações públicas, estando obrigados à inscrição na OAB, para o exercício de suas atividades". (art. 3°, § 1° e art. 9°, respectivamente)

Lembramos, por derradeiro, que, em vários Estados, as advocacias autárquicas e fundacionais já estão devidamente regulamentadas, com respaldo nas constituições estaduais, em consonância com os ditames da Carta Federal.

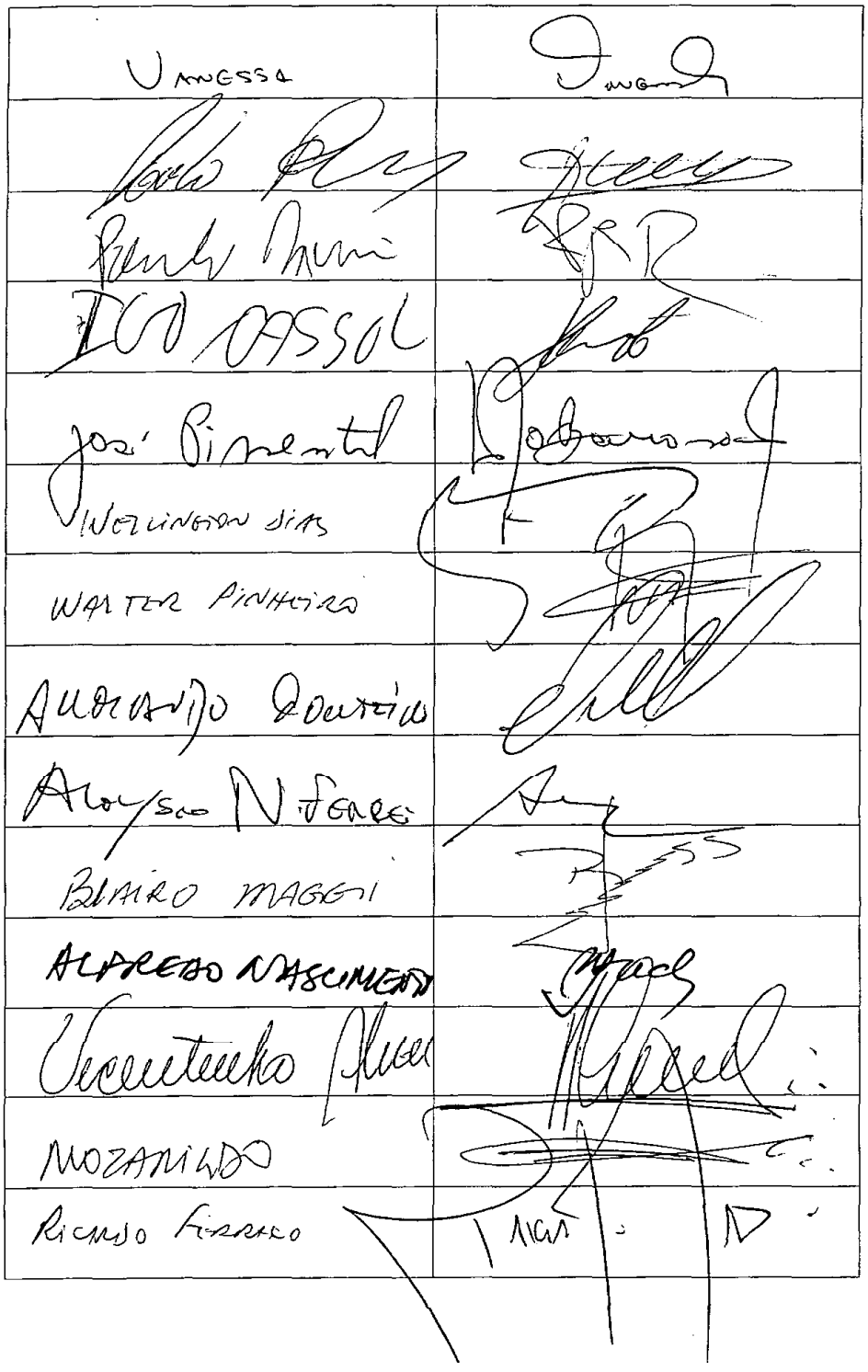
Tencionamos, com a presente emenda, fazer valer a mesma regulamentação em todos os entes federativos.

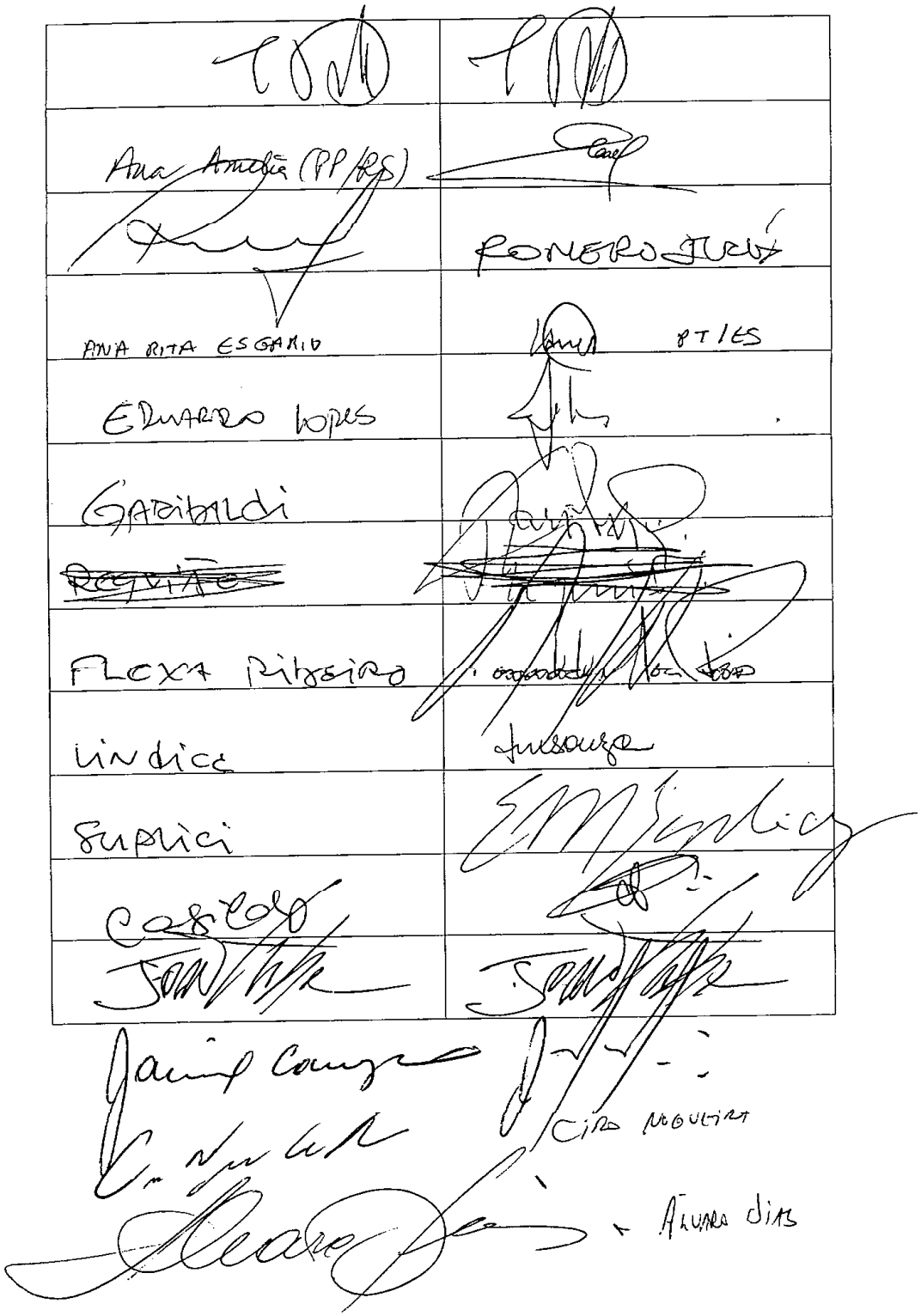
Esperamos dos nossos ilustres Pares a aprovação da nossa Proposta, certos de que sua aprovação resultará em fortalecimento das funções essenciais à justiça e em benefício da coletividade brasileira.

Sala das Sessões,

Senador SÉRGIO SOUZA

NOME	ASSINATURA
ASSIS GURGACZ	


VANESSA
JOSÉ PIMENTEL
WALTER PINHEIRO
ALOYSIO NUNES FERREIRA
BLAIRO MAGGI
ALFREDO NASCIMENTO
MOZARILDO
RICARDO FERRAÇO


Ana Amélia (PP/RS)
ROMERO JUCÁ
ANA RITA ESGARIO
PT/ES
EDUARDO LOPES
GARIBALDI
FLEXA RIBEIRO
LINDICE
SUPLICI
CASSOL
CIRO NOGUEIRA
ALVARO DIAS

Legislação Citada

Constituição Federal

.....

Art. 60. A Constituição poderá ser emendada mediante proposta:

.....

§ 3° - A emenda à Constituição será promulgada pelas Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, com o respectivo número de ordem.

.....

Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.

§ 1° Brasília é a Capital Federal.

§ 2° Os Territórios Federais integram a União, e sua criação, transformação em Estado ou reintegração ao Estado de origem serão reguladas em lei complementar.

§ 3° Os Estados podem incorporar-se entre si, subdividir-se ou desmembrar-se para se anexarem a outros, ou formarem novos Estados ou Territórios Federais, mediante aprovação da população diretamente interessada, através de plebiscito, e do Congresso Nacional, por lei complementar.

§ 4° A criação, a incorporação, a fusão e o desmembramento de Municípios, far-se-ão por lei estadual, dentro do período determinado por lei complementar federal, e dependerão de consulta prévia, mediante plebiscito, às populações dos Municípios envolvidos, após divulgação dos Estudos de Viabilidade Municipal, apresentados e publicados na forma da lei.

.....

Art. 132. Os Procuradores dos Estados e do Distrito Federal, organizados em carreira, na qual o ingresso dependerá de concurso público de provas e títulos, com a participação da Ordem dos Advogados do Brasil em todas as suas fases, exercerão a representação judicial e a consultoria jurídica das respectivas unidades federadas.

Parágrafo único. Aos procuradores referidos neste artigo é assegurada estabilidade após três anos de efetivo exercício, mediante avaliação de desempenho perante os órgãos próprios, após relatório circunstanciado das corregedorias.

.....

Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT)

.....

Art. 69. Será permitido aos Estados manter Consultorias Jurídicas separadas de suas Procuradorias-Gerais ou Advocacias-Gerais, desde que, na data da promulgação da Constituição, tenham órgãos distintos para as respectivas funções.

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

Publicado no **DSF**, em 11/08/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS: 13392/2012

10

PARECER Nº , DE 2013

SF/13243.17895-88

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

RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

I – RELATÓRIO

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

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

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

SF/13243.17895-88

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

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

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

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

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

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

Não foram oferecidas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

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

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

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

SF/13243.17895-88

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

Passemos ao exame de mérito.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SF/13243.17895-88

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

SF/13243.17895-88

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:

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

EMENDA Nº – CCJ

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

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

SF/13243.17895-88

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 196, DE 2007

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

"Art. 6º .....

.....

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, 18 de abril de 2007.

Senador JAYME CAMPOS

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.918, DE 14 DE JULHO DE 1994.

Regulamento
Mensagem de Veto

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

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

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

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

I - Inspeção:

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

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

II - Fiscalização;

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

b) portos, aeroportos e postos de fronteiras;

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

d) quaisquer outros locais previstos na regulamentação desta lei.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência;

II - (Vetado).

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

IV - interdição do estabelecimento ou equipamento;

V - suspensão da fabricação do produto; e

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

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

Parágrafo único. (Vetado).

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

Art. 12. (Vetado).

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

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

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

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

ITAMAR FRANCO
Synval Guazzelli
Henrique Santillo

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

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

.....

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

.....

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

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

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

(OS:11889/2007)

RELATÓRIO DO VENCIDO

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

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

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

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

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

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

22

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

11

PARECER Nº , DE 2011

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

50054.20872

RELATOR: Senador **EDUARDO BRAGA**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

50054.20872

Até o momento, não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

50054.20872

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, DE 2006

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

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

50054.20872

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

SEÇÃO I

DAS DEFINIÇÕES

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

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

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

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

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

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

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

50054.20872

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

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

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

VIII – utilidade pública:

a) atividades de segurança nacional e proteção sanitária;

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

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

IX – interesse social:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I – fisionomia;

II – estratos predominantes;

50054.20872

III – distribuição diamétrica e altura;

IV – existência, diversidade e quantidade de epífitas;

V – existência, diversidade e quantidade de trepadeiras;

VI – presença, ausência e características da serapilheira;

VII – sub-bosque;

VIII – diversidade e dominância de espécies;

IX – espécies vegetais indicadoras.

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

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

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

SEÇÃO II

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

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

50054.20872

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

50054.20872

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DO REGIME JURÍDICO DE PROTEÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA

SEÇÃO I

DO REGIME JURÍDICO GERAL DE PROTEÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FLORESTA AMAZÔNICA

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

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

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

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

II – análise integrada e estabelecimento de unidades de zoneamento;

III – formulação de diretrizes gerais e específicas.

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

I – áreas de especial importância a serem conservadas;

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

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

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

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

50054.20872

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

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

50054.20872

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

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

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

I – a vegetação:

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

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

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

d) proteger o entorno das unidades de conservação; ou

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

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

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

50054.20872

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

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

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

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

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

III – análise e julgamento prioritários dos pedidos.

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

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

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

50054.20872

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

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

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

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

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

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

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

50054.20872

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50054.20872

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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO III
DAS ATIVIDADES MINERÁRIAS NA FLORESTA AMAZÔNICA

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

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

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

50054.20872

CAPÍTULO III
DOS INCENTIVOS ECONÔMICOS

SEÇÃO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

III – a relevância dos recursos hídricos;

IV – o valor paisagístico, estético e turístico;

V – o respeito às obrigações impostas pela legislação ambiental;

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

50054.20872

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO II
DO PAGAMENTO POR SERVIÇOS AMBIENTAIS

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

50054.20872

I – desenvolvimento sustentável;

II – controle social e transparência;

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

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

V – formação, melhoria e manutenção de corredores ecológicos;

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

VII – prioridade para áreas sob maior risco socioambiental;

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

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

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

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

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

III – formalização de instrumento contratual específico.

50054.20872

SEÇÃO III
DOS INCENTIVOS CREDITÍCIOS

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

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

CAPÍTULO IV
DAS PENALIDADES

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

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

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

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES FINAIS

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

50054.20872

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, DE 2006

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

CAPÍTULO I
Das Definições e dos Princípios Fundamentais

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

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

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

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

I – manutenção do equilíbrio ecológico e da biodiversidade;

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

III – conservação dos recursos hídricos e do solo;

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

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

CAPÍTULO II
Do Plano de Gerenciamento da Floresta Amazônica

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

I – disciplinar o desenvolvimento socioeconômico;

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

III – preservar amostras representativas da Floresta Amazônica;

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

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

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

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

I – o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE);

II – os Programas de Ação e Gestão;

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

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

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

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

II – análise integrada e estabelecimento de unidades de zoneamento;

III – formulação de diretrizes gerais e específicas.

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

I – áreas de especial importância a serem conservadas;

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

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

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

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

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

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

IV – o manejo florestal sustentável;

V – o desenvolvimento da atividade turística;

VI – a conservação da flora e da fauna;

VII – o controle do desmatamento ilegal;

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

IX – o controle das atividades mineradoras;

X – o desenvolvimento sustentável das comunidades tradicionais;

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

XII – a educação ambiental;

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

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

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

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

CAPÍTULO III
Dos Incentivos Econômicos

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

I – importância e representatividade dos ecossistemas;

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

III – valores paisagístico, estético e turístico;

IV – respeito às obrigações impostas pela legislação ambiental.

CAPÍTULO IV
Do Fundo de Conservação da Floresta Amazônica

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

I – dotações orçamentárias da União;

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

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

IV – outros destinados por lei.

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, 04 de outubro de 2006.

Senador VALDIR RAUPP

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

TÍTULO VIII
Da Ordem Social

CAPÍTULO VI
DO MEIO AMBIENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LEI Nº 9.985, DE 18 DE JULHO DE 2000.

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

LEI Nº 11.284, DE 2 DE MARÇO DE 2006.

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

LEI Nº 4.771, DE 15 DE SETEMBRO DE 1965.

Institui o novo Código Florestal

LEI Nº 10.650, DE 16 DE ABRIL DE 2003.

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

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

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

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

(OS:15379/2006)

12

PARECER Nº , DE 2013

SF/13665.11846-35

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 108, de 2013 (nº 4.268, de 2012, na origem), do Tribunal Superior do Trabalho, que *dispõe sobre a criação de cargos de provimento efetivo no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região*.

RELATOR: Senador **ANTÔNIO CARLOS VALADARES**

I – RELATÓRIO

O projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 108, de 2013 (nº 4.268, de 2012, na origem), originário do Tribunal Superior do Trabalho (TST), tem por objetivo criar, de acordo com o art. 1º, no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 20ª Região, com sede na cidade de Aracaju, Estado de Sergipe, os cargos de provimento efetivo constantes do seu Anexo, sendo: sete de Analista Judiciário – Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação, e oito de Técnico Judiciário – Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação.

Pelo art. 2º, os recursos financeiros decorrentes da execução da Lei correrão por conta das dotações orçamentárias consignadas ao Tribunal no orçamento geral da União.

A justificação menciona que a iniciativa foi analisada e aprovada pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), na Sessão de 30 de julho de 2012, conforme Parecer de Mérito nº 0001740-03.2012.2.00.0000, cuja íntegra consta do processado da matéria.

A criação dos cargos decorre da necessidade de adequar o Quadro Permanente de Pessoal do TRT ao disposto na Resolução do Conselho Superior de Justiça do Trabalho (CSJT) nº 63/2010, que versa sobre a padronização da estrutura organizacional e de pessoal dos órgãos da Justiça do Trabalho de primeiro e segundo graus. Além disso, há escassez de servidores para as áreas mencionadas, aptas a dar o suporte técnico à implantação do Processo Judicial Eletrônico (PJe-JT), ora em curso em todas as instâncias da Justiça do Trabalho.

SF/13665.11846-35

Em seguida, argumenta que o quantitativo dos cargos propostos observa os critérios insertos na Resolução nº 90, de 2009, do CNJ, que estatui critérios de nivelamento de tecnologia de informação no âmbito do Poder Judiciário, e os limites fixados na Resolução nº 63, de 2010, do CSJT.

Essa última Resolução, segundo a justificação, estabelece que as funções gerenciais e atividades estratégicas devem ser executadas preferencialmente por servidores ocupantes de cargos de provimento efetivo do quadro permanente, e o TRT da 20ª Região precisa readequar seu quadro de pessoal a essa exigência. Tanto o aumento das demandas trabalhistas, em razão das novas competências atribuídas às Cortes Regionais da Justiça do Trabalho pela Emenda Constitucional nº 45, de 30 de dezembro de 2004, como o aumento de serviços e inovações tecnológicas decorrentes da transformação do processo judicial físico para eletrônico passaram a exigir aumento de mão de obra especializada que venha a beneficiar a sociedade, e dar cumprimento ao mandamento magno que estabelece o respeito à razoável duração do processo, firmado no inciso LXXVIII do art. 5º da Constituição Federal.

A proposição não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

O projeto não apresenta nenhum vício de inconstitucionalidade ou injuridicidade, e seus termos se apóiam nos preceitos constitucionais que tratam do funcionamento do Poder Judiciário, especialmente naquele contido no art. 96 da Lei Maior, cujo inciso II, alínea *b*, atribui aos tribunais superiores a competência para a *criação e a extinção de cargos e a remuneração dos seus serviços auxiliares e dos juízos que lhes forem vinculados, bem como a fixação do subsídio de seus membros e dos juízes, inclusive dos tribunais inferiores, onde houver.*

A proposta, no seu intuito de dotar o Tribunal de profissionais capazes de atender às novas exigências trazidas pelo aumento da demanda e pela necessidade de informatizar seus serviços, mostra-se atenta a um princípio de grande amplitude consagrado no art. 5º da Lei Maior, e que figura como um dos direitos fundamentais do cidadão.

SF/13665.11846-35

Com efeito, o inciso LXXVIII do dispositivo determina que *a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação.* Esse mandamento só pode encontrar ressonância no mundo jurídico se os tribunais puderem contar com pessoal suficientemente capacitado para fazer frente à crescente demanda de ações judiciais. O interesse público clama, cada vez mais, por uma justiça eficaz e rápida, características imprescindíveis para a edificação de um Poder Judiciário verdadeiramente devotado ao bem comum.

Informamos, por fim, que a autorização relativa à criação dos cargos dos servidores objeto do Projeto de Lei sob estudo encontra-se prevista no Anexo V da Lei Orçamentária Anual para 2013 – Lei nº 12.798, de 4 de abril de 2013.

III – VOTO

Ante o exposto, o nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 108, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 108, DE 2013

(nº 4.268/2012, na Casa de origem)

(De iniciativa do Tribunal Superior do Trabalho)

Dispõe sobre a criação de cargos de provimento efetivo no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º São criados, no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região, com sede na cidade de Aracaju, Estado de Sergipe, os cargos de provimento efetivo constantes do Anexo desta Lei.

Art. 2º Os recursos financeiros decorrentes da execução desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas ao Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região no orçamento geral da União.

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

2

ANEXO

(Art. 1° da Lei n° , de de de)

CARGOS EFETIVOS	QUANTIDADE
Analista Judiciário - Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação	7
Técnico Judiciário - Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação	8
TOTAL	15

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.268, DE 2012

Dispõe sobre a criação de cargos de provimento efetivo no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° São criados, no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região, com sede na cidade de Aracaju-SE, os cargos de provimento efetivo constantes do Anexo desta Lei.

Art. 2° Os recursos financeiros decorrentes da execução desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias consignadas ao Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região no Orçamento Geral da União.

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

Brasília, 7 de agosto de 2012.

ANEXO

(Art. 1° da Lei n.° , de de de)

CARGOS EFETIVOS	QUANTIDADE
Analista Judiciário – Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação	7 (sete)
Técnico Judiciário - Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação	8 (oito)
TOTAL	15 (quinze)

JUSTIFICATIVA

Nos termos do artigo 96, inciso II, alínea "b", da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação dos Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional projeto de lei examinado e aprovado pelo Tribunal Superior do Trabalho, Conselho Superior da Justiça do Trabalho e Conselho Nacional de Justiça que, após rigorosa análise dos aspectos técnicos e orçamentários, dentre outros, trata da criação de 15 (quinze) cargos de provimento efetivo, sendo 7 (sete) cargos de Analista Judiciário, Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação e 8 (oito) cargos de Técnico Judiciário, Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação, no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região, com sede na cidade de Aracaju-SE.

A proposta foi encaminhada ao Conselho Nacional de Justiça, em observância ao disposto no art. 77, IV, da Lei n.º 12.465/2011. Na Sessão de 30 de julho 2012 foi aprovada por aquele colegiado, conforme Parecer de Mérito nº 0001740-03.2012.2.00.0000, a criação de 15 (quinze) cargos de provimento efetivo, sendo 7 (sete) cargos de Analista Judiciário, Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação e 8 (oito) cargos de Técnico Judiciário, Área Apoio Especializado, Especialidade Tecnologia da Informação.

O Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região justifica a proposta de criação dos referidos cargos, em face da necessidade de adequar o Quadro Permanente de Pessoal do TRT ao disposto na Resolução do Conselho Superior da Justiça do Trabalho - CSJT nº 63/2010 (alterada pelas Resoluções CSJT nº 77 e CSJT nº 83), que versa sobre padronização da estrutura organizacional e de pessoal dos órgãos da Justiça do Trabalho de primeiro e segundo graus.

Além dessas condições, o TRT da 20ª Região ainda se depara com a escassez de servidores capacitados para a área de tecnologia da informação e comunicação que possam dar o necessário suporte técnico à implantação do Processo Judicial Eletrônico – PJe-JT, ora em curso em todas as instâncias da Justiça do Trabalho.

4

Argumenta o Regional que a estrutura organizacional e funcional do Tribunal não acompanhou o crescimento da demanda processual decorrente da ampliação da competência material da Justiça do Trabalho, levada a efeito pela Emenda Constitucional nº 45/2004.

O quantitativo dos cargos propostos observa os critérios insertos na Resolução do Conselho Nacional de Justiça - CNJ nº 90/2009 e os limites fixados na Resolução do Conselho Superior da Justiça do Trabalho - CSJT nº 63/2010, conforme atesta a estatística oficial do TST.

A Resolução - CNJ nº 90/2009 estatui critérios de nivelamento de tecnologia da informação no âmbito do Poder Judiciário, dispondo, em seu artigo 2º, sobre a constituição de quadro de pessoal permanente de profissionais de Tecnologia da Informação e Comunicação - TIC e, em seu anexo I, sobre os respectivos quantitativos da força de trabalho total mínima recomendada. Por sua vez, o § 4º contém determinação para que os tribunais mantenham um quadro de pessoal permanente na área de tecnologia da informação e comunicação.

Sobredita Resolução estabelece que as funções gerenciais e atividades estratégicas devem ser executadas, preferencialmente, por servidores ocupantes de cargos de provimento efetivo do quadro permanente.

Para fins de adequação da força de trabalho aos parâmetros mínimos recomendados para o quadro de pessoal permanente de profissionais da área de TIC, a referida regra utiliza o total de usuários de recursos de TIC (servidores de cargos efetivos, comissionados e terceirizados) com o propósito de definir faixas ou categorias de tribunais.

Nos termos do Anexo I, da Resolução CNJ nº 90/2009, um tribunal que ocupa a faixa até 500 usuários de TIC necessita de um mínimo de 7% de força de trabalho que realize as funções específicas da área de tecnologia da informação e comunicação. Para essa categoria de tribunal, o mesmo dispositivo fixa em 15 (quinze) a quantidade mínima de profissionais de informática que deverão compor o seu quadro permanente.

A par disso, estudo analítico da área de estatística do Tribunal Superior do Trabalho indica que o TRT da 20ª Região possui 468 usuários internos de recursos de tecnologia da informação e comunicação, entre magistrados, servidores e estagiários. Em contrapartida, a unidade de informática do TRT conta com um total de 20 (vinte) servidores, dos quais 18 (dezoito) ocupantes de cargos de provimento efetivo específicos da área de tecnologia da informação e 2 (dois) removidos de outro órgão. Aplicando-se os parâmetros prescritos, verifica-se que a estrutura da área de TIC do TRT da 20ª Região deve comportar um mínimo de 35 (trinta e cinco) servidores, restando configurado *déficit* de 15 (quinze). Diante de tal realidade, torna-se imprescindível readequar seu quadro de pessoal aos dispositivos da sobredita Resolução, o que, dentre outras motivações, justifica a proposição ora apresentada.

Ademais, o Tribunal de Contas da União, no Acórdão nº 1.603/2008, apontou carências nas questões referentes à gestão de mudanças, definição de um plano de continuidade do negócio, adoção de metodologias no desenvolvimento de sistemas, gestão dos níveis de serviços oferecidos aos clientes, dentre outras, na governança de TI, na Administração Pública Federal. Por sua vez, o Acórdão TCU Nº 663/2009, é taxativo ao preconizar a adoção de estratégias e técnicas que visem às boas práticas para gestão de TI, que permitam garantir a prestação de serviço com qualidade e segurança da informação.

A constatação do aumento das demandas trabalhistas, inclusive em razão das novas competências atribuídas aos Tribunais do Trabalho por meio da Emenda Constitucional nº 45, bem assim o aumento dos serviços e as inovações tecnológicas decorrentes da transformação do processo judicial físico para eletrônico, com a implantação do Processo Judicial Eletrônico na Justiça do Trabalho, passaram a exigir providências no sentido de dotar esse Tribunal Regional com mão de obra especializada capaz de desenvolver ferramentas tecnológicas necessárias ao funcionamento eficaz dos serviços judiciários, beneficiando dessa forma a sociedade e contribuindo para a viabilização do princípio constitucional que estabelece o respeito à razoável duração do processo, preconizada no art. 5º, LXXVIII, da Constituição Federal.

6

Afigura-se, portanto, imprescindível a criação dos cargos de provimento efetivo, na forma do projeto de lei anexo, no sentido de adequar o Quadro Permanente de Pessoal do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região às necessidades de aperfeiçoamento das funções gerenciais e das atividades estratégicas da área de Tecnologia da Informação e Comunicação – TIC, a fim de possibilitar o cumprimento da missão institucional de prestar jurisdição célere e efetiva à sociedade.

Com essas considerações e ressaltando que a medida aqui proposta resultará, em última análise, em qualidade da prestação jurisdicional, submeto o projeto de lei à apreciação desse Poder Legislativo, esperando que a proposição mereça a mais ampla acolhida, convertendo-se em lei com a urgência possível.

Brasília, 2 de agosto de 2012.

07 AGO 2012

Ministro JOÃO ORESTE DALAZEN
Presidente do Tribunal Superior do Trabalho

OF.TST.GDGSET.GP.Nº 386 **Brasília, 2 de agosto de 2012.**

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **MARCO MAIA**
Presidente da Câmara dos Deputados
Brasília-DF

Assunto: **Anteprojeto de Lei.**

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 96, inciso II, alínea "b", da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação dos Senhores Membros do Congresso Nacional, acompanhado da correspondente justificativa, anteprojeto de lei examinado e aprovado pelo Tribunal Superior do Trabalho, Conselho Superior da Justiça do Trabalho e Conselho Nacional de Justiça, que trata da criação de cargos de provimento efetivo no Quadro de Pessoal da Secretaria do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região, com sede na cidade de Aracaju-SE.

Cordialmente,

Ministro JOÃO ORESTE DALAZEN
Presidente do Tribunal Superior do Trabalho

8

Conselho Nacional de Justiça

Secretaria Processual

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
151ª SESSÃO ORDINÁRIA

PARECER DE MÉRITO SOBRE ANTEPROJETO DE LEI 0001740-03.2012.2.00.0000
Relator: Conselheiro JEFFERSON LUIS KRAVCHYCHYN
Requerente:
Conselho Superior da Justiça do Trabalho
Interessado:
Tribunal Regional do Trabalho - 20ª Região (SE)
Requerido:
Conselho Nacional de Justiça

CERTIFICO que o **PLENÁRIO**, ao apreciar o processo em epígrafe, em sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

"Após o voto da Conselheira Vistora, o Conselho, por unanimidade, aprovou parecer para criação de 7 (sete) cargos de analista judiciário e 8 (oito) cargos de técnico judiciário, ambos na área de tecnologia da informação, e sobrestou o julgamento dos demais pedidos. Ausentes, circunstancialmente, o Conselheiro Jorge Hélio e, justificadamente, o Conselheiro Ney Freitas. Presidiu o julgamento o Conselheiro Ayres Britto. Plenário, 30 de julho de 2012."

Presentes à sessão os Excelentíssimos Senhores Conselheiros Ayres Britto, Eliana Calmon, Carlos Alberto, Neves Amorim, Tourinho Neto, Vasi Werner, Silvio Rocha, José Lucio Munhoz, Wellington Cabral Saraiva, Gilberto Martins, Jefferson Kravchychyn, Emmanoel Campelo e Bruno Dantas.

Presentes o Subprocurador-Geral da República, Francisco de Assis Sanseverino e, representando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, Dr. Miguel Ângelo Cançado, Diretor-Tesoureiro.

Brasília, 30 de julho de 2012.

Mariana Silva Campos Dutra
Secretária Processual

PARECER DE MÉRITO SOBRE ANTEPROJETO DE LEI N.° 0001740-03.2012.2.00.0000
RELATOR : CONSELHEIRO JEFFERSON KRAVCHYCHYN
REQUERENTE : CONSELHO SUPERIOR DA JUSTIÇA DO TRABALHO
REQUERIDO : CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA

PARECER DE MÉRITO SOBRE ANTEPROJETO DE LEI. TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 20ª REGIÃO. PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE VARAS DO TRABALHO, CARGOS DE JUIZ DO TRABALHO TITULAR E SUBSTITUTO, CARGOS EFETIVOS DE SERVIDORES, CARGOS COMISSIONADOS E FUNÇÕES COMISSIONADAS. PARECER PARCIALMENTE PROCEDENTE.

Vistos.

Trata-se de Parecer de Mérito sobre anteprojeto de lei (PAM) instaurado pelo Conselho Superior da Justiça do Trabalho (CSJT), em face do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), em que encaminha ao CNJ proposta de anteprojeto de lei visando à criação de varas do trabalho, de cargos de juiz do trabalho, de cargos de provimento efetivo, cargos em comissão e funções comissionadas no âmbito do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região (TRT20).

O CSJT, na sessão ordinária realizada em 23/03/2012, aprovou parcialmente a proposta do TRT20, de forma que fossem criados: 3 (três) varas do trabalho no município de Aracaju, 3 (três) cargos de juiz do trabalho titular; 4 (quatro) de juiz substituto; 69 (sessenta e nove) cargos de analista judiciário; 18 (dezoito) cargos de analista judiciário - execução de mandados; 34 (trinta e quatro) cargos de técnico judiciário; 4 (quatro) CJ-3; 1 (uma) CJ-2; 4 (quatro) CJ-1 e 15 (quinze) FC-5.

O Órgão Especial do TST, em 09/04/2012, acordou por confirmar a referida decisão do CSJT e encaminhar a este Conselho o anteprojeto de lei em questão para análise e emissão de parecer de mérito.

10

O presente processo foi encaminhado ao Departamento de Acompanhamento Orçamentário (DOR) para elaboração de estudo técnico sobre o aspecto orçamentário e financeiro da proposta.

Sobre o aspecto orçamentário e financeiro, tal Departamento entendeu que não há empecilho para o encaminhamento do projeto de lei ao Congresso Nacional pelo TST. Sobre o mérito da proposição, afirma que foge de suas competências apreciar tal matéria. O DOR apresentou as seguintes conclusões:

a) O impacto orçamentário das despesas com pessoal e encargos sociais decorrentes do anteprojeto de lei proposto pelo TRT da 20ª Região é de R$ 16.733.083,02 (dezesseis milhões, setecentos e trinta e três mil, oitenta e três reais e dois centavos) para os exercícios de 2013, 2014 e 2015;

b) A aprovação da dotação orçamentária para o custeio dessa despesa dependerá de disponibilidade de limite em anexo específico da Lei Orçamentária Anual – LOA 2013;

c) A aprovação da dotação em anexo específico implica em garantia de que a despesa criada não afetará as metas de resultados fiscais previstas na LDO;

d) O aumento da despesa com pessoal e encargos sociais no TRT da 20ª Região, decorrente do presente anteprojeto de lei e de outro processo em trâmite no Conselho Nacional de Justiça, observa o limite de gastos estabelecido na Lei de Responsabilidade Fiscal e;

e) A possibilidade de aprovação desta proposição, para viger a partir do exercício de 2013, fica condicionada ao seu encaminhamento ao Congresso Nacional até 31/08/2012.

Foi determinada a remessa dos autos ao Departamento de Pesquisas Judiciárias (DPJ) para apreciação do anteprojeto de lei em questão, pois entendido que é preciso confrontar as propostas com os dados do Programa Justiça em Números a fim da verificação da necessidade da criação de mais varas e cargos. Destaca-se que a

Justiça do Trabalho adota parâmetros numéricos diferentes dos outros ramos do Judiciário na avaliação sobre a necessidade de ampliação de suas estruturas.

O DPJ, inicialmente, destaca que a Portaria nº 42 do CNJ, alterada pela Portaria nº 48, institui um Comitê Permanente de Apoio Técnico para, entre outras funções, elaborar estudos e propor critérios objetivos para criação de varas e cargos do Poder Judiciário da União, Comitê este que se encontra em processo de implementação.

Expõe que, conforme divisão apresentada no Panorama Justiça em Números 2010, o TRT20 foi classificado como de pequeno porte, tendo o DPJ feito, na análise global, uma comparação do TRT20 com os demais Tribunais Regionais do Trabalho de mesmo porte para tirar conclusões a respeito do anteprojeto de lei em questão. Além do TRT20, existem mais 8 (oito) TRTs considerados de pequeno porte.

Na análise de suficiência/deficiência do número de varas no Tribunal, chegaram às seguintes conclusões (se fossem criadas as três varas pretendidas, ou seja, como ficaria a situação do TRT20, em relação aos demais, com a criação dessas varas):

a) Varas por cem mil habitantes: o TRT20 ficaria com a quarta melhor relação dentre os TRTs de pequeno porte, com 0,87 (zero vírgula oitenta e sete) varas por cem mil habitantes;

b) Varas por cem mil quilômetros quadrados: o TRT20 ficaria com a melhor situação dentre os outros TRTs, com 82,12 (oitenta e dois vírgula doze) varas por 100.000 km² (cem mil quilômetros quadrados), enquanto a média dos outros é de 8,98 (oito vírgula noventa e oito) varas por 100.000 km² (cem mil quilômetros quadrados);

c) Varas por município: o TRT20 passaria a ter a quinta melhor relação de vara por município, com 0,24 (zero vírgula vinte e quatro) vara por município;

d) Casos novos por vara: o TRT20 passaria a ser o Tribunal com a quarta menor relação de casos novos por vara dentre os outros de pequeno porte, com 1.454,61 (mil quatrocentos e cinqüenta e quatro vírgula sessenta e um) casos novos por vara;

e) Processos em tramitação por vara: o TRT20 continuaria a possuir a quarta melhor situação dentre os TRTs, com 2.477,28 (dois mil quatrocentos e setenta e sete vírgula vinte e oito) processos em tramitação por vara, muito menor que a média do grupo de tribunais de pequeno porte, que é de 3.123,52 (três mil centro e vinte e três vírgula cinqüenta e dois) processos em tramitação por vara.

Aduz que o pleito do Tribunal traduz-se em um aumento de 20% (vinte por cento) no seu número de varas, ressaltando que há nove varas criadas no município de Aracaju, sendo que duas com previsão de instalação no ano de 2012, situação que não foi considerada na justificativa para a criação das 3 (três) novas varas pleiteadas.

Pondera que, entre 2009 e 2010, houve uma diminuição de 3,36% (três vírgula trinta e seis por cento) na demanda processual e é pretendido um aumento de 33,33% (trinta e três vírgula trinta e três por cento) no número de varas da jurisdição de Aracaju.

A respeito da criação de cargos para magistrados do trabalho de primeiro grau (titulares e substitutos), pontua que o TRT20, em 2010: a) teve o quinto menor volume de casos novos por magistrado; b) teve a quinta menor carga de trabalho do grupo dos TRTs de pequeno porte, valor maior que a média desses tribunais; c) teve o terceiro menor número de sentenças por magistrado, valor abaixo da média.

Sobre a criação de cargos de servidores (analista e técnico judiciários), assevera que: a) caso sejam criados os cento e vinte e um cargos efetivos de servidores pretendidos, a força de trabalho por cem mil habitantes do TRT20 passará a ser de 30 (trinta) servidores, passando a ser o terceiro tribunal com o melhor valor; b) se criados os oitenta e sete cargos efetivos da área judiciária, mas não os cargos pretendidos de magistrados, o número de servidores da área judiciária por magistrado no primeiro grau passará a ser 11 (onze), passando o TRT20 a ter o valor mais alto dessa variável.

No tocante à criação e extinção de cargos e funções comissionadas, discorre que criados os cargos e funções comissionados e extintas as funções comissionadas, conforme se pretende, sem criar os cargos efetivos também pleiteados, a

proporcionalidade do TRT20 passaria a ser de 97% (noventa e sete por cento), continuando o Tribunal com a segunda maior proporcionalidade de cargos e funções comissionados em relação a cargos efetivos dos tribunais de pequeno porte. Acentua, entretanto, que, criados também os oitenta e oito cargos efetivos pretendidos, a proporcionalidade será de 73% (setenta e três por cento), passando o TRT20 a ter a menor proporcionalidade dentre todos os TRTs de pequeno porte.

A conclusão a que chega o DPJ é de que a situação do TRT20 apresenta-se compatível com a média dos TRTs de pequeno porte; quanto à criação de varas em Aracaju, diz fazer-se necessária a instalação das varas já criadas, para que depois se analise a necessidade de criação de outras varas.

Instado a se manifestar sobre a nota técnica do DPJ, o TRT20 afirma que este estudo não é conclusivo, nem apresenta avaliação objetiva, pois faltariam parâmetros objetivos a serem definidos pelo Conselho Nacional de Justiça para apresentação de anteprojeto de lei que visem o incremento de estruturas dos órgãos do Poder Judiciário.

Sobre as conclusões apresentadas nos critérios de comparação entre outros TRTs, faz as seguintes ponderações:

a) Varas por cem mil habitantes: os indicadores de determinados TRTs tendem a puxar a média do grupo para baixo, o que perpetuaria uma situação indesejada. Além disso, o estudo não teria considerado o incremento de 1 (uma) vara em cada um dos Tribunais 19ª e 23ª Regiões, aprovado pelo CNJ, o que eleva a média dos TRTs de pequeno porte e deixa o TRT20 com um número abaixo da média desse grupo.

b) Varas por cem mil quilômetros quadrados: essa variável não deveria ser analisada isoladamente, nem comparar Tribunais tão díspares em termos de área, com o risco de gerar dados distorcidos. O TRT20 é o menor do país em termos de área e o anteprojeto propõe a criação de varas em uma jurisdição que já existe, não pretende criar outra, caso em que seria relevante a avaliação desse critério. Por fim, destaca que essa variável não integra o rol de Indicadores Fundamentais da Justiça do Trabalho (Resolução nº 76/2009 do CNJ).

c) Varas por município: a proposta não traria reflexos significativos quanto a essa variável porque não se trata de criar varas em novos municípios.

d) Casos novos por vara: contabilizando as varas aprovadas pelo CNJ para a 19ª e 23ª Regiões, uma em cada, o TRT20 representaria a 2ª pior situação nesse quesito.

Destaca que o número de servidores do TRT20 é de 509 (quinhentos e nove) pessoas (dados de 2010), segundo menor quantitativo de servidores de toda a Justiça do Trabalho, e que o número de magistrados é o segundo menor do da Justiça do Trabalho.

Enfatiza o cenário do desenvolvimento econômico do Estado de Sergipe, um dos estados em que mais se criou emprego em 2011, sendo o percentual de novos empregos superior à média nacional, além da previsão de investimento bilionário pela Companhia Vale na região. Apresenta ainda dados em que Sergipe foi o segundo Estado, em 2010, que mais cresceu na Região Nordeste em termos populacionais.

Pede pelo acolhimento do anteprojeto de lei, na forma como aprovado pelo CSJT e pelo TRT.

Instado a manifestar-se, o Conselho Superior da Justiça do Trabalho comenta sobre alguns aspectos da sua Resolução nº 63/2010, que instituiu a padronização da estrutura organizacional e de pessoal dos órgãos da Justiça do Trabalho de primeiro e segundo graus.

Discorda do DPJ no que diz respeito à suposta situação compatível do TRT20 com a média dos TRTs de pequeno porte, por dois motivos: a) os dados colhidos pelo DPJ referem-se ao ano de 2010, enquanto a proposta enviada já leva em consideração informações de 2011; b) o paradigma a ser utilizado não deveria ser o Tribunal de mesmo porte, e sim a norma do CSJT, pois ela *"orienta a adequação da estrutura indispensável aos Tribunais Regionais do Trabalho para suportar uma prestação jurisdicional condigna."*.

Afirma que a metodologia mais adequada à criação de novas unidades judiciárias é a que analisa o número de casos novos por vara no decorrer de determinado período, que no caso corresponde a 3 (três) anos, pois isso possibilita que se analise se a demanda processual manter-se-á elevada ou não.

No que tange à criação de cargos de juiz do trabalho, entende que deveria também ter-se utilizado a variação percentual da movimentação processual dos últimos 3 (três) anos. Ressalta ainda que a criação de novas unidades judiciárias enseja, necessariamente, a criação de cargos de juiz, além de que ato normativo do CNJ estabelece que o quantitativo de juízes substitutos equivalha ao quantitativo de varas de trabalho.

Sobre a criação de cargos efetivos, pondera que o estudo elaborado pela Coordenadoria de Estatística e Pesquisa do TST apontou que, de acordo com a Resolução nº 63/2010, o TRT20 deveria ter entre 530 (quinhentos e trinta) e 579 (quinhentos e setenta e nove) servidores, mas que, em dezembro de 2011, aquela Corte contava com 401 (quatrocentos e um) cargos efetivos. Enfatiza que, mesmo com a criação dos 121 (cento e vinte e um) cargos efetivos pleiteados, o Tribunal passaria a contar com 522 (quinhentos e vinte e dois) servidores, valor abaixo do número considerado ideal pela Resolução do CSJT.

A respeito da criação e extinção de cargos em comissão e funções comissionadas, assevera que a análise demonstrou que, com a criação de 121 (cento e vinte e um) cargos efetivos, há margem para acrescer 9 (nove) cargos em comissão e 15 (quinze) funções comissionadas no quadro de pessoal do Tribunal, de acordo com a Resolução nº 63/2010.

Dessa forma, ratifica a proposta de anteprojeto de lei apresentada, posto que o projeto se adéqua ao estabelecido pela Resolução CSJT nº 63/2010.

É, em síntese, o relatório.

VOTO:

Inicialmente, como até o presente momento não houve a implementação do Comitê Permanente de Apoio Técnico, instituído pela Portaria nº 42, de 10 de abril de 2012 e alterada pela Portaria nº 48, de 18 de abril de 2012, deixei de enviar o presente ao aludido Comitê.

A análise feita pelo Departamento de Acompanhamento Orçamentário (DOR) do Conselho Nacional de Justiça abordou os aspectos relativos ao impacto

orçamentário e financeiro do anteprojeto de lei. Nesses quesitos, o DOR entendeu que não há empecilho de encaminhamento do anteprojeto ao Congresso Nacional.

Por seu turno, o estudo feito pelo Departamento de Pesquisas Judiciárias deste Conselho utilizou os dados de litigiosidade do *"Justiça em Números/2010"*, classificando o TRT20 como tribunal de pequeno porte com mais 8 (oito) TRTs.

Considerando o grande número de PAMs em tramitação neste Conselho e a possibilidade de aumento de 92,88% (noventa e dois inteiros e oitenta e oito décimos por cento) na despesa realizada pelo Poder Judiciário da União, transcrevo os fundamentos do Eminente Conselheiro Jorge Hélio, proferidos no PAM 0001709-80.2012.2.00.0000:

> Para fins de elaboração do parecer exigido pela lei, o Conselho Superior da Justiça do Trabalho encaminhou a este Conselho Nacional de Justiça diversos Anteprojetos de Lei que visam, em linhas gerais, a criação de Varas do Trabalho, Cargos de Juiz do Trabalho de 2º grau, cargos de Juiz do Trabalho Titular e Substituto, além de cargos efetivos de Técnico e Analista Judiciários e, ainda, cargos de provimento em comissão e funções de confiança em vários Tribunais Regionais do Trabalho do País.
>
> (...)
>
> No atual cenário, há em tramitação o PAM 0001713-20.2012.2.00.0000, da Relatoria do Conselheiro Bruno Dantas, o PAM 0001714-05.2012.2.00.0000, da Relatoria do Conselheiro Gilberto Martins e o PAM 0001709-80.2012.2.00.0000, da Relatoria deste Conselheiro que versam, todos, acerca do aumento da estrutura do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. De igual modo, podemos citar o PAM 0001724-49.2012.2.00.0000, da Relatoria do Conselheiro representante da sociedade indicado pela Câmara dos Deputados e o PAM 0001735-78.2012.2.00.0000, relatado pelo Conselheiro Lúcio Munhoz, ambos, a respeito da criação de cargos no Tribunal Regional do Trabalho da 17ª Região, e, ainda, os PAMs 0001749-62.2012.2.00.0000 e 0001758-24.2012.2.00.0000, de

interesse do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, que estão distribuídos aos Conselheiros Lúcio Munhoz e Wellington Saraiva, respectivamente, os PAMs 0001747-92.2012.2.00.0000 e 0001745-25.2012.2.00.0000, referentes ao Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região, sendo um da Relatoria do Conselheiro Tourinho Neto e outro da Relatoria do Conselheiro Ministro Carlos Alberto Reis, os PAMs 0001736-63.2012.2.00.0000 e 0001738-33.2012.2.00.0000, sob a Relatoria dos Conselheiros Carlos Alberto Reis e Wellington Saraiva e os PAMs 0001734-93.2012.2.00.0000 e 0001737-48.2012.2.00.0000, presididos pelos Conselheiros Vasi Werner e Neves Amorim, relativos ao incremento da estrutura do Tribunal Regional do Trabalho da 21ª Região.

(...)

Em verdade, de todos os Tribunais Regionais do Trabalho cujos processos se encontram em tramitação neste Conselho atualmente, somente dois não tem Projetos de Lei para criação de Varas, cargos e funções em tramitação no Congresso Nacional ou Lei com o mesmo objeto aprovada no último ano.

(...)

Cite-se, apenas a título ilustrativo, que, acaso aprovados todos os Anteprojetos de Lei ora submetidos a este Conselho Nacional de Justiça, haverá um acréscimo de R$ 654.384.078,66 (seiscentos e cinquenta e quatro milhões, trezentos e oitenta e quatro mil e setenta e oito reais e sessenta e seis centavos) na despesa direta anual da União, isso se desconsiderado, como adverte o próprio setor técnico, o aumento dos salários dos servidores dos órgãos de Poder Judiciário, bem como os R$ 434.962.856,53 (quatrocentos e trinta e quatro milhões, novecentos e sessenta e dois mil, oitocentos e cinqüenta e seis reais e cinqüenta e três centavos) relativos aos PAMs analisados no ano passado.

(...)

> Isto é, somente com a aprovação de todos os Projetos de Lei que se encontram sob análise neste momento no Conselho Nacional de Justiça, estaria autorizado um acréscimo de 92,88% (noventa e dois inteiros e oitenta e oito décimos por cento) na despesa realizada pelo Poder Judiciário da União com incremento da força de trabalho em relação ao que foi previsto para o exercício financeiro em curso.
>
> (...)
>
> Assim, ainda que, conforme salienta o Departamento de Acompanhamento Orçamentário, haja espaço para as ampliações de quadros propugnadas pelos Tribunais Regionais do Trabalho, cabe ao Conselho Nacional de Justiça trazer a visão do Poder Judiciário como um todo, evitando que a utilização precipitada de determinada *margem orçamentária* por um determinado ramo do Judiciário da União implique na impossibilidade de sua utilização por outro.
>
> (...)
>
> Neste contexto, cabe ao Conselho Nacional de Justiça, enquanto órgão estratégico de planejamento do Poder Judiciário, abster-se de posturas com implicações orçamentárias relevantes e irreversíveis para todo o sistema de Justiça brasileiro.

Diante de tais fundamentos, entendo ser inviável a criação dos cargos solicitados pelo TRT20. Entretanto, conforme documentos DOC 6 (fls. 9 e 10) e DOC 18 (fls. 6 e 7), existe pedido específico de criação de 15 cargos de provimento efetivo para a estruturação do setor de Tecnologia da Informação do TRT 20.

Dessa forma, para atender a Resolução n.° 90, de 29 de setembro de 2009 e a futura implantação do PJ-e (Processo Judicial eletrônico), torna-se necessária a criação de 7 (sete) cargos de Analista Judiciário, Apoio Especializado – Tecnologia da Informação e 8 (oito) cargos de Técnico Judiciário, Apoio Especializado- Tecnologia da Informação.

Ante o exposto, **dou parecer parcialmente favorável ao Projeto de Lei para criação de cargos e funções no âmbito do Tribunal Regional do Trabalho**

20ª Região, autorizando a criação de 7 (sete) cargos de Analista Judiciário, Apoio Especializado – Tecnologia da Informação e 8 (oito) cargos de Técnico Judiciário, Apoio Especializado- Tecnologia da Informação.

Brasília, 04 de julho de 2012.

Conselheiro JEFFERSON LUIS KRAVCHYCHYN
Relator

Órgão Especial

CERTIDÃO DE JULGAMENTO

PROCESSO Nº TST-PA - 8673-74.2011.5.00.0000

CERTIFICO que o Órgão Especial do Tribunal Superior do Trabalho, em Sessão Ordinária hoje realizada, sob a Presidência do Exmo. Ministro Presidente João Oreste Dalazen, presentes os Exmos. Ministros Carlos Alberto Reis de Paula, Antônio José de Barros Levenhagen, Ives Gandra Martins Filho, João Batista Brito Pereira, Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, Renato de Lacerda Paiva, Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, Relator, Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira, Dora Maria da Costa, Fernando Eizo Ono, Guilherme Augusto Caputo Bastos, Márcio Eurico Vitral Amaro e a Exma. Subprocuradora-Geral do Trabalho, Dra. Maria Guiomar Sanches de Mendonça, DECIDIU, por unanimidade aprovar a proposta apresentada pelo Conselho Superior da Justiça do Trabalho-CSJT de anteprojeto de lei para a criação de 3 (três) Varas do Trabalho no município de Aracaju - SE, 7 (sete) cargos de juiz do trabalho (3 cargos de Juiz Titular e 4 Cargos de Juiz Substituto), 121 (cento e vinte e um) cargos efetivos, sendo 69 (sessenta e nove) cargos de Analista Judiciário, Area Judiciária; 18 (dezoito) cargos de Analista Judiciário, Area Judiciária, Execução Mandados; 34 (trinta e quatro) cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa; 9 (nove) cargos em comissão (4 (quatro) CJ-1, 1 (um) CJ-2 e 4 (quatro) CJ-3) e 15 (quinze) funcões comissionadas (FC-5), conforme tabela constante dos autos (peça sequencial nº 17, final), com a determinação das providências necessárias ao encaminhamento do processo ao Conselho Nacional de Justiça, para deliberação, na conformidade do art. 103-B, § 4º, da Constituição da República c/c o art. 90, inciso IV, da Lei nº 11.439/2006.

20

Observação: ausência justificada do Excelentíssimo Ministro Horácio Raymundo de Senna Pires.

Requerente: Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região

Para constar, lavro a presente certidão, do que dou fé.
Sala de Sessões, 09 de abril de 2012.

Firmado por Assinatura Eletrônica
Valério Augusto Freitas do Carmo
Secretário-Geral Judiciário do TST
Firmado por assinatura eletrônica em 09/04/2012 pelo(a) Secretário-Geral Judiciário do TST, Valério Augusto Freitas do Carmo por meio do Sistema de Informações Judiciárias, nos termos da Lei nº 11.419/2006.

PROCESSO Nº TST-PA-8673-74.2011.5.00.0000

A C Ó R D Ã O
Órgão Especial
VMF/ma/hz/drs

MATÉRIA ADMINISTRATIVA - ANTEPROJETO DE LEI - PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE VARAS DO TRABALHO E DE CARGOS DE JUIZ DO TRABALHO, CARGOS EFETIVOS, CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES COMISSIONADAS NO ÂMBITO DO 20º TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO. Aprovada pelo Conselho Superior da Justiça do Trabalho proposta de criação de Varas do Trabalho, no âmbito do 20º Tribunal Regional do Trabalho, observando os ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal e as diretrizes orçamentárias. Assim, esta Corte, a quem compete apresentar proposição legislativa para a criação de cargos e funções no âmbito desta Justiça Especial, conforme estatuído no art. 96, inciso II, alínea "b", da Constituição da República, delibera a remessa do anteprojeto de lei ao Conselho Nacional de Justiça, nos termos do art. 90, inciso IV, da Lei nº 11.439/2006.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Processo Administrativo nº **TST-PA-8673-74.2011.5.00.0000**, em que é Requerente **TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 20ª REGIÃO.**

O Conselho Superior da Justiça do Trabalho, apreciando proposta de anteprojeto de lei encaminhado pelo 20º Tribunal Regional do Trabalho, objetivando a criação de Varas do Trabalho, concluiu por aprovar parcialmente a proposta e determinar o seu encaminhamento ao Órgão Especial do Tribunal Superior do Trabalho, objetivando a criação, no âmbito do 20º Tribunal Regional do Trabalho, de 3 (três) Varas do Trabalho no município de Aracaju-SE, 7 (sete) cargos de Juiz do Trabalho, (3 de Juiz Titular e 4 de Juiz Substituto), 121 (cento e vinte e um) cargos efetivos, sendo 69 (sessenta e nove) cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária; 18 (dezoito) cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, Execução Mandados; 34 (trinta e quatro) cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa; 9 (nove) cargos em comissão (4 CJ-1, 1 CJ-2 e 4 CJ-3) e 15 (quinze) funções comissionadas (FC-5), sintetizando seu entendimento na seguinte ementa:

> ANTEPROJETO DE LEI – TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 20ª REGIÃO – PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE VARAS DO TRABALHO, DE CARGO EFETIVOS DE JUÍZES E SERVIDORES, CARGOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES COMISSIONADAS. APROVAÇÃO PARCIAL DA PROPOSTA. A análise de proposta anteprojeto de lei visando criação de varas do trabalho, cargos efetivos e comissionados requer o exame de inúmeras variáveis técnicas, adotando-se por parâmetro os dados sistematizados e consolidados pelo Grupo de Trabalho previsto na Resolução nº 05/2005 (alterada pela Resolução nº 23/2006) do Eg. Conselho Superior da Justiça do Trabalho. Destarte, aprova-se a postulação com o encaminhamento de proposta de anteprojeto de lei ao Órgão Especial do Tribunal Superior do Trabalho, para criação de 3 Varas do Trabalho no município de Aracaju - SE, 7 cargos de juiz do trabalho (3 cargos de Juiz Titular e 4 Cargos de Juiz Substituto), 121 cargos efetivos, sendo 69 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, 18 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, Execução Mandados, 34 cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa, 9 cargos em comissão (4 CJ-1, 1 CJ-2 e 4 CJ-3) e 15 funções comissionadas (FC-5) no âmbito do TRT da 20ª Região.

Os autos vieram ao Órgão Especial por força da competência estabelecida no art. 69, inciso II, alínea "e", do Regimento Interno do Tribunal Superior do Trabalho, quanto à proposição ao Poder Legislativo de criação, extinção e transformação de cargos e funções públicas e a fixação dos respectivos vencimentos ou gratificações.

É o relatório.

V O T O

1 - CONHECIMENTO

Conforme relatado, a matéria é da competência do Órgão Especial, nos termos do art. 69, inciso II, alínea "e", do Regimento Interno desta Corte, que assim dispõe, *in verbis*:

> Art. 69. Compete ao Órgão Especial:
>
> .....
>
> II -; em matéria administrativa:
>
> .....
>
> d) propor ao Poder Legislativo, após a deliberação do Conselho Superior da Justiça do Trabalho, a criação, extinção ou modificação de Tribunais Regionais do Trabalho e Varas do Trabalho, assim como a alteração de jurisdição e de sede destes;
>
> e) propor ao Poder Legislativo a criação, extinção e transformação de cargos e funções públicas e a fixação dos respectivos vencimentos ou gratificações;

2 - MÉRITO

Trata-se de proposta de Anteprojeto de Lei encaminhada pela Presidência do 20° Tribunal Regional do Trabalho ao Conselho Superior, com vistas à criação de 4 Varas do Trabalho no município de Aracaju-SE, 4 (quatro) cargos de Juiz Titular de Vara do Trabalho e de 5 (cinco) cargos de Juiz Substituto, 153 (cento de cinquenta e três) cargos efetivos (92 de Analista Judiciário, Área

Judiciária; 18 de Analista Judiciário, Área Judiciária, especialidade Execução de Mandados; 43 cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa); 5 cargos em comissão nível CJ-3, 1 cargo de CJ-2, 4 cargos de CJ-1 e 71 funções comissionadas (5 de nível FC-6, 28 de nível FC-5, 16 de nível FC-4, 18 de nível FC-3 e 4 de FC-2).

Conforme informações prestadas pela Assessoria de Planejamento, Orçamento e Finanças (ASPO) o impacto financeiro decorrente da presente proposta corresponde a R$ 18.874.117,20 em 2012 (a partir de março), e a R$ 22.648.940,64, nos dois exercícios imediatamente subsequentes, o que, de acordo com os dados atuais, não excede os limites (legal e prudencial) estabelecidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal, considerando-se o período de apuração da Receita Corrente Líquida (RCL).

Por seu turno, a Coordenadoria de Estatística e Pesquisa do Tribunal Superior do Trabalho - CEST informa que, com base nos indicadores do período de 2009/2011 e na projeção no volume processual, a criação de 4 Varas do Trabalho no município de Aracaju ultrapassaria, até a aprovação da lei, os limites estabelecidos no art. 9° da Resolução n° 63/2010 do CSJT; todavia, ponderou pela criação de apenas 3 Varas. Informa, ainda, aquela Coordenadoria, que o 20° Tribunal Regional do Trabalho possui, atualmente, 29 cargos de Juiz para 15 Varas do Trabalho, com proporção corresponde a 1,93 juízes por vara, o que não atende ao disposto no *caput* do art. 10 da Resolução CSJT n° 63/2010, que estabelece que o quantitativo de cargos de Juiz do Trabalho substituto, em cada Região, corresponderá ao número de Varas do Trabalho, donde sugeria, em face da criação de três Varas, a respectiva criação de 7 cargos de Juiz (3 de titular e 4 de substituto). Prosseguindo em seu opinativo, e consoante os limites estabelecidos na mesma resolução, esclarece que a proposta de criação de 153 cargos efetivos deve se limitar à criação de apenas 121 cargos efetivos, sendo 69 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária; 18 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, Execução Mandados; 34 cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa.

O Conselho, em sua decisão, esclareceu a necessidade de observar-se a proporção de cargos de Analista Judiciário e de Técnico Judiciário, uma vez que os indicadores

apresentados denotam, a exemplo dos demais Tribunais Regionais, um quantitativo superior de Técnicos Judiciários em comparação com os Analistas Judiciários, ressaltando que, dada a elevada especialização da Justiça do Trabalho, tem-se priorizado, nos projetos de criação de cargos efetivos, aqueles cargos que exigem qualificação em nível superior, considerando, assim, a necessidade de observar-se a criação de dois cargos de Analista Judiciário para cada um de Técnico Judiciário, pelo que enquadrou a proposta no sentido de limitar a criação de 121 cargos efetivos, sendo 69 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, 18 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, Execução de Mandados, e 34 cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa.

No tocante à proposta de criação de cinco cargos em comissão nível CJ-3, um cargo de nível CJ-2, quatro cargos de nível CJ-1 e 71 funções comissionadas (5 de nível FC-6, 28 de nível FC-5, 16 de nível FC-4, 18 de nível FC-3 e 4 de FC-2), conforme consagrado pelo Conselho, não se encontra atendida, em sua totalidade, a disposição inscrita na Resolução CSJT nº 63/2010, pois, conforme esclarecimentos prestados pela Coordenadoria de Estatística e Pesquisa, aquela Corte regional possui 302 FCs/CJs, correspondendo a 75,3% do quantitativo de cargos efetivos, percentual superior ao estabelecido no art. 2º da Resolução CSJT nº 63/2010, que faz referência à limitação do percentual do número de funções comissionadas correspondente a, no máximo 62,5% do quantitativo de cargos efetivos do órgão, pelo que, ainda que se considerasse a virtual criação dos cargos efetivos da presente proposta, o percentual ultrapassaria o valor de 81,83%, ainda acima do limite permitido.

Diante desses dados, viabiliza-se apenas a proposta de criação, tão somente, de 24 cargos em comissão e funções comissionadas que poderão ser distribuídas em nove cargos em comissão, sendo quatro CJ-3, 1 CJ-2 e 4 CJ-1, e em 15 funções comissionadas, com a sugestão de que sejam todas de nível FC-5.

Dessa forma, diante da proposta aprovada pelo Conselho Superior da Justiça do Trabalho, e a sua total adequação dos dados estatísticos, nos moldes da Resolução nº 63/2010 do Conselho Superior da Justiça do Trabalho e da Resolução nº 90 do Conselho Nacional de Justiça, acolhe-se a proposta de anteprojeto de

lei para a criação, no âmbito do 20° Tribunal Regional do Trabalho, de 3 Varas do Trabalho no município de Aracaju-SE, 7 cargos de Juiz do Trabalho (3 cargos de Juiz Titular e 4 Cargos de Juiz Substituto), 121 cargos efetivos, sendo 69 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária; 18 cargos de Analista Judiciário, Área Judiciária, Execução de Mandados; e 34 cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa; 9 cargos em comissão (4 CJ-1, 1 CJ-2 e 4 CJ-3) e 15 funcões comissionadas (FC-5), conforme tabela constante dos autos (peça sequencial n° 17, final), com a determinação das providências necessárias ao encaminhamento do processo ao Conselho Nacional de Justiça para deliberação, na conformidade do art. 103-B, § 4°, da Constituição da República c/c o art. 90, inciso IV, da Lei n° 11.439/2006.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros do Órgão Especial do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade aprovar a proposta apresentada pelo Conselho Superior da Justiça do Trabalho-CSJT de anteprojeto de lei para a criação de 3 (três) Varas do Trabalho no município de Aracaju-SE; 7 (sete) cargos de Juiz do Trabalho (3 cargos de Juiz Titular e 4 Cargos de Juiz Substituto); 121 (cento e vinte e um) cargos efetivos, sendo 69 (sessenta e nove) cargos de Analista Judiciário, Area Judiciária; 18 (dezoito) cargos de Analista Judiciário, Area Judiciária, Execução Mandados; 34 (trinta e quatro) cargos de Técnico Judiciário, Área Administrativa; 9 (nove) cargos em comissão (4 (quatro) CJ-1, 1 (um) CJ-2 e 4 (quatro) CJ-3) e 15 (quinze) funcões comissionadas (FC-5), conforme tabela constante dos autos (peça sequencial n° 17, final), com a determinação das providências necessárias ao encaminhamento do processo ao Conselho Nacional de Justiça, para deliberação, na conformidade do art. 103-B, § 4°, da Constituição da República c/c o art. 90, inciso IV, da Lei n° 11.439/2006.

Brasília, 09 de abril de 2012.

Firmado por assinatura digital (MP 2.200-2/2001)
MINISTRO VIEIRA DE MELLO FILHO
Relator

26

OF.TST.GP.ASPAR Nº 010/2012

Brasília, 13 de agosto de 2012.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **Marco Maia**
Presidente da Câmara dos Deputados
Brasília – DF

Assunto: **Projetos de Lei de autoria do Tribunal Superior do Trabalho**

Senhor Presidente,

Com os meus cumprimentos, solicito a V. Exa verificar a possibilidade de juntar aos autos dos Projetos de Lei nºs 4223/2012, 4217/2012, 4227/2012, 4224/2012, 4219/2012, 4213/2012, 4226/2012, 4225/2012, 4220/2012, 4216/2012, 4221/2012, 4218/2012 e 4222/2012, a cópia da Resolução Administrativa do Órgão Especial do Tribunal Superior do Trabalho nº 1553, de 1º de agosto de 2012, e, ao Projeto de Lei nº 4268/2012, a cópia da Resolução Administrativa do Órgão Especial do Tribunal Superior do Trabalho nº 1557, de 1º de agosto de 2012, ambas anexas.

Muito cordialmente,

Ministro JOÃO ORESTE DALAZEN
Presidente do Tribunal Superior do Trabalho

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO
ÓRGÃO ESPECIAL

RESOLUÇÃO ADMINISTRATIVA Nº 1557, DE 1º DE AGOSTO DE 2012.

Aprova encaminhamento ao Congresso Nacional do anteprojeto de lei de criação de cargos no âmbito do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região, com as adequações apresentadas pelo Conselho Nacional de Justiça, constantes dos autos do processo nº PA-8673-74.2011.5.00.0000.

O **EGRÉGIO ÓRGÃO ESPECIAL DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO**, em sessão ordinária hoje realizada, sob a Presidência do Excelentíssimo Ministro João Oreste Dalazen, Presidente do Tribunal, presentes os Ex.mos Srs. Ministros Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, Vice-Presidente, Antônio José de Barros Levenhagen, Corregedor-Geral da Justiça do Trabalho, Carlos Alberto Reis de Paula, Ives Gandra da Silva Martins Filho, João Batista Brito Pereira, Renato de Lacerda Paiva, Luis Philippe Vieira de Mello Filho, Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira, Dora Maria da Costa, Fernando Eizo Ono, Guilherme Augusto Caputo Bastos, Márcio Eurico Vitral Amaro e o Ex.mo Sr. Procurador-Geral do Trabalho, Dr. Luis Antônio Camargo de Melo,

R E S O L V E

Aprovar encaminhamento ao Congresso Nacional do anteprojeto de lei de criação de cargos no âmbito do Tribunal Regional do Trabalho da 20ª Região, com as adequações apresentadas pelo Conselho Nacional de Justiça, constantes dos autos do processo nº PA-8673-74.2011.5.00.0000.

Brasília, 1º de agosto de 2012.

Ministro JOÃO ORESTE DALAZEN
Presidente do Tribunal Superior do Trabalho

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

Publicado no **DSF**, de 9/11/2013.

13

PARECER Nº , DE 2013

SF/13333.38728-57

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

RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

Ao Projeto não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

SF/13333.38728-57

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

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

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

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

III – VOTO

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

Sala de Reuniões,

, Presidente

, Relator

SF/13333.38728-57

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

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

O SENADO FEDERAL resolve:

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

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

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

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

.....

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

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

.....

II – .....

.....

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

....." (NR)

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador **CÁSSIO CUNHA LIMA**

4

LEGISLAÇÃO CITADA

REGIMENTO INTERNO

RESOLUÇÃO NO 93, DE 1970

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

.....

Seção II

Dos Anais

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

Art. 210. A transcrição de documento no Diário do Senado Federal, para que conste dos Anais, é permitida:

I – quando constituir parte integrante de discurso de Senador;

II – quando aprovada pelo Presidente do Senado, a requerimento de qualquer Senador.27

§ 1o (Revogado.)

§ 2o Se o documento corresponder a mais de cinco páginas do Diário do Senado Federal, o espaço excedente desse limite será custeado pelo orador ou requerente, cabendo à Comissão Diretora orçar o custo da publicação. (NR)

.....

Art. 215. São escritos os requerimentos não referidos no art. 214 e dependem de votação por maioria simples, presente a maioria da composição do Senado, salvo os abaixo especificados:

I – dependentes de decisão da Mesa:

a) de informação a Ministro de Estado ou a qualquer titular de órgão diretamente subordinado à Presidência da República (Const., art. 50, § 2o)

b) de licença (arts. 13 e 43);8

c) de tramitação em conjunto de proposição regulando a mesma matéria, exceto se a proposição constar da Ordem do Dia ou for objeto de parecer aprovado em comissão.

II – dependentes de despacho do Presidente:

a) de publicação de informações oficiais no Diário do Senado Federal;

b) de esclarecimentos sobre atos da administração interna do Senado;

c) de retirada de indicação ou requerimento;

d) de reconstituição de proposição;

e) de retirada de proposição, desde que não tenha recebido parecer de comissão e não conste de Ordem do Dia (art. 256, § 2o);

f) de publicação de documentos no Diário do Senado Federal para transcrição nos Anais (art. 210,

III – dependentes de votação com a presença, no mínimo, de um décimo da composição do Senado:

5

a) (Revogado.)
b) de prorrogação do tempo da sessão;
c) de homenagem de pesar, inclusive levantamento da sessão;
IV – (Revogado.) (NR)

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania).

Publicado no **DSF** em 04/07/2013

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 13529/2013

14

PARECER Nº , DE 2013

SF/13248.36933-45

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado nº 114, de 1997, do Senador ABDIAS NASCIMENTO, que *dispõe sobre a ação civil destinada ao cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer, para a preservação da honra e dignidade de grupos raciais, étnicos e religiosos.*

RELATOR: Senador **JOSÉ PIMENTEL**

I – RELATÓRIO

Submete-se, nesta oportunidade, ao crivo desta Comissão, o Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 1997, de autoria do Senador ABDIAS NASCIMENTO, que se empenha em alterar a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 (Lei da Ação Civil Pública), a fim de que sua abrangência se estenda à proteção da honra e da dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

Composto de cinco artigos, o Substitutivo foi aprovado, em 24 de março de 2009, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados, havendo sido remetido ao Senado Federal, pela Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, em 13 de abril de 2013, onde voltou a tramitar como Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 1997.

O Substitutivo em exame inclui na Lei da Ação Civil Pública a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. Para tanto, propõe o cabimento da propositura de ação civil pública, com pedido de medida cautelar, para a apuração de responsabilidades por danos morais e patrimoniais causados à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. O Substitutivo admite, ainda, que, além do Ministério Público, terá legitimidade para propor ação principal e ação cautelar a associação que

inclua entre as suas finalidades institucionais a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos. De resto, a cláusula de vigência institui que a Lei decorrente da aprovação do Substitutivo entrará em vigor na data de sua publicação oficial.

Distribuída à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), o projeto foi aprovado por unanimidade. Naquela Comissão, considerou-se que "a proposição trata de interesses coletivos e beneficia grande parcela da população discriminada neste País — segmentos da sociedade que carecem de instrumentos jurídicos para defesa de sua dignidade e honra".

SF/13248.36933-45

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, inciso I, *d*, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por despacho da Presidência, e emitir parecer, quanto ao mérito, sobre as matérias de competência da União, especialmente as relativas ao direito civil e processual. Do cotejo dessa atribuição com o conteúdo normativo sugerido pelo PLS nº 114, de 1997, podemos afirmar que o projeto não apresenta vício de **regimentalidade**.

Os requisitos formais e materiais de **constitucionalidade**, por sua vez, são atendidos pela proposição, tendo em vista que compete privativamente à União legislar sobre direito civil e processual, a teor do disposto no art. 22, inciso I, da Constituição Federal (CF), bem como por não ter sido deslustrada cláusula pétrea alguma (CF, art. 60, § 4º). Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, de conformidade com o *caput* do art. 48 da Carta Magna, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF).

No que concerne à juridicidade, o substitutivo se afigura correto, pois, como se sabe, a **juridicidade** de uma norma pode ser aferida com esteio nos seguintes critérios: *a*) *adequação* do meio eleito ao alcance dos objetivos vislumbrados; *b*) *generalidade* normativa, que exige sejam destinatários do comando legal um conjunto de casos submetidos a um comportamento normativo comum; *c*) *inovação* ou *originalidade* da matéria, em face das

normas jurídicas em vigor; *d*) *coercitividade* potencial; e *e*) *compatibilidade* com os princípios diretores do sistema de direito pátrio ou com os princípios especiais de cada ramo particular da ciência jurídica.

SF/13248.36933-45

Quanto à **técnica legislativa**, entendemos que o substitutivo está de acordo com os termos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que tem por objetivo proporcionar a utilização de linguagem e técnicas próprias, que garantam às proposições legislativas as características esperadas pela lei, a saber: clareza, concisão, interpretação unívoca, generalidade, abstração e capacidade de produção de efeitos.

Identificamos, ainda, o **mérito** da proposição, pois a proteção de grupos raciais, étnicos ou religiosos mediante ação civil pública homenageia os fundamentos constitucionais da cidadania, da dignidade da pessoa humana e do pluralismo, que são sustentáculos do Estado Democrático de Direito. Além disso, ela atende ao objetivo de promover o bem de todos, sem preconceitos, inclusive de origem, raça, cor e quaisquer outras formas de discriminação.

A tutela judicial da honra e da dignidade de grupos raciais, étnicos e religiosos pode oferecer solução pacífica e justa para situações de conflito entre grupos rivais, contribuindo para evitar que o prolongamento de atitudes hostis e discriminatórias deságue em violência. A proteção pela via da ação civil pública será especialmente útil para evitar a perseguição dos grupos minoritários, frequentemente acuados socialmente e sub-representados politicamente.

Cumpre ressaltar que a medida proposta não prejudica, de forma nenhuma, a coletividade ou outros segmentos sociais, pois não cria qualquer espécie de privilégio: trata, simplesmente, de oferecer um mecanismo eficaz para proteger a dignidade humana fundamental dos membros desses grupos e o pluralismo na sociedade.

III – VOTO

Diante de todo o exposto, opinamos pela **aprovação** do Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 114, de 1997.

SF/13248.36933-45

Sala da Comissão, de de 2013.

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

SUBSTITUTIVO DA CÂMARA AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 114, DE 1997

(nº 4.800/98, naquela Casa)

(Do Senador Abdias Nascimento)

Altera a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985 - Lei da Ação Civil Pública para incluir a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, a proteção à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

Art. 2º O *caput* do art. 1º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art. 1º.....

.....

VII - à honra ou à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

....."(NR)

Art. 3º O art. 4º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio ambiente, ao consumidor, à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos, à ordem urbanística ou aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico."(NR)

Art. 4º A alínea *b* do inciso V do *caput* do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º .....

.....

V - .....

.....

b) inclua entre as suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, aos direitos de grupos raciais, étnicos ou religiosos, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

....."(NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI APROVADO PELO SENADO FEDERAL E ENCAMINHADO À CÂMARA DOS DEPUTADOS PARA REVISÃO.

Dispõe sobre a ação civil destinada ao cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer, para a preservação da honra e dignidade de grupos raciais, étnicos e religiosos.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1° É cabível ação civil tendo por objeto impor obrigação de fazer ou de não fazer, com a finalidade de:

I - evitar ou interromper atos danosos à honra ou à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos; e

II - obter a reparação dos mesmos atos, quando não evitados.

Art. 2° A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público ou sociedade civil, cabendo a esta quando:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil; ou

II - inclua entre as suas finalidades institucionais a proteção ou defesa dos interesses de grupos raciais, étnicos ou religiosos.

§ 1° O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2° É facultado a outras sociedades civis ou associações, da mesma natureza das legitimadas, habilitarem-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3° Em caso de desistência ou abandono da ação por sociedade ou associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

Art. 3° Convencendo-se o juiz da procedência da ação, concederá a antecipação total ou parcial da tutela, antes de ouvir a outra parte.

Art. 4° Qualquer pessoa poderá, e o servidor público deverá, provocar a iniciativa do Ministério Público, ministrando-lhe informações sobre os fatos objeto da ação civil prevista nesta Lei e indicando-lhe os respectivos elementos de convicção.

Art. 5° Para instruir a petição inicial da ação civil, o autor poderá requerer às autoridades competentes as certidões e informações que julgar necessárias, que lhe serão fornecidas no prazo máximo de quinze dias.

Art. 6° Na ação civil que tenha por objeto a obrigação de fazer ou de não fazer, o juiz determinará o cumprimento da prestação de atividade, ou da cessação da atividade nociva, sob cominação de multa diária, independentemente de requerimento do autor.

§ 1° A multa será devida a partir do dia em que se configurar descumprimento da determinação judicial.

§ 2° O valor da multa poderá ser elevado até ao triplo se, fixado pelo máximo, não se alterar o comportamento do réu.

Art. 7º O juiz, ao examinar o mérito, fixará o valor da reparação, considerada a extensão dos danos, desde que requerido na inicial da ação civil.

Art. 8º Havendo condenação em dinheiro, a indenização pelo dano reverterá a um fundo de defesa e combate ao racismo, a ser instituído no prazo de um ano a contar da data da publicação desta Lei.

Parágrafo único. O fundo de defesa e combate ao racismo será instituído em até doze meses a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 9º Aplicam-se, subsidiariamente ao disposto nesta Lei, o Código Civil, o Código de Processo Civil e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 15 de outubro de 1998

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985.

Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências.

~~Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos causados:~~

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (Redação dada pela Lei nº 8.884, de 11.6.1994)

I - ao meio-ambiente;

II - ao consumidor;

~~III – a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;~~

III – à ordem urbanística; (Incluído pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001) (Vide Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

~~IV – (VETADO).~~
~~IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. (Incluído pela Lei nº 8.078 de 1990)~~

IV – a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico; (Renumerado do Inciso III, pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)

~~V - por infração da ordem econômica. (Incluído pela Lei nº 8.884 de 1994)~~

~~V - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. (Renumerado do Inciso IV, pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)~~ (Vide Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)
~~VI - por infração da ordem econômica. (Renumerado do Inciso V, pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)~~
~~Parágrafo único. Não será cabível ação civil pública para veicular pretensões que envolvam tributos, contribuições previdenciárias, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS ou outros fundos de natureza institucional cujos beneficiários podem ser individualmente determinados.~~ (Vide Medida Provisória nº 2.180-35, de 24.8.2001)

V - por infração da ordem econômica e da economia popular; (Redação dada pela Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

VI - à ordem urbanística. (Redação dada pela Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

Parágrafo único. Não será cabível ação civil pública para veicular pretensões que envolvam *tributos, contribuições previdenciárias, o Fundo de Garantia* do Tempo de Serviço - FGTS ou outros fundos de natureza institucional cujos beneficiários podem ser individualmente determinados. (Incluído pela Medida provisória nº 2.180-35, de 2001)

.....

~~Art. 4º Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio-ambiente, ao consumidor, aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO).~~

Art. 4º Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem urbanística ou aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO). (Redação dada pela Lei nº 10.257, de 10.7.2001)

.....

~~Art. 5º A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:~~
~~I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;~~
~~II - inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio-ambiente, ao consumidor, ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO).~~
~~II - inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio-ambiente, ao consumidor, ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, ou a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. (Redação dada pela Lei nº 8.078, de 11.9.1990)~~
~~II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico; (Redação dada pela Lei nº 8.884, de 11.6.1994)~~

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar: (Redação dada pela Lei nº 11.448, de 2007).

.....

V - a associação que, concomitantemente: (Incluído pela Lei nº 11.448, de 2007).

.....

b) inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico. (Incluído pela Lei nº 11.448, de 2007).

(Às Comissões de Direitos Humanos e Legislação Participativa; e de Constituição, Justiça e Cidadania.)

Publicado no **DSF**, de 18/10/2008.

15

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei nº 5, de 2012, do Senador Gim Argello, que *acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário*.

RELATOR: Senador BENEDITO DE LIRA

I – RELATÓRIO

Em análise o Projeto de Lei nº 5, de 2012, do Senador Gim Argello, que acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário.

Ao justificar a iniciativa o autor explica que a Lei nº 12.468, de 2011, sofreu uma série de vetos que retiraram do projeto original um conjunto de medidas que conferia a esses profissionais condições de exercício de sua profissão com a amplitude de direitos que devem ser a eles reconhecidos.

Assim, sua proposição busca restabelecer aspectos do projeto de lei original, aprovados por esta Casa, que foram vetados pela Presidência da República.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 101, do Regimento Interno do Senado Federal opinar sobre constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e mérito da iniciativa que ora se analisa.

Disposições relativas às relações de trabalho estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade, no que concerne ao seu aspecto formal.

A série de vetos apostos ao projeto aprovado por este Congresso Nacional no ano passado, quando, finalmente, foi regulamentada a profissão de taxista realmente desfigurou a proposição que atendia a antigas reivindicações da categoria.

Os taxistas são trabalhadores de enorme importância para toda a sociedade brasileira e devem ter o reconhecimento adequado de sua profissão.

Concordamos com o autor da presente iniciativa que é essencial o restabelecimento dos aspectos do projeto de lei original aprovado por esta Casa e que foram vetados pela Presidenta da República. É necessário que a lei reconheça os direitos e garantias daqueles que transportam e zelam pela vida de seus passageiros, com a responsabilidade e a dedicação que caracterizam os profissionais taxistas das mais diversas cidades brasileiras.

III – VOTO

3
3

Em razão do exposto o voto é pela aprovação do PLS nº 05, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 5, DE 2012

Acrescenta dispositivos à Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta o exercício da profissão de taxista, e à Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, que define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"Art. 4º A Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

I - autônomo: motorista que detém autorização, emitida pelo órgão competente, para prestar, por conta própria, serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

II - empregado: motorista que trabalha, com subordinação, em veículo de propriedade de empresa autorizada pelo órgão competente a prestar serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

III - auxiliar de condutor autônomo: motorista que possui certificação para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974;

IV - locatário: motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação, nos moldes dos arts. 565 e seguintes da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

Parágrafo único. Somente uma única autorização será delegada ao profissional de que trata o inciso I."

"Art. 10-A. O certificado emitido pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço terá validade de 12 (doze) meses que será renovada mediante a comprovação do recolhimento dos encargos previdenciários durante o período, conforme previsto em lei."

"Art. 11-A. Fica assegurada a transferência da autorização do condutor titular para outro condutor titular, desde que sejam preenchidos os requisitos exigidos pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço."

"Art. 12-A. Em caso de morte do titular, desde que atendidas as normas estipuladas pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, a autorização será transmitida para o cônjuge, os herdeiros necessários, a companheira ou o companheiro, que passarão a ter os mesmos direitos e deveres do titular."

"Art. 13-A. A autorização não poderá ser objeto de penhora ou de leilão."

"Art. 14-A. Compete ao órgão municipal competente a apreensão de veículo que transporte passageiros, sem a devida autorização legal."

Art. 2º O art. 9º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

"Art. 9º .....

.....

§ 2º São deveres das entidades de que trata o caput deste artigo, entre outros:

I - manter programas de capacitação e qualificação profissional para seus associados;

II - fornecer assistência jurídica e social aos associados e familiares." (NR)

Art. 3º A Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, passa a vigorar com as seguintes alterações:

3

"Art. 1º .....

§ 1º Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o INSS de forma idêntica aos contribuintes autônomos, ficando o autorizatário do veículo responsável pelo seu recolhimento.

§ 2º O contrato que rege as relações entre o autônomo e os auxiliares é de natureza civil, não havendo qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho.

§ 3º O órgão competente da localidade de prestação do serviço e responsável pela emissão da autorização fornecerá aos motoristas auxiliares identificação específica.

§ 4º A identidade referida no § 3º será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do autorizatário.

§ 5º O autorizatário do serviço de táxi poderá cadastrar, como eventual substituto, outro profissional, além dos 2 (dois) já previstos no caput."

"Art. 1º-A. No contrato entre o condutor autônomo de veículo rodoviário e os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários deverão constar obrigatoriamente:

I - as condições e os requisitos para a prestação do serviço;

II - o prazo de validade;

III - as obrigações e as responsabilidades das partes contratantes;

IV - a data de pagamento; e

V - a remuneração, assegurado o piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria." (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

4

JUSTIFICAÇÃO

No ano passado, o Congresso Nacional, finalmente, aprovou a regulamentação da profissão de taxista. Remetido à sanção presidencial, o projeto, no entanto, sofreu uma série de vetos que retirou um conjunto de medidas que conferiria a esses profissionais as condições necessárias para exercerem a profissão na sua amplitude de direitos. Desfigurou-se, desse modo, uma proposta que atendia a uma antiga reivindicação dessa laboriosa categoria de trabalhadores e que foi fruto de longas negociações com os interessados.

Os taxistas prestam serviço de inequívoca importância para toda a sociedade brasileira e estão a merecer o reconhecimento adequado de sua profissão.

Assim, é importante o restabelecimento de aspectos do projeto de lei original aprovado por esta Casa e que foram vetados pela Presidenta da República. Aspectos esses que são fundamentais para quem transporta e zela pela vida de seus passageiros, com a responsabilidade e a dedicação que caracterizam os profissionais taxistas das mais diversas cidades brasileiras.

Enfatize-se que a presente iniciativa não irá beneficiar apenas os taxistas, mas contribuirá também para trazer maior segurança e confiabilidade aos próprios usuários do serviço, ou seja, à população brasileira, que deles depende rotineiramente para se locomover e assim realizar suas atividades pessoais, profissionais ou de lazer.

Por essas razões, submetemos o presente projeto de lei à elevada apreciação do Congresso Nacional. Em razão da relevância da matéria, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senador **GIM ARGELO**

5

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

7

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

LEI Nº 6.094, DE 30 DE AGOSTO DE 1974

Define, para fins de Previdência Social, a atividade de Auxiliar de Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art . 1º É facultada ao Condutor Autônomo de Veículo Rodoviário a cessão do seu automóvel, em regime de colaboração, no máximo a dois outros profissionais.

§ 1º Os Auxiliares de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários contribuirão para o INPS de forma idêntica às dos Condutores Autônomos.

§ 2º Não haverá qualquer vínculo empregatício nesse regime de trabalho devendo ser previamente acordada, entre os interessados, a recompensa por essa forma de colaboração.

§ 3º As autoridades estaduais competentes fornecerão ao motorista colaborador identidade que o qualifique como tal.

§ 4º A identidade será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do proprietário do veículo.

Art . 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de agosto de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

L. G. do Nascimento e Silva

8

Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

CAPÍTULO V
Da Locação de Coisas

Art. 565. Na locação de coisas, uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado ou não, o uso e gozo de coisa não fungível, mediante certa retribuição.

Art. 566. O locador é obrigado:

I - a entregar ao locatário a coisa alugada, com suas pertenças, em estado de servir ao uso a que se destina, e a mantê-la nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir-lhe, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da coisa.

Art. 567. Se, durante a locação, se deteriorar a coisa alugada, sem culpa do locatário, a este caberá pedir redução proporcional do aluguel, ou resolver o contrato, caso já não sirva a coisa para o fim a que se destinava.

Art. 568. O locador resguardará o locatário dos embaraços e turbações de terceiros, que tenham ou pretendam ter direitos sobre a coisa alugada, e responderá pelos seus vícios, ou defeitos, anteriores à locação.

Art. 569. O locatário é obrigado:

I - a servir-se da coisa alugada para os usos convencionados ou presumidos, conforme a natureza dela e as circunstâncias, bem como tratá-la com o mesmo cuidado como se sua fosse;

II - a pagar pontualmente o aluguel nos prazos ajustados, e, em falta de ajuste, segundo o costume do lugar;

III - a levar ao conhecimento do locador as turbações de terceiros, que se pretendam fundadas em direito;

IV - a restituir a coisa, finda a locação, no estado em que a recebeu, salvas as deteriorações naturais ao uso regular.

Art. 570. Se o locatário empregar a coisa em uso diverso do ajustado, ou do a que se destina, ou se ela se danificar por abuso do locatário, poderá o locador, além de rescindir o contrato, exigir perdas e danos.

Art. 571. Havendo prazo estipulado à duração do contrato, antes do vencimento não poderá o locador reaver a coisa alugada, senão ressarcindo ao locatário as perdas e danos resultantes, nem o locatário devolvê-la ao locador, senão pagando, proporcionalmente, a multa prevista no contrato.

Parágrafo único. O locatário gozará do direito de retenção, enquanto não for ressarcido.

Art. 572. Se a obrigação de pagar o aluguel pelo tempo que faltar constituir indenização excessiva, será facultado ao juiz fixá-la em bases razoáveis.

Art. 573. A locação por tempo determinado cessa de pleno direito findo o prazo estipulado, independentemente de notificação ou aviso.

Art. 574. Se, findo o prazo, o locatário continuar na posse da coisa alugada, sem oposição do locador, presumir-se-á prorrogada a locação pelo mesmo aluguel, mas sem prazo determinado.

Art. 575. Se, notificado o locatário, não restituir a coisa, pagará, enquanto a tiver em seu poder, o aluguel que o locador arbitrar, e responderá pelo dano que ela venha a sofrer, embora proveniente de caso fortuito.

Parágrafo único. Se o aluguel arbitrado for manifestamente excessivo, poderá o juiz reduzi-lo, mas tendo sempre em conta o seu caráter de penalidade.

Art. 576. Se a coisa for alienada durante a locação, o adquirente não ficará obrigado a respeitar o contrato, se nele não for consignada a cláusula da sua vigência no caso de alienação, e não constar de registro.

§ 1º O registro a que se refere este artigo será o de Títulos e Documentos do domicílio do locador, quando a coisa for móvel; e será o Registro de Imóveis da respectiva circunscrição, quando imóvel.

§ 2º Em se tratando de imóvel, e ainda no caso em que o locador não esteja obrigado a respeitar o contrato, não poderá ele despedir o locatário, senão observado o prazo de noventa dias após a notificação.

Art. 577. Morrendo o locador ou o locatário, transfere-se aos seus herdeiros a locação por tempo determinado.

Art. 578. Salvo disposição em contrário, o locatário goza do direito de retenção, no caso de benfeitorias necessárias, ou no de benfeitorias úteis, se estas houverem sido feitas com expresso consentimento do locador.

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 08/02/2012.

16

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 558, de 2007, do Senador Marcelo Crivella, que *dispõe sobre a obrigatoriedade, pela União, de traslado de corpo de brasileiro de família hipossuficiente falecido no exterior.*

RELATOR: Senador **CIRO NOGUEIRA**

I – RELATÓRIO

É submetido ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, o Projeto de Lei do Senado nº 558, de 2007, de autoria do Senador Marcelo Crivella, que *dispõe sobre a obrigatoriedade, pela União, de traslado de corpo de brasileiro de família hipossuficiente falecido no exterior.*

O projeto compõe-se de quatro artigos. O art. 1º estatui o dever da União de providenciar o traslado do corpo até o local de sepultamento, nela incluídas todas as providências que se fizerem necessárias junto ao governo estrangeiro. Estabelece, outrossim, competir ao regulamento da nova Lei definir as condições que caracterizam a hipossuficiência da família do falecido.

O art. 2º dispõe que, no caso de impossibilidade de realização do funeral no Brasil, a União custeará as despesas de transporte de até dois familiares do falecido, para que possam acompanhar o sepultamento no exterior e retornar ao País.

Nos termos do art. 3º do projeto, as despesas decorrentes da nova Lei correrão à conta de recursos do orçamento da União destinados ao Ministério das Relações Exteriores.

Por derradeiro, o art. 4º fixa como data de início da produção de efeitos da Lei o primeiro dia do exercício financeiro subsequente à sua publicação.

Nos termos da justificação, a dignidade da pessoa humana deve *ser garantida em todas as situações da vida, e até na morte*. Nesse sentido, a realização das cerimônias fúnebres e do sepultamento dos entes queridos seria fundamental para assegurar a integridade moral dos familiares dos falecidos.

Ainda segundo a justificação, o direito dos familiares de enterrarem seus mortos tem sido negligenciado pelo Estado, máxime em se tratando de brasileiros falecidos no exterior, cujas famílias não dispõem de recursos para custear as despesas de traslado do corpo.

Diante de tal quadro e considerando que a situação tem sido resolvida apenas casuisticamente, quando o Ministério Público resolve acionar o Poder Público, para obrigá-lo a promover a assistência das famílias que vivem esse drama, o autor do projeto entende ser premente a necessidade de uma lei que estabeleça de forma clara o dever da União de assegurar o direito das famílias pobres de sepultarem dignamente seus entes falecidos no exterior e lhe prestarem as últimas homenagens.

Não foram apresentadas emendas à proposição, que será examinada em caráter terminativo pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.

II – ANÁLISE

Como observação preliminar, registramos que a presente análise aproveita, em sua quase totalidade, o relatório elaborado pelo então Senador Valter Pereira, que nos precedeu no exame da matéria. O relatório produzido por Sua Excelência, com cujo teor concordamos, não chegou a ser apreciado por esta Comissão.

Nos termos do art. 101, I e II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, a juridicidade e a regimentalidade das matérias que lhe forem distribuídas, bem como sobre o mérito das proposições de competência da União.

O projeto institui uma prestação estatal em favor de famílias que não disponham de recursos para realizar o traslado dos corpos de seus

SF/13864.75262-10

entes queridos falecidos fora do Brasil. Como tal, pode ser enquadrada como benefício de assistência social, a integrar o sistema de seguridade social, sobre o qual a União é competente para legislar, nos termos do art. 194, parágrafo único, e 195 da Lei Maior. De acordo com o art. 203, I, da mesma Carta, a assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente da contribuição à seguridade social, tendo, entre seus objetivos, a proteção à família. Demais disso, a matéria não integra o rol daquelas sujeitas à iniciativa reservada do Presidente da República.

SF/13864.75262-10

O auxílio que se pretende criar guarda semelhança com os benefícios eventuais aos quais alude o art. 22 da Lei nº 8.742, de 7 de dezembro 1993, que *dispõe sobre a assistência social e dá outras providências* (Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS). Além do custeio das despesas de traslado, o projeto prevê a adoção das providências necessárias, junto ao governo estrangeiro, para o regresso do corpo ao Brasil. Embora a assistência social constitua um dever comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a hipótese tratada no projeto não deixa dúvidas de que as medidas nela previstas devem ser de responsabilidade da União.

Em observância ao art. 7º, IV, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e tendo em vista que a LOAS contém capítulo que trata especificamente dos benefícios, serviços, programas e projetos de assistência social, consideramos necessário apresentar substitutivo ao projeto em exame, para evitar a aprovação de lei extravagante. Assim, transformamo-lo em projeto de lei de alteração da LOAS.

No tocante à constitucionalidade material, consideramos necessários ajustes na proposição, uma vez que, tratando ela de benefício de assistência social, deve sujeitar-se ao disposto no art. 195, § 5º, da Lei Maior, segundo o qual *nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total*. A simples previsão de que as despesas serão custeadas com dotação orçamentária não se presta a sanar o vício, conforme já decidiu o Supremo Tribunal Federal (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 838, DJ de 09.04.1999). Por esse motivo, indicamos como fonte de custeio, no substitutivo que apresentamos, o percentual 0,1% da arrecadação bruta dos concursos de prognósticos administrados pela Caixa Econômica Federal (CEF). Para se ter uma ideia do valor reservado para essa finalidade, a arrecadação bruta da CEF com loterias no ano de 2012 foi de 10,49 bilhões de reais.

No mérito, concordamos com as razões expostas na justificação e consideramos apropriada a mudança legislativa. Com efeito, é nos momentos de dor e sofrimento que a ação estatal no sentido de proteger a dignidade da pessoa humana se faz mais necessária. Diante do falecimento de um ente querido, o mínimo que o Estado pode fazer em consideração às famílias sem condições para custear as cerimônias fúnebres é assegurar um sepultamento digno ao corpo. Se a dor da perda não será minorada por tal medida, a família será ao menos poupada de constrangimentos nessa hora tão difícil.

SF/13864.75262-10

O Decreto nº 6.307, de 14 de dezembro de 2007, que *dispõe sobre os benefícios eventuais de que trata o art. 22 da Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993*, reza, em seu art. 4º, que o auxílio por morte deve atender, prioritariamente, a despesas com urna funerária, velório e sepultamento, a necessidades urgentes da família para enfrentar riscos e vulnerabilidades advindas da morte de um de seus provedores ou membros, e ao ressarcimento, no caso da ausência do benefício eventual no momento em que este se fez necessário. Ora, se ordenamento jurídico prevê esse tipo de benefício, não faz sentido nem seria consentâneo com o princípio da isonomia omitir-se relativamente às famílias com membros falecidos no exterior. Sua situação é peculiar, não apenas porque, no caso do auxílio por morte a responsabilidade é municipal, mas também porque as despesas de traslado internacional são muito maiores, sendo desarrazoado tratar as duas hipóteses nas mesmas bases e com um benefício de valor equivalente. Justifica-se, portanto, distinguir os benefícios e atribuir à União a responsabilidade pelo auxílio, no caso de brasileiros falecidos no exterior.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS nº 558, de 2007, e, no mérito, pela sua aprovação, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 558, DE 2007

Insere parágrafos no art. 22 da Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993, para prever o benefício assistencial do traslado, para o território nacional, de brasileiro falecido no exterior.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 22 da Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

> **"Art. 22**.....
>
> § 4º Considera-se também benefício eventual, garantido pela União às famílias hipossuficientes, assim definidas por ato do CNAS, na forma do art. 39 desta Lei, o traslado, até o local em território brasileiro onde se realizar o funeral, do corpo de brasileiro falecido no exterior.
>
> § 5º Na impossibilidade do traslado a que se refere o § 4º deste artigo, a União assegurará a até dois membros da família o transporte ao local de realização do funeral, no exterior, e o seu retorno ao país." (NR)

SF/13864.75262-10

Art. 2º O benefício de que trata os §§ 4º e 5º do art. 22 da Lei nº 8.742, de 1993, será custeado com recursos do Fundo Nacional de Assistência Social.

Art. 3º Fica criado adicional à contribuição sobre a receita de concursos de prognósticos, no percentual de 0,01% (um centésimo por cento) de sua arrecadação bruta, a ser destinado ao fundo de que trata o art. 2º desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro subsequente, observado o disposto no art. 195, § 6º, da Constituição.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 558, DE 2007

"Dispõe sobre a obrigatoriedade de patrocínio, pela União, de traslado de corpo de brasileiro de família hipossuficiente falecido no exterior."

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º No falecimento de nacional brasileiro no exterior, integrante de família hipossuficiente, declarada nos termos da regulamentação desta Lei, a União será responsável por todas as providências, inclusive as que se fizerem necessárias junto ao governo estrangeiro, para viabilização do traslado do corpo até ao local, no território nacional, onde se realizará seu funeral.

Art. 2º Caso que seja necessário o funeral no exterior, a União assegurará a até dois membros da família o transporte ao local de sua realização e o retorno ao país.

Art. 3°. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão à custa de dotação definida no orçamento do Ministério das Relações Exteriores.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro subseqüente.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Ainda que não a aceitemos como parte do propósito salvífico de Deus, a morte faz parte da vida como a vivemos em nossa presente condição.

Assim, a comunidade que festeja nascimento, batismo, bodas e etc., não pode estar ausente quando a vida chega ao fim. O sepultamento é um ato comunitário, quando toda a comunidade é desafiada a enterrar com dignidade os mortos e consolar os enlutados.

Sendo a dignidade da pessoa humana não só um direito fundamental, mas também um dos cinco pilares em que se assenta o nosso Estado Democrático de Direito, ela deverá ser garantida em todas as situações da vida, e até na morte.

Neste caso, também está em jogo o direito à integridade moral dos familiares, direito protegido pela Constituição nos incisos V e X do seu art. 5°. Há também de ser considerado o abalo moral causado pelo sofrimento psíquico pela dor suportada por quem não pode enterrar ente familiar.

A legislação e a prática em vigor não encontram apoio na Constituição. Tal descompasso vem sendo sanado, em alguns casos, pela ação do Ministério Público e do Poder Judiciário, em sede de suas competências, o que, entretanto, não promove o suporte amplo e genérico que só a lei propicia.

O direito de manifestação do luto: de viver com a dor da ausência do parente morto, de poder velar o que foi seu corpo, de ter um lugar para ir e chorar a saudade, decorre do direito à vida com dignidade contemplado na Constituição.

Por essa razão, esse direito não pode ser negado aos brasileiros que são pobres e não dispõem de recursos financeiros para arcar com os custos do traslado do corpo ou dos restos mortais do parente brasileiro falecido no exterior.

É direito dos familiares enterrarem seus mortos e é obrigação do Estado brasileiro proporcionar os meios necessários ao seu exercício, pois a dignidade do cidadão é revelada nas formas de exercício do direito de viver. Por elas se expressam as manifestações individuais ou coletivas pelas quais os integrantes da sociedade valorizam, resguardam e transmitem os valores essenciais ao desenvolvimento das atividades e das relações cotidianas, com a finalidade de preservação da sua vida e dos seus entes mais próximos.

A Constituição atribui importância aos modos de viver e em seu art. 216, II, indica que alguns dos modos de viver se enquadram na conceituação de bens merecedores de

tutela diferenciada, como patrimônio cultural brasileiro. Nessa perspectiva, o luto é uma manifestação sócio-cultural que expressa o ritual de despedida aos mortos e integra a memória coletiva da sociedade brasileira. Essa manifestação de despedida aos mortos é reflexo do direito à vida.

O dever de respeito aos mortos, e a reverência a sua memória pelos entes queridos, é que justifica a existência de comandos punitivos para as condutas atentatórias ao respeito a eles devidos.

Com efeito, Decreto-Lei nº. 2.848, de 07 de dezembro de 1940 (*"Código Penal"*), reserva todo um Capítulo a essa salvaguarda, dentre os quais se destaca o artigo 209, que penaliza a ação de impedir ou perturbar enterro ou cerimônia funerária.

A previsão de amparo aos necessitados e promoção de assistência e proteção a brasileiros, no caso de falecimento no exterior, consta do Regulamento Consular, na 6ª Seção, Capítulo 3º, do Manual de Serviço Consular e Jurídico. Entretanto, nele é previsto que as despesas de sepultamento, cremação, embalsamento e de transporte de restos mortais devem correr por conta da família do falecido (item 3.6.4), daí a recusa da União em arcar com tais despesas.

Na dimensão positiva, o luto deve ser tutelado pelo Poder Público – não importando se a morte ocorre dentro ou fora do nosso País. A postura do Poder Público em relação ao luto deve ser de proporcionar todos os meios para que os

familiares possam exercê-lo, de acordo com a perspectiva dos valores e princípios estabelecidos constitucionalmente para o exercício do direito à vida com dignidade.

Por ser de inteira justeza a pretensão das famílias enlutadas, que encontram suporte na Constituição, mas para qual, infelizmente, resistem óbices na regulamentação infra-constitucional, propomos o presente projeto de lei, que esperamos suprirá tal incongruência e para o qual esperamos o apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, 19 de setembro de 2007.

Senador MARCELO CRIVELLA

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Art. 5° Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

.....

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

.....

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

.....

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

Decreto-Lei nº. 2.848, de 7 de dezembro de 1940

Código Penal

TÍTULO V

DOS CRIMES CONTRA O SENTIMENTO RELIGIOSO E CONTRA O RESPEITO AOS MORTOS

.....

CAPÍTULO II

DOS CRIMES CONTRA O RESPEITO AOS MORTOS

Impedimento ou perturbação de cerimônia funerária

Art. 209 - Impedir ou perturbar enterro ou cerimônia funerária:

Pena - detenção, de um mês a um ano, ou multa.

Parágrafo único - Se há emprego de violência, a pena é aumentada de um terço, sem prejuízo da correspondente à violência.

Violação de sepultura

Art. 210 - Violar ou profanar sepultura ou urna funerária:

Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.

Destruição, subtração ou ocultação de cadáver

Art. 211 - Destruir, subtrair ou ocultar cadáver ou parte dele:

Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.

Vilipêndio a cadáver

Art. 212 - Vilipendiar cadáver ou suas cinzas:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania e de Relações Exteriores e Defesa Nacional)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 20/9/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15294/2007)

17

PARECER Nº , DE 2013

SF/13933.20354-76

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Ofício "S" nº 9, de 2000, encaminhado pela Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista, que contém sugestão de proposição legislativa para a implementação de "loteamentos fechados".

RELATORA: Senadora **LÚCIA VÂNIA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Ofício "S" nº 9, de 2000 (Ofício externo nº 153, de 28/2/2000, na origem), encaminhado pela Câmara Municipal da Estância de Bragança Paulista.

Trata-se de solicitação daquela Casa legislativa municipal no sentido de que o Senado Federal adote providências com o propósito de "formalizar legislação apta a regulamentar a existência de loteamentos fechados no âmbito nacional".

A matéria ensejou denso e alongado debate no âmbito municipal. Com o objetivo de regrar a regularização e a constituição dos chamados "loteamentos fechados" – que têm proliferado ao desabrigo da lei –, membro daquela Câmara Municipal formulou projeto de lei complementar para dispor "sobre a constituição de loteamentos especiais" e regular "a permissão de uso de áreas públicas". Caracterizada pela polêmica, a proposição recebeu várias emendas e mereceu debates em audiências públicas. As posições em confronto foram marcadas, de um lado, pelos que consideravam os "loteamentos fechados" um fato social irrecusável a merecer institucionalização e, de outro, por aqueles que viam, nessa prática, graves riscos de apartação social.

SF/13933.20354-76

Os que se associaram ao autor do projeto abraçavam a tese, exposta na respectiva Justificação, de que os ônus da urbanização – insegurança, proliferação de habitações subnormais e precariedade dos sistemas de transporte e saneamento – podem ser amenizados em loteamentos "cercados por muros, com suas entradas (...) vigiadas por agentes privados de segurança, que controlam o acesso mediante prévia identificação, permitindo o ingresso somente aos residentes, ou às pessoas por esses autorizadas, e impedindo, assim, a livre entrada e circulação de pessoas estranhas" (fl. 11). Já os que lhe fizeram oposição, inclusive membros do Ministério Público, alegavam temer os danos sociais e urbanísticos do que consideram "privatização do uso de áreas públicas" e ofensa ao chamado "direito de ir e vir" (fls. 27, 47, 80, 81 e 95).

No plano normativo federal, a matéria encontra-se regulada em dois diplomas. O primeiro, a Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964, que "dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias", trata, no art. 8º, de maneira análoga à que caracteriza o condomínio de unidades autônomas em edificações verticais, da instituição de condomínios constituídos por "mais de uma edificação" em um mesmo terreno. Nesse caso, são discriminadas, no registro imobiliário, a parcela do terreno ocupada pelas edificações, aquela possivelmente reservada como de utilização exclusiva e ainda as frações ideais do terreno e das partes comuns correspondentes a cada unidade. São também discriminadas as áreas que se constituem em passagem comum para as unidades e "para as vias públicas".

O segundo, a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que "dispõe sobre o parcelamento do solo urbano", trata dos loteamentos, nos quais os espaços livres, as vias e praças, assim como outras áreas destinadas a equipamentos urbanos, as chamadas "áreas institucionais", tornam-se inalienáveis e transmitem-se, pelo simples registro do parcelamento, ao domínio público, seja na condição de bens de uso comum do povo, seja na de bens de uso especial.

A proposição municipal encaminhada discrepa das normas vigentes ao postular solução mista, denominada "loteamentos fechados". Nesses empreendimentos, as áreas destinadas a edifícios públicos, equipamentos e serviços urbanos integrariam o domínio do município (como na Lei nº 6.766, de 1979), mas, por meio de instrumentos de permissão de uso, alguns, como parques, praças e vias de circulação, passariam à posse e

manutenção privativa dos condôminos e outros – escolas e postos de saúde, por exemplo – seriam edificados e mantidos pela prefeitura em área provida pelo empreendedor, externamente ao perímetro murado do loteamento. Na prática, os setores mais estritamente residenciais dos empreendimentos seriam cercados. Somente os equipamentos urbanos edificados nas "áreas institucionais", localizados externamente ao loteamento, ofereceriam livre acesso.

SF/13933.20354-76

Após a deliberação de duas comissões da mencionada Câmara Municipal e por solicitação de uma delas, a de Justiça, Redação, Defesa do Meio Ambiente e do Consumidor, solicitou-se o exame de um órgão estadual, a Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM (Centro de Estudos e Pesquisa de Administração Municipal), quanto "à legalidade da matéria". Em resposta, a par de observar várias impropriedades, incongruências e infringências no texto, a mencionada Fundação concluiu pela inconstitucionalidade da lei proposta em face da reserva concedida à União para legislar sobre normas gerais de direito urbanístico (art. 24, I, c/c § 1º do mesmo art., da Constituição Federal); o que ensejou requerimento, pelo autor, de retirada da proposição e seu encaminhamento, a título de sugestão, a esta Casa do Congresso Nacional.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria.

De fato, não é de surpreender o grau de polêmica que o projeto instigou. Se, de um lado, não resta dúvida quanto aos crescentes níveis de insegurança e de desqualificação que a vida urbana vem experimentando nos últimos tempos – que levam os indivíduos a buscarem legítimas alternativas de proteção –, de outro, não se pode imaginar, como solução genérica, a adoção de modelos urbanos murados, quase fortificados, de acesso reservado apenas aos que por eles podem pagar.

A origem de proposições dessa natureza reside em grande medida na expectativa de segmentos populacionais de renda média e alta, que constituem uma demanda específica de mercado, atendida por empreendimentos imobiliários nem sempre abrigados na lei.

Nos termos do art. 182 da Constituição Federal, a política de desenvolvimento urbano deve ser executada pelos municípios, com base em diretrizes gerais fixadas em lei federal. Essa norma federal de diretrizes gerais da política urbana veio a ser o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que, em seus próprios termos, "estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental". Ao lado do Estatuto da Cidade, prevalece a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que, também a título de normas gerais, regula o parcelamento do solo para fins urbanos, objeto mais específico da alteração sugerida, que ora se examina.

SF/13933.20354-76

Mesmo no âmbito da controvérsia de início comentada, parece pacificado o entendimento de que a Lei nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964, admite a ocupação condominial do solo urbano, na forma dos chamados "condomínios fechados", sob determinadas condições, sobretudo as de que a implantação decorra de projeto previamente aprovado e devidamente registrado, o acesso ocorra por apenas uma via pública, haja cercas divisórias em seus limites e suas vias e espaços internos não integrem o domínio municipal.

Assim, na ocupação de glebas urbanas por condomínios, os espaços intersticiais – áreas livres, praças e vias – não são logradouros públicos. Integram o condomínio na condição de partes comuns, insuscetíveis de divisão. Ao amparo da lei, pode ocorrer o bloqueio dos acessos a essas áreas, desde que respeitadas as posturas municipais complementares e específicas. É evidente, por isso mesmo, que a área ocupada por condomínios dessa natureza deve conter-se em limites populacionais e territoriais razoáveis, de molde a não exigir o provimento de serviços e equipamentos urbanos específicos, como escolas públicas, postos de saúde, delegacias de polícia. Caso a densidade populacional e a extensão territorial do condomínio reclamassem a satisfação dessas demandas por parte do poder público, incorreríamos em contradição insanável. Uma gleba urbana, de propriedade particular, ocupada com prerrogativas próprias do direito privado, estaria a pretender o provimento de serviços públicos que, por definição, deveriam ter caráter de fruição universal.

Talvez aí se encontre a motivação maior da sugestão em pauta. Pois se não há impedimento legal para que a expansão urbana ocorra tanto em

lotes, destinados a ocupação individual ou coletiva, quanto em glebas urbanas, ocupadas em regime condominial, o que motivaria a criação de uma terceira categoria de expansão urbana? Ao pretender, a um só tempo, diferençar-se do condomínio instituído pela Lei nº 4.591, de 1964, e do parcelamento regulado pela Lei nº 6.766, de 1979, a constituição de "loteamentos fechados" parece dar curso, na verdade, à legalização da prática, corrente em algumas localidades, da edificação de verdadeiros "bairros privados" e até de "cidades privadas".

SF/13933.20354-76

É verdade que, de maneira a reduzir a extensão dos muros e atenuar os seus efeitos, a norma sugerida, a par de propor que as "áreas institucionais" e metade das "áreas de lazer" se situem "externamente ao loteamento", transmite ao domínio do município "as áreas públicas de lazer e as vias de circulação internas". Essas últimas, contudo, passariam a ser retidas com exclusividade pelos moradores associados, nos termos de contrato de permissão de uso, pendente de consentimento do prefeito do município.

A contradição entre os termos parece evidente. Como harmonizar "loteamento fechado" com o conceito de "áreas públicas internas"? Ou não é fechado porque é público ou, por ser fechado, deixa de ser público. Como bem expressa o Ministério Público do Estado de São Paulo (fl. 38), "todos os bens públicos admitem um uso sem discriminação, em igualdade de condições por todos, sem qualificação ou consentimento pessoal".

É fato que existe a possibilidade de que os bens públicos sejam utilizados, com exclusividade, por pessoas determinadas, nos termos de autorização formal, legal ou regulamentar. Os "bens de uso comum do povo" (art. 99 do Código Civil), como é o caso das áreas de lazer e vias de circulação, podem ser objeto de autorização, permissão ou concessão de uso, em todos os casos por meio de contrato de direito público. Mas, como lembra a mencionada manifestação do Ministério Público do Estado de São Paulo (fl.14):

> Permissão de uso é ato negocial, precário, discricionário e unilateral (...). Qualquer bem público admite a permissão de uso especial, desde que a utilização seja também de interesse da coletividade que irá fruir certas vantagens desse uso, como acontece nas instalações de serviços de bar nas calçadas, de bancas de jornais e de feiras livres, vestiários em praias, na utilização de boxes nos mercados municipais, no estacionamento nas vias públicas etc.

Não é o que ocorre no caso em pauta. Qual o interesse da coletividade em que áreas públicas constituídas por praças, parques, jardins e vias de circulação sejam reservadas ao uso exclusivo de particulares? Mesmo que essa transferência desobrigasse a municipalidade dos encargos de execução e manutenção (o que, na proposta, não ocorreria plenamente), ainda assim esse circunstancial alívio de custos poderia ser de muito ultrapassado pelos ônus decorrentes da subtração dessas áreas da fruição coletiva.

SF/13933.20354-76

Nessa direção, ensina Hely Lopes Meirelles ("Direito Administrativo Brasileiro", Malheiros, 20ª ed., p. 438): "se não houver interesse para a comunidade, mas tão-somente para o particular, o uso especial não deve ser concedido nem permitido, mas simplesmente autorizado, em caráter precaríssimo".

Não bastassem, assim, as inconsistências conceituais e a imprevisibilidade dos efeitos sociais que decorreriam da norma sugerida, algumas inconstitucionalidades obstam-lhe o caminho. Se é verdade que, nos termos do art. 24 da Constituição Federal, incumbe à União fixar as normas gerais de direito urbanístico, igualmente condicionam essas normas os princípios e direitos inscritos na Lei Maior. Como, então, harmonizar a possibilidade de privatização do uso de praças e vias públicas com os termos do *caput* e dos incisos XV e XVI do art. 5º da Carta Magna, que asseguram a igualdade de todos perante a lei, a liberdade de locomoção no território nacional e o amplo direito de reunião em locais públicos?

Também determinante parece ser a contraposição do texto sugerido com dois dos objetivos fundamentais da República, inscritos no art. 3º, que convém transcrever: "construir uma sociedade livre, justa e solidária" (inciso I), e "erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais" (inciso III). No mesmo sentido desses mandamentos opera o próprio *caput* do art. 182, ao estabelecer que "a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade (...)". Assim, ao contrário de acentuar os efeitos perversos das desigualdades, as políticas públicas devem buscar reduzi-los e, no caso específico da gestão urbana, almejar que as vantagens da vida nas cidades sejam distribuídas com justiça social.

SF/13933.20354-76

Cabe reiterar que aqueles que pretendem agrupar-se em condomínios, para valer-se dos benefícios dessa modalidade de ocupação do solo urbano, podem legalmente fazê-lo, com base nos regramentos da Lei nº 4.591, de 1964. Não precisam, portanto, resignar-se com os loteamentos comuns, nos quais todas as unidades voltam-se para vias públicas.

Complementarmente, incumbe observar que a lei federal que regula os parcelamentos do solo para fins urbanos encontra-se em pleno processo de revisão e atualização no âmbito da Câmara dos Deputados, na forma do Projeto de Lei nº 3.057, de 2000, que mereceu, para o seu exame, a constituição de Comissão Especial.

Nesse passo, debates da natureza do que ora apreciamos têm orientado as deliberações naquela Casa legislativa e, oportunamente, ensejarão a revisão da matéria pelo Senado Federal. Nesse processo, serão provavelmente adotadas normas legais mais consentâneas com as atuais demandas dos vários segmentos sociais e com a legítima atividade empreendedora do setor imobiliário, harmonizando-se direitos individuais com o interesse público.

A solução híbrida que ora se examina – que pretende tornar possível a promoção de "loteamentos fechados", nos quais as áreas públicas seriam geridas como se privadas fossem –, em vez de reunir as vantagens de um e de outro regime, parece, ao contrário, operar confusão doutrinária, que pouco ou nada contribuirá para o respeito aos princípios e a realização dos objetivos que devem presidir a política de desenvolvimento urbano.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pelo **arquivamento** da proposição com base no disposto no art. 143 do Regimento Interno do Senado Federal, que faculta essa decisão às Comissões quando julgarem que "a petição, memorial, representação ou outro documento não deva ter andamento".

Sala da Comissão,

8

, Presidente

, Relatora

SF/13933.20354-76

18

SF/13452.04187-07

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 619, de 2011, do Senador Eduardo Braga, que *institui o Código Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.*

RELATOR: Senador **LUIZ HENRIQUE**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 619, de 2011, de autoria do Senador Eduardo Braga, que *institui o Código Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.*

O projeto é constituído por 81 artigos, agrupados em 11 Capítulos.

O Capítulo I estabelece as disposições preliminares. Identifica como propósito da futura Lei a regulamentação dos arts. 218 e 219 da Constituição Federal, *com vistas à capacitação e ao alcance da autonomia tecnológica e ao desenvolvimento industrial do País,* e submete ao seus ditames os órgãos e entidades da Administração Pública integrantes do Sistema Nacional de Ciência e Tecnologia, nas três esferas da Federação, bem como demais pessoas físicas ou jurídicas usuárias do Sistema (art. 1º). O Capítulo veicula, ainda, as principais definições utilizadas no texto do projeto, entre as quais as de agência de fomento, fundação de apoio, fundação de amparo, Entidade de Ciência, Tecnologia e Inovação (ECTI), incumbadora de empresas, parque tecnológico, inventor independente, pesquisador público e *voucher* tecnológico (art. 2º).

SF/13452.04187-07

O Capítulo II trata do estímulo à construção de ambientes especializados e cooperativos de inovação. Nesse sentido, faculta aos entes federados e respectivas agências de fomento estimular e apoiar a constituição de alianças estratégicas e o desenvolvimento de projetos de cooperação envolvendo empresas nacionais e internacionais, ECTI e organizações de direito privado voltadas para atividades de formação de recursos humanos altamente qualificados, pesquisa e desenvolvimento que objetivem a geração de produtos e processos inovadores (art. 3º). Para tanto, faculta às agências de fomento a celebração de convênios e contratos com as fundações de apoio, com o fito de auxiliar as instituições federais de ensino superior (IFES) e outras ECTIs públicas, inclusive na gestão administrativa e financeira de projetos de ensino, pesquisa e extensão e de desenvolvimento institucional, científico e tecnológico (art. 4º).

Mais extenso que os precedentes, o Capítulo III cuida do estímulo à participação das ECTIs públicas no processo de inovação. Autoriza tais instituições a celebrar contrato ou convênio com prazo de determinado, no qual, mediante remuneração: compartilhem seus laboratórios, equipamentos, instrumentos, materiais e demais instalações com ECTIs privadas em atividades voltadas à inovação tecnológica, para a consecução de atividades de incubação, sem prejuízo de sua atividade finalística; ou permitam a utilização de seus laboratórios, equipamentos, instrumentos, materiais e demais instalações existentes em suas próprias dependências por ECTIs privadas voltadas para atividades de pesquisa, desde que tal permissão não interfira diretamente na sua atividade-fim, nem com ela conflite (art. 5º).

O Capítulo disciplina, ainda, o contrato de transferência de tecnologia e de licenciamento para outorga de direito de uso ou de exploração de criação por ela desenvolvida, condicionando a contratação com cláusula de exclusividade à prévia publicação de edital de seleção da contratada (art. 6º). Ademais, autoriza as ECTIs públicas a prestarem a instituições públicas ou privadas serviços compatíveis com os objetivos indicados no projeto, nas atividades voltadas à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente econômico (art. 8º). No âmbito dessa prestação, os agentes públicos envolvidos poderão receber retribuição pecuniária, na forma de adicional variável, pago diretamente pela ECTI

SF/13452.04187-07

pública ou por fundação de apoio, com recursos arrecadados da atividade contratada.

Outra questão regulada pelo Capítulo III é a da concessão de recursos, pelos entes federados e suas agências de fomento, para a execução de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação por ECTIs públicas e privadas ou por pesquisadores a elas vinculados, mediante termo de outorga e de auxílio financeiro, após a aprovação de plano de trabalho (art. 9º). Nos termos do projeto, o prazo de vigência desses acordos será o suficiente para a plena realização do objeto, permitidas prorrogações sucessivas justificadas, bem como o acréscimo de recursos, por meio de termo aditivo, e dispensado o registro dos instrumentos respectivos no Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse (Siconv).

O Capítulo III regula, outrossim: questões de propriedade intelectual e participação nos resultados de exploração de criações obtidas no âmbito de acordos de parceria entre ECTIs (art. 10); a possibilidade de uso dos recursos repassados às ECTIs na cobertura de despesas operacionais e administrativas (art. 11); a cessão, pela ECTI pública, de seus direitos sobre a criação, para que o criador os exerça em seu próprio nome e sob sua inteira responsabilidade (art. 12); a participação mínima (de 5%) e máxima (1/3) do inventor, obtentor ou autor, nos ganhos econômicos auferidos pela ECTI pública, resultantes de contratos de transferência de tecnologia e de licenciamento para outorga de direito de uso ou de exploração de criação protegida (art. 14); a possibilidade de o pesquisador público se afastar de seu órgão de origem para colaborar em outra ECTI, pública ou privada sem fins lucrativos, sem prejuízo de sua remuneração, exceto das gratificações específicas do exercício do magistério (art. 15); a possibilidade de o pesquisador público sob o regime de dedicação exclusiva participar da execução de projetos que envolvam sua ECTI, ou exercer atividades remuneradas de pesquisa e inovação em ECTIs privadas (art. 16); a hipótese de concessão, ao pesquisador público, de licença sem remuneração para constituir empresa com a finalidade de desenvolver atividade empresarial relativa à inovação (art. 17); a existência, nas ECTIs públicas, de núcleo de inovação tecnológica, e suas competências, bem como outros deveres de tais instituições (arts. 18 a 20).

SF/13452.04187-07

O Capítulo IV trata do estímulo à inovação nas ECTIs privadas com fins lucrativos. Prevê que os entes federados e suas agências de fomento promoverão e incentivarão o desenvolvimento de produtos e processos inovadores por essas ECTIs, mediante a concessão de recursos financeiros, humanos, materiais ou de infra-estrutura, a serem ajustados em instrumentos específicos, destinados a apoiar atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação (art. 21). As ações de incentivo compreenderão a constituição de parcerias estratégicas, o desenvolvimento de projetos de cooperação, a criação de incumbadoras de ECTIs privadas e de parques tecnológicos, a implantação de redes cooperativas e a adoção de mecanismos de captação, criação ou consolidação de centros de pesquisa e desenvolvimento de empresas. Deverão cobrir exclusivamente os custos das atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação, neles incluídos as despesas com pessoal, materiais, consultorias, além de despesas correntes e gerais incorridas diretamente em razão daquelas atividades.

Os instrumentos de incentivo às ECTIs privadas também são disciplinados pelo Capítulo IV, podendo assumir qualquer das seguintes modalidades: subvenção econômica, financiamento, participação societária, *voucher* tecnológico ou encomenda tecnológica (art. 23). É prevista a possibilidade de isentar do pagamento de juros de financiamento o beneficiário que adimplir, no prazo fixado, o principal atualizado monetariamente (art. 25). Ademais, os entes federados são autorizados a realizar aporte de capital em ECTIs privadas com fins lucrativos, mediante aquisição de participação societária minoritária (art. 26), e a contratar diretamente, sem licitação, ECTIs privadas de reconhecida capacitação tecnológica no setor, visando à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento, que envolvam risco tecnológico, para solução de problema técnico específico ou obtenção de produto ou processo inovador (art. 27). Nessa hipótese, findo o contrato sem alcance integral do resultado almejado, a agência de fomento, a seu exclusivo critério, poderá prorrogar-lhe a vigência.

O Capítulo V versa sobre o estímulo ao inventor independente. A ele faculta solicitar a adoção de sua criação por ECTI ou agência de fomento (art. 29). No caso de decisão favorável ao pedido, os ganhos econômicos auferidos com a exploração da invenção protegida serão compartilhados entre o inventor e a ECTI.

SF/13452.04187-07

O Capítulo VI trata dos fundos de investimento e se limita a autorizar a instituição de fundos mútuos de investimento em ECTIs privadas com fins lucrativos, cuja atividade principal seja a inovação, caracterizados pela comunhão de recursos captados por meio do sistema de distribuição de valores mobiliários e destinados à aplicação em carteira diversificada de valores mobiliários de emissão dessas empresas (art. 30).

A formação de recursos humanos é objeto de regulação pelo Capítulo VII do projeto. Nessa matéria, a proposição se restringe a disciplinar a concessão de bolsas destinadas à formação e capacitação de recursos humanos e à agregação de especialistas em ECTI, que contribuam para a execução de projetos de pesquisa ou de desenvolvimento tecnológico, assim como atividades de extensão inovadora e transferência de tecnologia (art. 31). Tais bolsas terão natureza de doação civil, não configurando prestação de serviços, serão isentas do imposto de renda e não integrarão a base de cálculo da contribuição previdenciária.

O Capítulo VIII dispõe sobre o acesso à biodiversidade. Dispensa de autorização prévia o acesso a amostra de componente do patrimônio genético e de conhecimento tradicional associado para fins exclusivos de pesquisa e desenvolvimento nas áreas biológicas e afins, em quantidades razoáveis. E condiciona a autorização do Conselho de Gestão do Patrimônio Genético, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente, a extração de componente do patrimônio genético para fins de produção e comercialização (art. 32).

O Capítulo IX contém regras sobre o regime de importação, por agências de fomento, ECTIs ou pesquisadores, de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, acessórios, matérias-primas e produtos intermediários, destinados à pesquisa científica, tecnológica e inovação (art. 33). Isenta tais itens dos impostos de importação, sobre produtos industrializados e do adicional de frete para renovação da marinha mercante, prevendo ainda outras medidas facilitadoras da importação nesses casos.

O Capítulo X, o mais extenso do projeto, trata das aquisições e contratações de bens e serviços em CT&I. Contém minuciosa regulação do processo licitatório para contratações de bens e serviços destinados à

SF/13452.04187-07

pesquisa, desenvolvimento e inovação, dentre os quais inclui os destinados a instrumentalizar a execução dos projetos, tais como materiais de expediente e mobiliário (art. 35, parágrafo único).

A proposição distingue duas modalidades de licitação: a *Seleção mediante orçamentos* e a *Seleção Simplificada*. Embora o texto do projeto não seja muito claro a respeito, sinaliza que a primeira modalidade será utilizada pelas ECTIs privadas, e a segunda, pelas públicas e fundações de amparo (arts. 37, *caput*, e 38, *caput* e § 9º). Quanto às fundações de apoio, o PLS estabelece que lhes caberá elaborar os próprios regulamentos regedores de suas contratações, aplicando-se, em sua ausência, os procedimentos da Seleção Simplificada (art. 38, § 8º).

Na seleção mediante orçamentos, a entidade promotora deverá apresentar a menos 3 orçamentos, obtidos entre interessados do ramo pertinente ao objeto a ser contratado ou adquirido, considerando-se vencedor o autor da proposta mais vantajosa (art. 37).

A Seleção simplificada será precedida de ato convocatório publicado no sítio eletrônico da instituição ou agência de fomento e no diário oficial, de 3 a 15 dias antes do termo final para apresentação das propostas pelos interessados, que será feita em envelopes lacrados. Na sessão de julgamento, todos os licitantes poderão apresentar lances decrescentes, vencendo o autor da proposta mais vantajosa, o qual deverá apresentar a documentação comprobatória de que preenche os requisitos de habilitação (art. 38).

Como regimes de execução contratual, o projeto prevê os de empreitada por preço global, empreitada por preço unitário e empreitada integral (art. 39).

O Capítulo X dispõe, ainda, sobre o conteúdo dos atos convocatórios (art. 40), a margem de preferência para produtos nacionais (art. 40, §§ 5º a 10), as hipóteses de contratação direta sem processo seletivo (art. 41), a formalização e execução dos contratos (arts. 42 a 46), as garantias (art. 47), os recursos (arts. 48 e 49), a inexecução e rescisão dos contratos (arts. 50 53), as sanções administrativas (arts. 54 a 60), os crimes e as penas (arts. 61 a 71).

SF/13452.04187-07

As hipóteses de contratação direta definidas pelo projeto são as de: contratação de valor inferior a 30 mil reais; emergência ou calamidade pública, por até 180 dias; inviabilidade de competição, notória especialização, singular especificidade ou alta complexidade do objeto; ausência de interessados em Seleção Simplificada anterior.

Quanto à duração dos contratos, a proposição prevê sua vigência em até 60 meses, permitidas prorrogações, acréscimos e supressões financeiras, até a plena conclusão das ações às quais se vinculam as avenças, limitadas as supressões independentes de anuência do contratado a 25% do valor original do contrato (art. 42, §§ 2º a 4º).

O projeto admite o cabimento de recurso contra o julgamento das propostas, a habilitação ou inabilitação de interessado, a anulação ou revogação do procedimento, a rescisão do contrato e a aplicação de penalidade. Em todos os casos, o prazo para apresentação do recurso, que terá efeito suspensivo, será de 3 dias úteis.

O Capítulo IX do PLS cuida das disposições finais. Entre outras previsões, classifica como investimento, para fins orçamentários, os recursos repassados e empregados pelos entes federados e suas agências de fomento com a finalidade de apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação (art. 73). Determina a aplicação, às empresas com contabilidade fundada no lucro presumido, dos benefícios fiscais e tributários decorrentes do uso de recursos financeiros em projetos de pesquisa e desenvolvimento de CT&I previstos na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005 (art. 74). Dispõe que os bens ou serviços gerados ou adquiridos com a aplicação dos recursos destinados ao estímulo ou inovação de CT&I sejam incorporados, desde sua aquisição no âmbito dos projetos, ao patrimônio da ECTI recebedora (art. 75). Impõe aos entes federados e suas agências de fomento a criação de formas simplificadas e uniformizadoras de prestação de contas dos recursos repassados, priorizando o alcance dos resultados sobre as formalidades documentais e a análise da prestação de contas técnica sobre a financeira (art. 76). Dipensa de licitação as contratações feitas pelas agências de fomento nos casos de que tratam os arts. 3º, 5º, 26 e 27 (art. 77). Por fim, promove alterações nas Leis nº 6.815, de 19 de agosto de 1980 (Estatuto do Estrangeiro), nº 11.540, de 12 de novembro de 2007 (Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) e nº

SF/13452.04187-07

12.309, de 9 de agosto de 2010 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2011).

Iniciado o exame do projeto por esta Comissão, será ele ainda objeto de análise pelas Comissões de Assuntos Econômicos; e de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, cabendo a esta última deliberar terminativamente sobre a matéria.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão, nos termos do art. 101, I, e II, *f* e *g*, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do PLS, bem como sobre suas disposições que tratam de órgãos da União e de normas gerais de licitação e contratação.

No exame que se segue, procuraremos nos restringir aos aspectos relacionados às competências materiais desta Comissão. Não poderíamos, porém, deixar de anotar que concordamos com o autor da proposição quanto à necessidade de uma reforma da legislação atual sobre as atividades de ciência, tecnologia e inovação. Em muitos pontos, as normas vigentes já se encontram ultrapassadas, e algumas exigências burocráticas dificultam enormemente a realização de pesquisas e o desenvolvimento de projetos pelas entidades do setor, com inegáveis reflexos sobre a produção de conhecimento e sobre o próprio desenvolvimento nacional.

De início, cabe observar que o tema "ciência e tecnologia" não se encontra relacionado no rol das matérias de competência legislativa concorrente dos entes federados, constante do art. 24 da Constituição Federal. Matérias correlatas, como educação, saúde e meio ambiente são objeto de competência concorrente. Sempre que determinada disciplina relativa à ciência e tecnologia guardar relação com tais matérias, poder-se-á cogitar da edição, pela União, de normas gerais, vinculantes de todos os entes federados, a teor do art. 24, § 1º, da Carta Magna. Quando isso não ocorrer, contudo, caberá a cada ente federado dispor livremente sobre a

SF/13452.04187-07

matéria, observada a Constituição Federal, não sendo dado ao legislador federal criar normas vinculantes para Estados e Municípios.

O que se disse anteriormente é corroborado pelos arts. 218 e 219 da Lei Maior, que tratam especificamente da ciência e tecnologia. O art. 218 estabelece que *o Estado promoverá e incentivará o desenvolvimento científico, a pesquisa e a capacitação tecnológicas*. O termo "Estado" é utilizado de forma genérica, para incluir todos os entes políticos. É repetido nos parágrafos do artigo, sempre com a mesma conotação.

O § 4º do mesmo art. 218 prevê que *a lei apoiará e estimulará as empresas que invistam em pesquisa, criação de tecnologia adequada ao País, formação e aperfeiçoamento de seus recursos humanos e que pratiquem sistemas de remuneração que assegurem ao empregado, desvinculada do salário, participação nos ganhos econômicos resultantes da produtividade de seu trabalho*. Não especifica de que lei se trata, permitindo concluir que se pode tratar de lei de qualquer dos entes federados. E isso faz sentido, pois o estímulo a empresas que invistam em pesquisa e tecnologia pode se dar das mais variadas formas, inclusive por benefícios tributários, cabendo a cada ente, no uso de sua competência tributária, conceder tais incentivos.

O único dispositivo constitucional que versa sobre uma inequívoca competência exclusiva da União nesse âmbito é o art. 219, segundo o qual *o mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e sócio-econômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País,* ***nos termos de lei federal***. Aqui se encontra um mandamento dirigido diretamente ao legislador federal. Mas não se trata de comando para a edição de normas gerais, no sentido daquelas referidas no art. 24 da Constituição, mesmo porque a regulação promovida pela lei, nos termos do art. 219, tem como objeto o mercado interno, o conjunto dos bens, dos atores e das práticas econômicas realizadas no País. Tal lei tem incidência direta sobre as relações jurídicas, não se limitando a comandos gerais e principiológicos, complementáveis por normas dos entes subnacionais.

SF/13452.04187-07

Pelas razões expostas, entendemos inapropriado o comando do parágrafo único do art. 1º do PLS, segundo o qual se subordinarão ao regime da nova lei os órgãos e entidades da administração direta e indireta da União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Isso só pode ocorrer naqueles temas, como o de licitações e contratos, sobre os quais a União pode legislar, editando normas gerais. Noutros, como o de organização administrativa e servidores públicos, o Congresso Nacional não pode legislar, de forma a atingir outros entes com esse caráter vinculante, sob pena de violar o princípio federativo. Em verdade, nem mesmo normas restritas à área federal poderiam ser veiculadas no PLS em exame, uma vez que a organização e o funcionamento da Administração Federal, bem como o regime jurídico dos servidores da União sujeitam-se à reserva de iniciativa conferida ao Chefe do Poder Executivo pelo art. 61, § 1º, II, *c* e *e*, da Constituição Federal. Dessarte, consideramos inconstitucionais dispositivos como o art. 4º (competências de órgãos e entidades federais), o §§ 2º a 4º do art. 8º e o art. 15 (servidores públicos) do projeto em exame.

Em contrário, poder-se-ia sustentar que dispositivos como os citados são mera reprodução de diploma legal já vigente – a Lei nº 10.973, de 2004 – e que se originou de iniciativa do Poder Executivo. Com efeito, os arts. 4º, 8º e 14 do PLS correspondem aos arts. 3º-A, 8º e 15 da Lei. Entretanto, além de sua redação não ser idêntica, o seu alcance, no caso dos arts. 8º e 15, também não é, tendo em vista a prefalada pretensão do PLS de estabelecer normas vinculantes para todos os entes federados.

Aliás, a aludida reprodução de dispositivos de leis já vigentes perpassa todo o PLS em exame. Na verdade, mais de 50 artigos da proposição constituem reprodução de dispositivos das Leis nº 10.973, de 2004, e nº 8.666, de 1993, com alterações pontuais em alguns deles. Diante de tamanha semelhança, não vemos necessidade de aprovar um código de ciência e tecnologia, bastando que se promovam alterações na legislação vigente, naquilo que é essencial alterar. De resto, uma lei que pretendesse ser vinculante para todos os entes federados e que dispusesse sobre matéria de organização do Poder Executivo seria, como já mencionado, facilmente impugnada, por padecer de vício de inconstitucionalidade. Por isso mesmo, acreditamos ser de melhor alvitre promover modificações consideradas essenciais na legislação vigente e que possam ser veiculadas em lei de iniciativa parlamentar.

SF/13452.04187-07

Não é demais registrar que projeto idêntico ao que ora se examina foi apresentado na Câmara dos Deputados (Projeto de Lei nº 2.177, de 2011), tendo sido constituída comissão especial para examiná-lo. As mesmas questões aqui colocadas são levantadas no âmbito daquela comissão e, exatamente porque a aprovação de um projeto com tal conteúdo poderia trazer insegurança jurídica, dadas as objeções à sua constitucionalidade, optou-se por modificar o próprio texto constitucional, para tornar viáveis algumas inovações constantes do projeto de lei. Nesse sentido, foi recentemente apresentada, na Câmara dos Deputados, a Proposta de Emenda Constitucional nº 290, de 2013, que *altera e adiciona dispositivos na Constituição Federal para atualizar o tratamento das atividades de ciência, tecnologia e inovação.*

A rigor, a própria qualificação das normas do PLS nº 619, de 2011, como constitutivas de um Código Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação nos parece imprópria, tendo em vista o objeto regulado. Uma das principais características dos códigos é a sua estabilidade (ou ao menos a pretensão de tê-la). Os códigos se destinam comumente a regular ramos abrangentes do Direito, de uma forma sistemática, orgânica e tendencialmente duradoura. Ademais, o atributo da mutabilidade integra a própria noção de ciência e tecnologia. O conhecimento científico e suas aplicações avançam numa velocidade que desaconselha qualquer regulação jurídica da matéria com propósito de permanência por longo período, como sugere a ideia de um código.

Mesmo alguns dos dispositivos do PLS que constituem verdadeira inovação em face das leis vigentes podem ter a sua constitucionalidade e juridicidade contestadas, como é o caso dos seguintes: art. 9º, § 6º, que dispensa o registro, no SICONV, de convênios na área de ciência e tecnologia, por ferir o art. 84, VI, *a*, c/c o art. 61, § 1º, II, *e*, da Constituição; art. 11, que permite a transferência de recursos públicos para o custeio de instituições privadas com fins lucrativos, invadindo matéria afeta a lei complementar e, nesse ponto, colidindo com o art. 19 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964; art. 16, por regular matéria afeta ao regime jurídico dos servidores públicos, o qual deve ser disciplinado em lei de iniciativa do Chefe do Poder Executivo de cada ente político; art. 41, § 2º, que impede a contestação de justificativa técnica para a contratação direta por quem não tenha títulos acadêmicos iguais ou

SF/13452.04187-07

superiores ao pesquisador que a redigiu, o que inviabilizaria, por exemplo, o controle e a fiscalização de atos e contratos administrativos pelo Tribunal de Contas, função que lhe é atribuída pela própria Constituição; o art. 73, que classifica como investimento, para fins orçamentários, a transferência o emprego ou repasse de recursos com a finalidade de apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação, o que constitui matéria a ser tratada por lei complementar, nos termos do art. 165, § 9º, da Constituição; e o art. 76, que trata da prestação de contas de recursos repassados a instituições de ciência e tecnologia, no âmbito das três esferas da Federação, o que constitui matéria reservada à lei complementar, nos termos do art. 163, V, da Constituição.

Seja porque vários artigos do projeto constituem reprodução desnecessária de leis já vigentes, seja porque outros apresentam vício de inconstitucionalidade, entendemos necessário oferecer substitutivo ao texto original, contendo apenas aquilo que constitui verdadeira inovação e não conflita com a Carta Magna. Não vemos, por isso mesmo, motivo para que as novas normas constituam uma lei autônoma, bastando modificar pontualmente a legislação em vigor.

Com relação à parte que trata de pesquisa, tecnologia e inovação, foram aproveitados dispositivos do PLS para atualizar e aprimorar a Lei nº 10.973, de 2004. Algumas definições, como a de inventor independente e a de pesquisador público, foram aprimoradas. Foram acrescentadas as definições de desenvolvimento tecnológico, de incubadora de empresas e a de parque tecnológico. Tais definições são fundamentais para demarcar o alcance da norma legal, bem como para definir seus beneficiários e para servir de guia para normas infralegais.

As incubadoras de empresas e os parques tecnológicos passam a ser elencados explicitamente no rol das instituições responsáveis pela construção de alianças estratégicas e pelo desenvolvimento de projetos de cooperação. Ademais, a sua criação, implantação e consolidação são estimuladas. Os ambientes de interação e troca de conhecimentos propiciados pelas incubadoras e pelos parques tecnológicos são importantes, dado que os conhecimentos necessários para o sucesso das inovações muitas vezes são tácitos, ou seja, de difícil codificação.

SF/13452.04187-07

O art. 4º da Lei também foi alterado para esclarecer que a cooperação entre ICTs e o setor produtivo se dá também por meio de atividades de desenvolvimento e inovação.

No tocante às licitações e contratos, optamos por introduzir na Lei nº 10.973, de 2004, regras especiais para os certames necessários à realização de projetos de pesquisa, que simplificam o procedimento licitatório, adaptam-no aos novos recursos de tecnologia da informação disponíveis e reduzem seus prazos. É importante frisar que o uso das novas regras constituirá uma faculdade da Administração Pública, que, em entendendo conveniente valer-se, no caso concreto, de qualquer das modalidades licitatórias previstas na Lei nº 8.666, de 1993, ou na Lei nº 10.520, de 2002, poderá fazê-lo.

III – VOTO

Ante o exposto, e considerando as questões de constitucionalidade levantadas, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 619, de 2011, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº , DE 2013 – CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 619, DE 2011

Altera a Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, para incluir as definições de incubadora de empresas e parques tecnológicos e prever nova modalidade de licitação, aplicável aos certames para a aquisição de bens e contratação de serviços essenciais à realização de projetos de pesquisa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

SF/13452.04187-07

"**Art. 2º** .....

.....

III – criador: pessoa física que seja inventor, obtentor ou autor de criação;

.....

VI – núcleo de inovação tecnológica – NIT: núcleo ou entidade instituída por uma ou mais ICTs ou empresas com a finalidade de gerir sua política de inovação;

.....

VIII – pesquisador público: ocupante de cargo público efetivo, civil ou militar, ou o detentor de função ou emprego públicos que tenha como atribuição funcional exercer atividades de pesquisa básica ou aplicada de caráter científico ou tecnológico;

IX – inventor independente: pessoa física, inventor, obtentor ou autor de criação, desde essa seja desvinculada de suas atribuições, quando celetista, e de suas funções, quando estatutário, e não decorrente da utilização de recursos, meios, dados, materiais, instalações ou equipamentos da ICT ou da empresa a que esteja eventualmente vinculado;

X – incubadora de empresas: mecanismos de estímulo e apoio logístico, gerencial e tecnológico ao empreendedorismo inovador e intensivo em conhecimento, com o objetivo de facilitar o desenvolvimento de novas empresas que tenham como diferencial atividades voltadas à inovação;

XI – parque tecnológico: complexo planejado de desenvolvimento econômico e tecnológico que visa fomentar e promover sinergias nas atividades de pesquisa científica, de desenvolvimento tecnológico e de inovação entre as empresas e ICTs, com apoio institucional e financeiro dos governos federal, estadual e municipal, comunidade local e setor privado." (NR)

"**Art. 3º** A União, os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as respectivas agências de fomento poderão estimular e apoiar a constituição de alianças estratégicas e o desenvolvimento de projetos de cooperação envolvendo ICTs, empresas nacionais, Incubadoras de Empresas, Parques Tecnológicos e organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento que objetivem a geração de produtos, serviços e processos inovadores.

SF/13452.04187-07

Parágrafo único. O apoio previsto neste artigo poderá contemplar as redes e os projetos nacionais e internacionais de pesquisa tecnológica, bem como ações de empreendedorismo tecnológico e de criação de ambientes de inovação." (NR)

"**Art. 4º** .....

.....

II – permitir a utilização de seus laboratórios, equipamentos, instrumentos, materiais e demais instalações existentes em suas próprias dependências por empresas nacionais e organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação, desde que tal permissão não interfira diretamente na sua atividade-fim, nem com ela conflite.

....." (NR)

Art. 2º A Lei nº 10.973, de 2004, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo:

"CAPÍTULO VI-A

DAS LICITAÇÕES NO ÂMBITO DOS PROJETOS DE PESQUISA

Art. 23-A. As licitações para a aquisição de bens e a contratação de serviços essenciais à realização de projetos de pesquisa por órgãos e entidades da Administração Pública da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios reger-se-ão pelas disposições deste Capítulo, sem prejuízo da aplicação da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, naquilo que não conflitar com elas.

Parágrafo único. Consideram-se bens e serviços essenciais à realização de projetos de pesquisa aqueles que constituam insumos imprescindíveis à obtenção de seu objeto.

Art. 23-B. Nas licitações de que trata o art. 23-A desta Lei, além das modalidades previstas na Lei nº 8.666, de 1993, e na Lei nº 10.520, de 2002, poderá ser utilizada a cotação eletrônica.

§ 1º A cotação eletrônica observará os seguintes procedimentos:

I – publicação, no sítio eletrônico oficial da Administração Pública, de instrumento convocatório contendo a descrição completa e detalhada do objeto, as regras de habilitação dos

SF/13452.04187-07

licitantes, de apresentação e julgamento das propostas e as condições de contratação;

II – apresentação das propostas pelos interessados, admitida a adoção, pelo instrumento convocatório, dos modos de disputa aberto, fechado ou a combinação dos dois;

III – julgamento das propostas, admitida a apresentação de lances públicos e sucessivos, inclusive de lances intermediários;

IV – exame dos documentos de habilitação do licitante autor da melhor proposta;

V – caso inabilitado o autor da melhor proposta, repetição do procedimento do inciso IV em relação aos demais licitantes, na ordem de classificação das propostas, até que se encontre um que atenda às condições de habilitação;

VI – julgamento dos recursos apresentados contra as decisões proferidas nas fases de julgamento das propostas e lances e de habilitação dos licitantes;

VII – adjudicação do objeto e homologação do certame.

§ 2º As licitações na modalidade de que trata este artigo serão realizadas e processadas por meio de sistema eletrônico, o qual utilizará recursos de criptografia e de autenticação que assegurem condições adequadas de segurança em todas as etapas do certame.

Art. 23-C. Admitir-se-ão como critérios de julgamento na modalidade de cotação eletrônica os de menor preço e de técnica e preço.

§ 1º O critério de técnica e preço somente poderá ser adotado quando a avaliação e a ponderação da qualidade técnica das propostas que superarem os requisitos mínimos estabelecidos no instrumento convocatório forem relevantes aos fins pretendidos pela administração pública, conforme demonstrado em justificativa técnica do órgão promotor da licitação, devendo-se limitar à contratação de objetos:

I – de natureza predominantemente intelectual;

II – de alta complexidade técnica; ou

II – que constituam inovação tecnológica.

§ 2º Quando adotado o critério de técnica e preço, a etapa de oferecimento de lances ocorrerá após a conclusão do julgamento das propostas técnicas, sendo vedado ao instrumento convocatório admitir ponderação na qual o máximo de pontos obteníveis pela proposta técnica represente mais de setenta por cento do total de

SF/13452.04187-07

pontos obteníveis pelo somatório das propostas técnicas e de preço do licitante.

Art. 23-D. Na cotação eletrônica, o prazo para recebimento das propostas será de no mínimo:

I – cinco dias úteis, no caso de bens e serviços comuns;

II – doze dias úteis, no caso de bens e serviços indicados nos incisos I a III do § 1º do art. 23-C;

III – dez dias úteis, nas demais hipóteses.

Parágrafo único. O instrumento convocatório permanecerá disponível, na forma do inciso I do § 1º do art. 23-B, por todo o prazo de que trata este artigo.

Art. 23-E. Nas licitações na modalidade de cotação eletrônica, o interessado deverá manifestar seu interesse em recorrer imediatamente após a decisão contestada, sob pena de preclusão, devendo apresentar suas razões no prazo de três dias, contados da última decisão da fase de habilitação.

§ 1º A interposição do recurso será comunicada aos demais licitantes, que poderão impugná-lo em igual prazo.

§ 2º O recurso será dirigido ao responsável pela decisão contestada, que poderá, no prazo de dois dias úteis, reconsiderá-la ou encaminhar o recurso, devidamente informado, à autoridade superior, que sobre ele decidirá no prazo de três dias úteis."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

18

SF/13452.04187-07

SENADO FEDERAL
(*) PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 619, DE 2011

Institui o Código Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei regulamenta os arts. 218 e 219 da Constituição ao instituir o Código de Ciência, Tecnologia e Inovação, com vistas à capacitação e ao alcance da autonomia tecnológica e ao desenvolvimento industrial do País.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei os órgãos e entidades da administração direta e indireta da União, Estados, Distrito Federal e Municípios integrantes do Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação e demais pessoas físicas e jurídicas usuárias deste Sistema.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - agência de fomento: órgão ou instituição de natureza pública ou privada que tenha entre os seus objetivos o fomento de ações que visem a estimular e promover o desenvolvimento da ciência, da tecnologia e da inovação;

II – aquisição – a obtenção, onerosa ou gratuita, de materiais, componentes, equipamentos, generos alimentícios, móveis, imóveis, veículos e semoventes;

III – ato convocatório – instrução que precede a Seleção Simplificada contendo o objeto e as condições de participação.

IV - contrato – acordo de duas ou mais vontades, na conformidade da ordem jurídica, destinada a estabelecer uma regulamentação de interesses sinalagmáticos entre as partes, com o escopo de adquirir, modificar ou extinguir relações jurídicas;

V - criação: invenção, modelo de utilidade, desenho industrial, programa de computador, topografia de circuito integrado, nova cultivar ou cultivar essencialmente derivada e qualquer outro desenvolvimento tecnológico que acarrete ou possa acarretar o surgimento de novo produto, processo ou aperfeiçoamento incremental, obtida por um ou mais criadores;

(*) Avulso republicado em 6 de outubro de 2011 para fazer constar referência à Constituição Federal na Legislação Citada.

VI - criador: pesquisador que seja inventor, obtentor ou autor de criação;

VII – Entidade de Ciência, Tecnologia e Inovação - ECTI: órgão ou entidade pública ou privada, com ou sem fins lucrativos, legalmente constituída, que tenha por missão institucional, objetivo social ou estatutário, dentre outros, o desenvolvimento de novos produtos ou processos, com base na aplicação sistemática de conhecimentos científicos e tecnológicos e na utilização de técnicas consideradas avançadas ou pioneiras, ou execute atividades de pesquisa básica ou aplicada de caráter científico, tecnológico ou de inovação, que seja beneficiária do fomento ou financiamento previsto nesta lei;

VIII – Entidade de Ciência, Tecnologia e Inovação privada com fins lucrativos – empresa legalmente constituída, que atenda os requisitos do inciso anterior;

IX – especificações técnicas – informações técnicas relativas ao objeto da aquisição e/ou contratação em que sejam detalhadas as características e normas técnicas, padrões de qualidade, durabilidade e desempenho, assistência e garantia, marcas ou modelos de componentes e equipamentos;

X – extensão tecnológica: Atividades que auxiliam ECTIs a desenvolver, difundir e implementar soluções tecnológicas, disponibilizando-as para a sociedade e o mercado;

XI – financiamento – empréstimo financeiro para viabilizar atividades, material e infraestrutura vinculados a pesquisa e desenvolvimento de produtos e processos inovadores.

XII – fundação de amparo: agência de fomento integrante da Administração Estadual ou Municipal.

XIII – fundação de apoio: fundação criada com a finalidade de dar apoio a projetos de pesquisa, ensino e extensão e de desenvolvimento institucional, científico, tecnológico e de inovação de interesse das ECTIs, registrada e credenciada nos Ministérios da Educação e da Ciência e Tecnologia, nos termos da Lei nº 8.958, de 20 de dezembro de 1994;

XIV – incubadora de empresas: a organização que incentive a criação e o desenvolvimento de pequenas e microempresas industriais ou de prestação de serviços de base tecnológica, inovadora ou de manufaturas leves, por meio do provimento de infraestrutura básica e da qualificação técnica e gerencial do empreendedor, em caráter complementar, para viabilizar seu acesso à inovação tecnológica e sua inserção competitiva no mercado;

XV - inovação: introdução de novidade ou aperfeiçoamento no ambiente econômico que resulte em novos produtos, processos ou serviços;

XVI - inventor independente: a pessoa física, sem vínculo empregatício com instituição pública ou privada, que seja inventor ou obtentor de criação;

XVII – investimento – recursos de qualquer natureza destinados às atividades de CT&I.

XVIII - Núcleo de Inovação Tecnológica - NIT: núcleo ou órgão constituído por uma ou mais ECTIs com a finalidade de gerir sua política de inovação;

XIX - parque tecnológico: complexo organizacional de caráter científico e tecnológico, estruturado de forma planejada, concentrada e cooperativa, promotor da cultura da inovação, da competitividade industrial e da capacitação empresarial com vistas ao incremento da geração de riqueza, que agrega ECTIs com ou sem vínculo entre si;

XX - pesquisador público: ocupante de cargo público efetivo, civil ou militar, ou o detentor de função ou emprego públicos que tenha como atribuição funcional a pesquisa básica ou aplicada de caráter científico ou tecnológico;

XXI - serviço - toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para a Administração, tais como: demolição, reforma, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, reparação, adaptação, manutenção, transporte, locação de bens, publicidade, seguro ou trabalhos técnico-profissionais, inclusive os especializados;

XXII – sistema de inovação: a aplicação prática dos novos conhecimentos a produtos e serviços utilizados na conversão de um invento técnico ou de um processo inovador em bem econômico;

XXIII – Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação – SNCTI: Conjunto de pessoas físicas e jurídicas, públicas e privadas, com ou sem fins econômicos, que atuem na área de CT&I;

XXIV – subvenção econômica – repasse não reembolsável de recursos financeiros para viabilizar serviços e materiais a ECTIs privadas com fins lucrativos, para execução de projetos que visem à pesquisa e ao desenvolvimento de produtos ou processos inovadores, conforme plano de trabalho aprovado pelas agências ou órgãos de fomento.

XXV - voucher tecnológico: constitui-se em crédito não reembolsável concedido pelas agências ou órgãos de fomento, resgatável exclusivamente pelas ECTIs credenciadas, destinado ao pagamento de transferência de tecnologias, compartilhamento e uso de laboratórios ou contratação de serviços especializados.

CAPÍTULO II

DO ESTÍMULO À CONSTRUÇÃO DE AMBIENTES ESPECIALIZADOS E COOPERATIVOS DE INOVAÇÃO

Art. 3º A União, os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as respectivas agências de fomento poderão estimular e apoiar a constituição de alianças estratégicas e o desenvolvimento de projetos de cooperação envolvendo empresas nacionais e internacionais, ECTI e organizações de direito privado voltadas para atividades de formação de recursos humanos altamente qualificados, pesquisa e desenvolvimento que objetivem a geração de produtos e processos inovadores.

Parágrafo único. O apoio previsto neste artigo poderá contemplar as redes e os projetos internacionais de pesquisa tecnológica, bem como ações de empreendedorismo tecnológico e de criação de ambientes de inovação, inclusive incubadoras e parques tecnológicos.

Art. 4° A Financiadora de Estudos e Projetos - FINEP, como secretaria executiva do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, a CAPES, as Fundações de Amparo e demais Agências de Fomento poderão celebrar convênios e contratos, nos termos desta Lei, por prazo determinado, com as fundações de apoio, com a finalidade de dar apoio às IFES e demais ECTIs públicas, inclusive na gestão administrativa e financeira dos projetos mencionados no caput do art. 1º da Lei Federal n. 8.958, de 20 de dezembro de 1994, com a anuência expressa das instituições apoiadas.

CAPÍTULO III

DO ESTÍMULO À PARTICIPAÇÃO DAS ECTIs PÚBLICAS NO PROCESSO DE INOVAÇÃO

Art. 5° As ECTIs públicas poderão, mediante remuneração e por prazo determinado, nos termos de contrato ou convênio:

I - compartilhar seus laboratórios, equipamentos, instrumentos, materiais e demais instalações com ECTIs privadas em atividades voltadas à inovação tecnológica, para a consecução de atividades de incubação, sem prejuízo de sua atividade finalística;

II - permitir a utilização de seus laboratórios, equipamentos, instrumentos, materiais e demais instalações existentes em suas próprias dependências por ECTIs privadas voltadas para atividades de pesquisa, desde que tal permissão não interfira diretamente na sua atividade-fim, nem com ela conflite.

Parágrafo único. A permissão e o compartilhamento de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo obedecerão às prioridades, critérios e requisitos aprovados e divulgados pelo órgão máximo da ECTI pública, observadas as respectivas disponibilidades e assegurada a igualdade de oportunidades às empresas e organizações interessadas.

Art. 6° É facultado à ECTI pública celebrar contratos de transferência de tecnologia e de licenciamento para outorga de direito de uso ou de exploração de criação por ela desenvolvida.

§ 1º A contratação com cláusula de exclusividade, para os fins de que trata o caput deste artigo, deve ser precedida da publicação de edital.

§ 2º Quando não for concedida exclusividade ao receptor de tecnologia ou ao licenciado, os contratos previstos no caput deste artigo poderão ser firmados diretamente, para fins de exploração de criação que deles seja objeto, na forma do regulamento.

§ 3º A empresa detentora do direito exclusivo de exploração de criação protegida perderá automaticamente esse direito caso não comercialize a criação dentro do prazo e condições definidos no contrato, podendo a ECTI pública proceder a novo licenciamento.

§ 4º O licenciamento para exploração de criação cujo objeto interesse à defesa nacional deve observar o disposto no § 3o do art. 75 da Lei no 9.279, de 14 de maio de 1996.

§ 5º A transferência de tecnologia e o licenciamento para exploração de criação reconhecida, em ato do Poder Executivo, como de relevante interesse público, somente poderão ser efetuados a título não exclusivo.

Art. 7° A ECTI pública poderá obter o direito de uso ou de exploração de criação protegida.

Art. 8° É facultado à ECTI pública prestar a instituições públicas ou privadas serviços compatíveis com os objetivos desta Lei, nas atividades voltadas à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente econômico.

§ 1º A prestação de serviços prevista no caput deste artigo dependerá de aprovação pelo órgão ou autoridade máxima da ECTI pública.

§ 2º O servidor, o militar ou o empregado público envolvido na prestação de serviço prevista no caput deste artigo poderá receber retribuição pecuniária, diretamente da ECTI pública ou de fundação de apoio com que esta tenha firmado acordo, sempre sob a forma de adicional variável e desde que custeado exclusivamente com recursos arrecadados no âmbito da atividade contratada.

§ 3º O valor do adicional variável de que trata o § 2º deste artigo fica sujeito à incidência dos tributos e contribuições aplicáveis à espécie, vedada a incorporação aos vencimentos, à

remuneração ou aos proventos, bem como a referência como base de cálculo de benefício, adicional ou vantagem coletiva ou pessoal.

§ 4º O adicional variável de que trata este artigo configura-se, para os fins do art. 28 da Lei Federal no 8.212, de 24 de julho de 1991, ganho eventual.

Art. 9° A União, os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as respectivas agências de fomento concederão recursos para a execução de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação pelas ECTIs públicas e privadas ou diretamente aos pesquisadores a elas vinculados por termo de outorga e de auxílio financeiro, ou instrumentos jurídicos assemelhados.

§1° A celebração dos instrumentos previstos no caput depende de prévia aprovação do plano de trabalho, o qual deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

I - identificação do objeto a ser executado;

II - metas a serem atingidas;

III - etapas ou fases de execução;

IV - plano de aplicação dos recursos financeiros;

V – contrapartida, econômica ou financeira;

VI - cronograma de desembolso;

VII - previsão de início e fim da execução do objeto, bem assim da conclusão das etapas ou fases programadas;

§2° A vigência dos referidos instrumentos jurídicos deverá ser suficiente à plena realização do objeto, permitidas prorrogações sucessivas justificadas, conforme novo plano de trabalho, para esse fim.

§3° Observada a manutenção do objeto original, os instrumentos de que trata este artigo poderão, justificadamente, ter acréscimo de recursos em quantidade suficiente à sua completa execução, o que se fará por termo aditivo e ajuste do plano de trabalho.

§4° Até o limite previsto em regulamento, os remanejamentos no plano de aplicação serão realizados pelo pesquisador ou ECTI, com posterior justificativa ao órgão ou agência de fomento.

§5° Acima do limite do parágrafo anterior, as solicitações de remanejamento deverão ser encaminhadas previamente ao órgão ou agência de fomento, que deverá responder em até 30 (trinta) dias, sendo considerado o silencio como autorização tácita.

§6° Ficam dispensados do registro no Sistema de Gestão de Convênios e Contratos de Repasse - SICONV os instrumentos firmados nos termos do *caput* deste artigo.

Art. 10. É facultado à ECTI pública celebrar acordos de parceria para realização de atividades conjuntas de pesquisa científica e tecnológica e desenvolvimento de tecnologia, produto ou processo, com ECTIs públicas ou privadas.

§1° As partes deverão prever, em instrumentos jurídicos específicos, a titularidade da propriedade intelectual e a participação nos resultados da exploração das criações resultantes da parceria, assegurando aos signatários o direito ao licenciamento, observado o disposto nos §§ 4º e 5º do art. 6º desta Lei.

§ 2º A propriedade intelectual e a participação nos resultados referidas no § 1º deste artigo serão asseguradas, desde que previsto nos instrumentos jurídicos específicos, na proporção equivalente ao montante do valor agregado do conhecimento já existente no início da parceria e dos recursos humanos, financeiros e materiais alocados pelas partes.

Art. 11. Os instrumentos firmados entre as ECTIs públicas e privadas, as fundações de apoio, agências de fomento e pesquisadores, cujo objeto seja compatível com a finalidade desta Lei, poderão prever recursos para cobertura de despesas operacionais e administrativas incorridas na execução dos respectivos projetos, observados os critérios do regulamento desta Lei.

Art. 12. A ECTI pública poderá ceder seus direitos sobre a criação, mediante manifestação expressa e motivada, nos casos e condições definidos em suas próprias normas, para que o criador os exerça em seu próprio nome e sob sua inteira responsabilidade, nos termos da legislação pertinente.

Parágrafo único. A manifestação prevista no caput deste artigo deverá ser proferida pelo órgão ou autoridade máxima da ECTI pública, ouvido previamente o Núcleo de Inovação Tecnológica-NIT.

Art. 13. É vedado ao dirigente, ao criador ou a qualquer servidor, militar, empregado ou prestador de serviços de ECTI pública divulgar, noticiar ou publicar qualquer aspecto de criações de cujo desenvolvimento tenha participado diretamente ou tomado conhecimento por força de suas atividades, sem prévia e expressa autorização da ECTI pública.

Art. 14. É assegurada ao criador participação mínima de 5% (cinco por cento) e máxima de 1/3 (um terço) nos ganhos econômicos, auferidos pela ECTI pública, resultantes de contratos de transferência de tecnologia e de licenciamento para outorga de direito de uso ou de exploração de criação protegida da qual tenha sido o inventor, obtentor ou autor, aplicando-se, no que couber, o disposto no parágrafo único do art. 93 da Lei Federal n. 9.279, de 14 de maio de 1996.

§ 1º A participação de que trata o caput deste artigo poderá ser partilhada pela ECTI pública entre os membros da equipe de pesquisa e desenvolvimento tecnológico que tenham contribuído para a criação.

§ 2º Entende-se por ganhos econômicos toda forma de *royalties*, remuneração ou quaisquer benefícios financeiros resultantes da exploração direta ou por terceiros, deduzidas as despesas, encargos e obrigações legais decorrentes da proteção da propriedade intelectual.

§ 3º A participação prevista no caput deste artigo obedecerá ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 8º.

§ 4º A participação referida no caput deste artigo será paga pela ECTI pública em prazo não superior a 1 (um) ano após a realização da receita que lhe servir de base.

Art. 15. Para a execução do disposto nesta Lei, ao pesquisador público é facultado o completo afastamento para prestar colaboração a outra ECTI, pública ou privada sem fins lucrativos, nos termos do inciso II do art. 93 da Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990, observada a conveniência da ECTI de origem.

§ 1º As atividades desenvolvidas pelo pesquisador público na instituição de destino devem ser compatíveis com a natureza do cargo efetivo, cargo militar ou emprego público por ele exercido na ECTI de origem.

CD148288 26670

§ 2º Durante o período de afastamento de que trata o caput deste artigo, é assegurado ao pesquisador público o vencimento do cargo efetivo, o soldo do cargo militar ou o salário do emprego público da ECTI de origem, acrescido das vantagens pecuniárias permanentes estabelecidas em lei, bem como progressão funcional e os benefícios do plano de seguridade social ao qual estiver vinculado.

§ 3º As gratificações específicas do exercício do magistério somente serão garantidas, na forma do § 2º deste artigo, caso o pesquisador público se mantenha na atividade docente em ECTI de destino.

§ 4º No caso de pesquisador público em instituição militar, seu afastamento estará condicionado à autorização do Comandante da Força à qual se subordine a instituição militar a que estiver vinculado.

Art. 16. O pesquisador público sob regime de dedicação exclusiva poderá, desde que sem prejuízo das atividades de ensino e pesquisa, participar da execução de projetos no âmbito desta Lei que envolvam sua ECTI, ou exercer atividades remuneradas de pesquisa e inovação em ECTIs privadas.

Art. 17. A critério da administração pública, poderá ser concedida ao pesquisador público, desde que não esteja em estágio probatório, licença sem remuneração para constituir empresa com a finalidade de desenvolver atividade empresarial relativa à inovação.

§ 1º A licença a que se refere o caput deste artigo dar-se-á pelo prazo de até 3 (três) anos consecutivos, renovável por igual período.

§ 2º Não se aplica ao pesquisador público que tenha constituído empresa na forma deste artigo, durante o período de vigência da licença, o disposto no inciso X do art. 117 da Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

§ 3º Caso a ausência do servidor licenciado acarrete prejuízo às atividades da ECTI integrante da administração direta ou constituída na forma de autarquia ou fundação, poderá ser efetuada contratação temporária nos termos da Lei no 8.745, de 9 de dezembro de 1993, independentemente de autorização específica.

Art. 18. A ECTI pública deverá dispor de Núcleo de Inovação Tecnológica, próprio ou em associação com outras ECTIs, com a finalidade de gerir sua política de inovação.

Parágrafo único. São competências mínimas do Núcleo de Inovação Tecnológica:

I - zelar pela manutenção da política institucional de estímulo à proteção das criações, licenciamento, inovação e outras formas de transferência de tecnologia;

II - avaliar e classificar os resultados decorrentes de atividades e projetos de pesquisa para o atendimento das disposições desta Lei;

III - avaliar solicitação de inventor independente para adoção de invenção na forma do art. 29;

IV - opinar pela conveniência e promover a proteção das criações desenvolvidas na ECTI pública;

V - opinar quanto à conveniência de divulgação das criações desenvolvidas na ECTI pública, passíveis de proteção intelectual;

VI - acompanhar o processamento dos pedidos e a manutenção dos títulos de propriedade intelectual da ECTI pública.

Art. 19. A ECTI pública, por intermédio do Ministério ou órgão ao qual seja subordinada ou vinculada, manterá o Ministério da Ciência e Tecnologia informado quanto:

I - à política de propriedade intelectual da ECTI pública;

II - às criações desenvolvidas no âmbito da ECTI pública;

III - às proteções requeridas e concedidas; e

IV - aos instrumentos jurídicos de licenciamento ou de transferência de tecnologia firmados.

Art. 20. As ECTIs públicas, na elaboração e execução dos seus orçamentos, adotarão as medidas cabíveis para a administração e gestão da sua política de inovação para permitir o recebimento de receitas e o pagamento de despesas decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 5º, 6º, 8º e 10, o pagamento das despesas para a proteção da propriedade intelectual e os pagamentos devidos aos criadores e eventuais colaboradores.

Parágrafo único. Os recursos financeiros de que trata o caput deste artigo, percebidos pelas ECTIs públicas, constituem receita própria e deverão ser aplicados, exclusivamente, em objetivos institucionais de pesquisa, desenvolvimento e inovação.

CAPÍTULO IV

DO ESTÍMULO À INOVAÇÃO NAS ECTIs PRIVADAS COM FINS LUCRATIVOS

Art. 21. A União, os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as agências de fomento promoverão e incentivarão o desenvolvimento de produtos e processos inovadores em ECTIs privadas com fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa, mediante a concessão de recursos financeiros, humanos, materiais ou de infra-estrutura, a serem ajustados em instrumentos específicos, destinados a apoiar atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação, para atender às prioridades da política industrial e tecnológica nacional.

§ 1º As prioridades da política industrial e tecnológica nacional de que trata o caput deste artigo serão estabelecidas em regulamento.

§ 2º - O estímulo de que trata o *caput* compreenderá, dentre outras, ações visando:

I - a constituição de parcerias estratégicas e o desenvolvimento de projetos de cooperação envolvendo ECTIs privadas, voltadas para as atividades de pesquisa e desenvolvimento, que tenham por objetivo a geração de produtos e processos inovadores;

II - a criação de incubadoras de ECTIs privadas;

III - a criação, a implantação e a consolidação de parques tecnológicos;

IV - a implantação de redes cooperativas para inovação tecnológica;

V - a adoção de mecanismos para captação, criação ou consolidação de centros de pesquisa e desenvolvimento de empresas nacionais ou estrangeiras.

Art. 22. O estímulo à inovação será restrito à cobertura dos custos da pesquisa, desenvolvimento e inovação constantes em projeto aprovado, e ficará limitado exclusivamente a atender:

I - despesas de pessoal tais como remuneração de pesquisadores, técnicos e pessoal de apoio empregado exclusivamente na atividade de pesquisa, desenvolvimento e inovação;

II - despesas com instrumentos, equipamentos, imóveis e construções destinados exclusiva e permanentemente à atividade de pesquisa, desenvolvimento e inovação, vedado o arrendamento dos mesmos em base comercial;

III - despesas com consultorias e serviços equivalentes usados exclusivamente na atividade de pesquisa, desenvolvimento e inovação, incluindo-se aí a aquisição de resultados de pesquisas, de conhecimentos técnicos, patentes;

IV - despesas gerais adicionais em que se incorra diretamente em consequência das atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação;

V - outras despesas correntes, como as de materiais, suprimentos e assemelhados, em que se incorra diretamente em consequência das atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação;

Art. 23. São instrumentos de estímulo à inovação nas ECTIs privadas com fins lucrativos, dentre outros:

I - Subvenção Econômica;

II - Financiamento;

III - Participação societária;

IV - Voucher tecnológico.

V - Encomenda tecnológica.

§1º O disposto nos parágrafos e incisos do artigo 15 aplica-se aos instrumentos de que trata este artigo.

§2º A União, os Estados, os Municípios e o Distrito Federal poderão integrar um ou mais instrumentos a fim de conferir efetividade aos programas de inovação nas ECTIs privadas, bem como para obter o percentual mínimo de contrapartida previsto na legislação aplicável.

Art. 24. A concessão da subvenção econômica implica, obrigatoriamente, na assunção de contrapartida pela beneficiária, na forma estabelecida nos instrumentos de ajuste específicos.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a subvenção econômica de que trata este artigo, assegurada a destinação de percentual mínimo dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT.

§ 2º Os recursos de que trata o § 1º deste artigo serão objeto de programação orçamentária em categoria específica do FNDCT, não sendo obrigatória sua aplicação na destinação setorial originária, sem prejuízo da alocação de outros recursos do FNDCT destinados à subvenção econômica.

Art. 25. Nos financiamentos previstos nesta Lei, as taxas de juros serão definidas no regulamento, possibilitada a isenção quando o beneficiário adimplir nos prazos fixados o principal atualizado monetariamente.

Art. 26. Ficam autorizados a União, os Estados, os Municípios e o Distrito Federal a realizar aporte de capital em ECTI privada com fins lucrativos, [illegible] participação societária minoritária, cujos recursos serão aplicados exclusivamente em

48288.28670

atividades que visem ao desenvolvimento de projetos científicos ou tecnológicos para obtenção de produto ou processo inovadores.

§1º A alienação dos ativos referidos no *caput* deste artigo, quando listados em bolsa de valores, dispensa realização de licitação.

§2º Os cotistas terão direito de preferência na recompra da participação em sociedades limitadas, proporcionalmente à sua posição anterior à operação.

Art. 27. Os órgãos e agências de fomento, em matéria de interesse público, poderão contratar diretamente ECTI privada, isoladamente ou em consórcio voltadas para atividades de pesquisa, de reconhecida capacitação tecnológica no setor, visando à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento, que envolvam risco tecnológico, para solução de problema técnico específico ou obtenção de produto ou processo inovador.

§ 1º O reconhecimento da capacitação tecnológica prevista no caput levará em consideração o conceito mantido pela ECTI privada no campo de sua especialidade, decorrente de desempenho anterior, estudos, experiências, publicações, organização, aparelhamento, equipe técnica, ou de outros requisitos relacionados com suas atividades, permita inferir que o seu trabalho é essencial e indiscutivelmente o mais adequado à plena satisfação do objeto do contrato, dispensada a seleção pública.

§ 2º Considerar-se-á desenvolvida na vigência do contrato a que se refere o caput deste artigo a criação intelectual pertinente ao seu objeto cuja proteção seja requerida pela contratada até 2 (dois) anos após o seu término.

§ 3º Findo o contrato sem alcance integral ou com alcance parcial do resultado almejado, o órgão ou agência de fomento, a seu exclusivo critério, poderá, mediante auditoria técnica e financeira independente, prorrogar seu prazo de duração ou elaborar relatório final dando-o por encerrado.

§ 4º O pagamento decorrente da contratação prevista no caput deste artigo será efetuado proporcionalmente ao resultado obtido nas atividades de pesquisa e desenvolvimento pactuadas.

Art. 28. As agências de fomento deverão promover, por meio de programas específicos, ações de estímulo à inovação nas micro e pequenas empresas, inclusive mediante extensão tecnológica realizada pelas ECTI.

CAPÍTULO V

DO ESTÍMULO AO INVENTOR INDEPENDENTE

Art. 29. Ao inventor independente que comprove depósito de pedido de patente é facultado solicitar a adoção de sua criação por ECTI, agência ou órgão de fomento, que decidirá livremente quanto à conveniência e oportunidade da solicitação, visando à elaboração de projeto voltado a sua avaliação para futuro desenvolvimento, incubação, utilização e industrialização pelo setor econômico.

§ 1º O Núcleo de Inovação Tecnológica, quando houver, avaliará a invenção, a sua afinidade com a respectiva área de atuação e o interesse no seu desenvolvimento.

§ 2º O Núcleo informará ao inventor independente, no prazo máximo de 6 (seis) meses, a decisão quanto à adoção a que se refere o caput deste artigo.

§ 3º Adotada a invenção por uma ECTI, agência ou órgão de fomento, o inventor independente comprometer-se-á, mediante instrumento jurídico específico, a compartilhar os eventuais ganhos econômicos auferidos com a exploração da invenção protegida.

CAPÍTULO VI

DOS FUNDOS DE INVESTIMENTO

Art. 30. Fica autorizada a instituição de fundos mútuos de investimento em ECTIs privadas com fins lucrativos, cuja atividade principal seja a inovação, caracterizados pela comunhão de recursos captados por meio do sistema de distribuição de valores mobiliários, na forma da Lei Federal n. 6.385, de 7 de dezembro de 1976, destinados à aplicação em carteira diversificada de valores mobiliários de emissão dessas empresas.

Parágrafo único. A Comissão de Valores Mobiliários editará normas complementares sobre a constituição, o funcionamento e a administração dos fundos, no prazo de 90 (noventa) dias da data de publicação desta Lei.

CAPÍTULO VII

DA FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS

Art. 31. A União, os Estados, os Municípios, o Distrito Federal, e os órgãos e agências de fomento concederão bolsas destinadas à formação e capacitação de recursos humanos e à agregação de especialistas em ECTI, que contribuam para a execução de projetos de pesquisa ou de desenvolvimento tecnológico, assim como atividades de extensão inovadora e transferência de tecnologia.

§1º Quando concedidas no âmbito de projetos específicos, as bolsas deverão estar expressamente previstas no plano de trabalho, identificados valores, periodicidade, duração e beneficiários.

§ 2º O servidor, o militar ou o empregado público da ECTI envolvido na execução das atividades previstas no §1º deste artigo poderá receber bolsa de estímulo à inovação diretamente de fundação de apoio ou agência de fomento.

§3º As bolsas de que trata este artigo constituem-se em doação civil para realização de estudos, projetos de pesquisa científica e tecnológica e desenvolvimento de tecnologia, produto ou processo inovadores, não configurando contraprestação de serviços.

§4º Dentre as atividades do bolsista, poderão estar incluídas as ações de ensino, desde que realizadas como ações secundárias, não configurando contraprestação de serviços.

§5º As bolsas concedidas nos termos deste artigo são isentas do imposto de renda e não integram a base de cálculo da contribuição previdenciária.

§6º Os órgãos e agências de fomento estabelecerão as políticas de concessão, as modalidades e valores das bolsas de que trata este artigo.

CAPÍTULO VIII
DO ACESSO À BIODIVERSIDADE

Art. 32. O acesso a amostra de componente do patrimônio genético e de conhecimento tradicional associado para fins exclusivos de pesquisa e desenvolvimento nas áreas biológicas e afins, em quantidades razoáveis, nos termos de regulamentação, independerá de autorização prévia.

Parágrafo único A extração de componente do patrimônio genético para fins de produção e comercialização depende de autorização do Conselho de Gestão do Patrimônio Genético, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente.

CAPÍTULO IX

DAS IMPORTAÇÕES

Art. 33. São isentas dos impostos de importação e sobre produtos industrializados e do adicional ao frete para renovação da marinha mercante as importações de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, bem como suas partes e peças de reposição, acessórios, matérias-primas e produtos intermediários, destinados à pesquisa científica, tecnológica e inovação, nos termos desta lei.

§ 1º As importações de que trata este artigo receberão tratamento prioritário, simplificado e célere, dispensadas do exame de similaridade, da emissão de guia de importação ou documento de efeito equivalente e controles prévios ao despacho aduaneiro.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se somente às importações realizadas por órgãos e agências de fomento, por ECTIs ou por pesquisadores na coordenação ou execução de programas de pesquisa científica, tecnológica, de inovação ou de ensino, devidamente credenciados pelo CNPq.

§ 3º Decreto do Chefe do Poder Executivo Federal regulamentará o presente artigo, dispondo especialmente sobre:

I – definição de portos e aeroportos que concentrarão o despacho aduaneiro das importações destinadas à pesquisa;

II – as hipóteses de dispensa da conferência física das mercadorias;

III – a extensão dos benefícios da importação facilitada aos serviços de entrega expressa, na modalidade acompanhada e desacompanhada;

IV – a responsabilização do pesquisador e da ECTI à qual estiver vinculado, pelos danos à saúde individual ou coletiva e ao meio ambiente decorrentes da alteração da finalidade declarada para o ingresso do material no território nacional;

V – a determinação das atribuições e competências conferidas aos agentes fiscais e gestores responsáveis pelo despacho aduaneiro e, sobretudo, os limites ao seu exercício.

Art. 34. É vedada aos agentes fiscais e gestores responsáveis pelo [redacted] prática de qualquer ato ou omissão que dificulte ou obste a forma célere e simplificada de desembaraço de bens destinados à pesquisa científica, tecnológica e de inovação, sob pena de responsabilização administrativa, civil e criminal pelos danos ao bem, ou sua eventual deterioração em razão da demora.

CAPÍTULO X

DAS AQUISIÇÕES E CONTRATAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS EM CT&I

Seção I
Dos princípios, das seleções e da aquisição direta

Art. 35. As aquisições de bens e as contratações de serviços destinados exclusivamente a pesquisa, desenvolvimento e inovação reger-se-ão pelos princípios básicos da legalidade, impessoalidade, moralidade, probidade, publicidade, sustentabilidade, razoabilidade e busca permanente e prioritária pela qualidade, durabilidade e da adequação aos seus objetivos.

Parágrafo único. Compreende-se entre os bens mencionados no *caput* aqueles destinados a instrumentalizar a execução dos projetos, inclusive materiais de expediente, mobiliário, e semelhantes.

Art. 36. A contratação de serviços e a aquisição de bens efetuar-se-ão mediante procedimento de Seleção, exceto nos casos de aquisições diretas previstas nesta Lei.

Art. 37. Quando realizada pelas ECTIs privadas, a Seleção Mediante Orçamentos consistirá na obrigação de apresentação de no mínimo três orçamentos, obtidos entre interessados do ramo pertinente ao objeto a ser contratado ou adquirido, conforme plano de trabalho ou projeto básico.

§ 1º A proposta mais vantajosa, nos termos da solicitação de orçamento, será considerada a vencedora.

§ 2º Quando, por limitações do mercado, for impossível a obtenção do número mínimo de orçamentos, essa circunstância deverá ser devidamente justificada.

§ 3º Somente poderão participar da Seleção os interessados legalmente constituídos.

Art. 38. Nas aquisições e contratações realizadas pelas ECTIs públicas, a Seleção Simplificada deverá ser precedida de Ato Convocatório e termo de referência, necessariamente publicado no sítio eletrônico da Instituição ou da respectiva agência de fomento, e no Diário Oficial, com interregno de tres a quinze dias para apresentação das propostas em envelopes lacrados, podendo este prazo ser prorrogado mediante justificativa e discricionariedade do administrador público.

§ 1º Somente poderão participar da Seleção os interessados legalmente constituídos.

§ 2º As propostas serão abertas em sessão pública, presencial ou eletrônica, seguida da etapa de lances em ordem decrescente, facultados a todos os interessados.

§ 3º O interessado que oferecer a proposta mais vantajosa, nos termos do Ato Convocatório, deverá apresentar, na própria sessão, certidão negativa ou [illegible] com efeito negativa de débitos relativos aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e à dívida ativa da União, certificado de regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço- FGTS, trabalhista, de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, bem como, quando for o caso, de comprovação de que atenda às exigências do Ato Convocatório quanto à habilitação jurídica e qualificações técnicas e econômico-financeiras.

48288.28

§ 4º Declarado o vencedor, mediante necessária publicação no sítio eletrônico da instituição ou da Agência de Fomento, inclusive do mapa de preços, o mesmo será convocado a firmar o contrato, ou seu substituto quando o objeto for de menor complexidade ou de entrega imediata.

§ 5º Ficam resguardadas as prerrogativas legais concedidas às Micro e Pequenas Empresas.

§ 6º Quando a proposta mais vantajosa não atingir o valor de referência, o responsável pela equipe da Seleção poderá negociar com o interessado até obter aquele valor.

§ 7º Em caso de empate nas propostas, considerados benefícios de micro e pequenas empresas, o desempate se dará por sorteio.

§ 8º As aquisições e contratações das fundações de apoio, no âmbito desta lei, serão regidas por seu próprio regulamento ou, não o havendo, seguirão o disposto na Seleção Simplificada.

§ 9º As fundações de amparo, quando na execução de projetos de CT&I, utilizarão o procedimento da Seleção Simplificada.

§ 10º As empresas estrangeiras que não funcionem no país, atenderão ao estabelecido neste capítulo mediante documentos autenticados pelos respectivos consulados e traduzidos por tradutor juramentado, devendo ter, ainda, representação legal no Brasil, com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente pela representada.

Art. 39. Os serviços a serem contratados serão realizados nos seguintes regimes:

a) empreitada por preço global;

b) empreitada por preço unitário;

c) empreitada integral.

Parágrafo único. O contratado, na execução do contrato, sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, poderá subcontratar partes do serviço, até o limite admitido, em cada caso, pela contratante.

Art. 40. O Ato Convocatório conterá, no mínimo:

I – definição do objeto com especificação técnica;

II – exigências de habilitação;

III – critérios de aceitação das propostas;

IV – sanções por inadimplemento;

V – cláusulas do contrato com fixação de prazos para fornecimento e pagamento;

VI – normas de procedimento;

VII – meios de recurso e impugnação;

VIII – minuta de contrato, quando for aplicável.

§ 1º - É vedada a utilização de critérios de julgamento que possam favorecer qualquer proponente.

§ 2º - Não será considerada qualquer oferta não prevista no Ato Convocatório.

§ 3º - Não se admitirá proposta que apresente preço global ou unitário simbólico, irrisório ou de valor zero.

§ 4º - Serão desclassificadas as propostas que não atenderem às exigências do Ato Convocatório.

§ 5° Nos processos de Seleção Simplificada, poderá ser estabelecida margem de preferência para produtos manufaturados e para serviços nacionais que atendam a normas técnicas brasileiras.

§ 6º A margem de preferência de que trata o § 5º será estabelecida com base em estudos revistos periodicamente, em prazo não superior a 5 (cinco) anos, que levem em consideração:

I - geração de emprego e renda;

II - efeito na arrecadação de tributos federais, estaduais e municipais;

III - desenvolvimento e inovação tecnológica realizados no País;

IV - custo adicional dos produtos e serviços; e

V - em suas revisões, análise retrospectiva de resultados.

§ 7º Para os produtos manufaturados e serviços nacionais resultantes de desenvolvimento e inovação tecnológica realizados no País, poderá ser estabelecida margem de preferência adicional àquela prevista no § 5º.

§ 8º As margens de preferência por produto, serviço, grupo de produtos ou grupo de serviços, a que se referem os §§ 5º e 7º, serão definidas pelo Poder Executivo federal, não podendo a soma delas ultrapassar o montante de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o preço dos produtos manufaturados e serviços estrangeiros.

§ 9º As disposições contidas nos §§ 5º e 7º deste artigo não se aplicam aos bens e aos serviços cuja capacidade de produção ou prestação no País seja inferior à quantidade a ser adquirida ou contratada.

§ 10. A margem de preferência a que se refere o § 5º poderá ser estendida, total ou parcialmente, aos bens e serviços originários dos Estados Partes do Mercado Comum do Sul - Mercosul.

Art. 41. A Aquisição Direta dar-se-á nos seguintes casos:

I – Nas contratações e aquisições cujo valor global não ultrapasse R$30.000,00 (trinta mil reais), conforme a natureza do objeto;

II – Em casos de emergência ou calamidade pública, por até 180 (cento e oitenta) dias;

III – Nos casos em que seja caracterizada a inviabilidade de competição, notória especialização, singular especificidade ou alta complexidade do objeto, mediante justificativa técnica pormenorizada emitida pelo demandante.

IV – Quando não acudirem interessados na Seleção Simplificada, e sua repetição gerar prejuízos à administração pública.

§ 1º Além dos demais critérios, a justificativa técnica prevista no inciso III poderá levar também em consideração qualidades da marca, modelo e características vantajosas da garantia e assistência técnica.

§ 2º A justificativa técnica será considerada idônea e sua impugnação, inclusive pelos órgãos de controle, internos e externos, deverá ser contestada tecnicamente por quem detenha, no mínimo, as mesmas credenciais e títulos acadêmicos daquele que emitiu a justificativa.

§ 2º O valor previsto no inciso I será atualizado anualmente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou outro índice que o substitua.

Seção II
Da formalização e da execução dos contratos

Art. 42. Os contratos firmados com base nesta lei estabelecerão, com clareza e precisão, as condições para sua execução, expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos do Ato Convocatório e da proposta a que se vinculam.

§1º - O Ato Convocatório, previsto para a modalidade Seleção Simplificada, deverá conter entre as condições o prazo de vigência do contrato.

§2º - Os contratos poderão ter vigência de 60 (sessenta) meses mantido o equilíbrio econômico financeiro.

§3º - Serão permitidos prorrogações, acréscimos e supressões financeiras, até plena conclusão das ações às quais se vinculam os contratos, mediante justificativa técnica pormenorizada e avaliação de mercado.

§4º - O contratado fica obrigado a aceitar, nas mesmas condições contratuais, as supressões que se fizerem nos serviços ou aquisições, até 25% (vinte e cinco por cento) do valor inicial atualizado do contrato.

Art. 43. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:

I - o objeto e seus elementos característicos;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o preço e as condições de pagamento, os critérios, data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os prazos de início de etapas de execução, de conclusão, de entrega, de recebimentos provisório e definitivo, conforme o caso;

V - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

VI - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VII - os direitos e as responsabilidades das partes, as penalidades cabíveis e os valores das multas;

VIII - os casos de rescisão;

IX - o reconhecimento dos direitos da ECTI pública, em caso de rescisão administrativa;

X - as condições de importação, a data e a taxa de câmbio para conversão, quando for o caso;

XI - a vinculação ao Ato Convocatório ou ao termo de aquisição direta e à proposta do vencedor;

XII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

XIII - a obrigação do contratado de manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas. todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na Seleção Simplificada.

§ 1º Nos contratos celebrados pelas ECTIs públicas com pessoas físicas ou jurídicas, inclusive aquelas domiciliadas no estrangeiro, deverá constar necessariamente cláusula que declare competente o foro da sede da ECTI para dirimir qualquer questão contratual.

§ 2º Os contratos celebrados pelas ECTIs privadas, em decorrência de seleção mediante orçamentos ou aquisição direta, serão regidos pelo Código Civil.

§ 3º Quando as condições de mercado exigirem, poderá ser prevista a antecipação de pagamento, total ou parcial, devidamente justificada.

Art. 44. É facultado à ECTI pública convocar o interessado remanescente, na ordem de classificação, para assinatura de contrato, ou revogar o procedimento, caso o vencedor convocado, no prazo estabelecido, não assine o contrato ou não retire e aceite o instrumento substituto, responsabilizando-se este pelos prejuízos causados.

Art. 45. A inexecução total ou parcial do contrato acarreta a sua rescisão, respondendo a parte que a causou com as consequências contratuais e as previstas em lei.

Art. 46. Para os fins desta Lei, considera-se como adimplemento da obrigação contratual a entrega do bem, a prestação do serviço, assim como qualquer outro evento contratual cuja validade seja atestada pela ECTI.

Seção III
Das garantias

Art. 47. À ECTI é facultado exigir, em cada caso, prestação de garantia nas contratações de compras ou serviços.

§ 1º - A garantia a que se refere o *caput* deste artigo será prestada mediante:

I – Caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública;

II – Fiança bancária;

III – Seguro Garantia.

§ 2º - A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato ou da sua rescisão.

Seção IV
Dos recursos

Art. 48. Das decisões decorrentes da aplicação desta Lei cabe recurso no prazo de 3 (três) dias úteis a contar da divulgação de:

I – Julgamento das propostas;

II – Habilitação ou inabilitação do interessado;

III – Anulação ou revogação do procedimento;

IV – Rescisão do contrato;

V – Da aplicação de penalidade.

§ 1º - O recurso será dirigido ao responsável pela decisão contestada, que terá oportunidade de reconsiderá-la.

§ 2º -Mantida a decisão, o responsável deverá encaminhar o recurso à autoridade superior, que decidirá no prazo de 3 (três) dias úteis.

§ 3º - A interposição de recurso previsto nos incisos I a III deste artigo, será comunicada aos demais interessados, que poderão impugná-lo no prazo de 3 (três) dias úteis.

Art. 49. Os recursos serão recebidos com efeito suspensivo.

Seção V

Da inexecução e da rescisão dos contratos

Art. 50. A inexecução total ou parcial do contrato enseja a [illegible] com as consequências contratuais e as previstas em lei ou regulamento.

Art. 51. Constituem motivo para rescisão do contrato:

I - o não cumprimento de cláusulas contratuais, especificações, projetos ou prazos;

II - o cumprimento irregular de cláusulas contratuais, especificações, projetos e prazos;

III - a lentidão do seu cumprimento, levando a ECTI pública a comprovar a impossibilidade da conclusão do serviço ou do fornecimento, nos prazos estipulados;

IV - o atraso injustificado no início do serviço ou fornecimento;

V - a paralisação do serviço ou do fornecimento, sem justa causa e prévia comunicação à ECTI pública;

VI - a subcontratação total ou parcial do seu objeto, a associação do contratado com outrem, a cessão ou transferência, total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, não admitidas no Ato Convocatório e no contrato;

VII - o desatendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como as de seus superiores;

VIII - o cometimento reiterado de faltas na sua execução;

IX - a decretação de liquidação judicial ou a instauração de insolvência civil;

X - a dissolução da sociedade ou o falecimento do contratado;

XI - a alteração social ou a modificação da finalidade ou da estrutura da empresa, que prejudique a execução do contrato;

XII - razões de interesse público, de alta relevância e amplo conhecimento, justificadas e determinadas pela máxima autoridade da esfera administrativa a que está subordinado o contratante e exaradas no processo administrativo a que se refere o contrato;

XIII - a supressão, por parte da ECTI pública, de serviços ou aquisições, acarretando modificação do valor inicial do contrato além do limite permitido no § 4º do art. 42 desta Lei;

XIV - a suspensão de sua execução, por ordem escrita da ECTI pública, por prazo superior a 120 (cento e vinte) dias, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, ou ainda por repetidas suspensões que totalizem o mesmo prazo, assegurado ao contratado, nesses casos, o direito de optar pela suspensão do cumprimento das obrigações assumidas até que seja normalizada a situação;

XV - o atraso superior a 90 (noventa) dias dos pagamentos devidos pela ECTI pública decorrentes de serviços ou fornecimento, ou parcelas destes, já recebidos ou executados, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, assegurado ao contratado o direito de optar pela suspensão do cumprimento de suas obrigações até que seja normalizada a situação;

XVI - a não liberação, por parte da ECTI pública, de área, local ou objeto para execução de serviço ou fornecimento, nos prazos contratuais, bem como das fontes de materiais naturais especificadas no projeto;

XVII - a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, regularmente comprovada, impeditiva da execução do contrato.

XVIII – descumprimento do disposto no inciso XXXIII, do art. 7o, da Constituição Federal, sem prejuízo das sanções penais cabíveis.

Parágrafo único. Os casos de rescisão contratual serão formalmente motivados nos autos do processo, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

Art. 52. A rescisão do contrato poderá ser:

I - determinada por ato unilateral e escrito da ECTI pública, nos casos enumerados nos incisos I a XII, XVII e XVIII do artigo anterior;

II - amigável, por acordo entre as partes, reduzida a termo no processo da Seleção Simplificada, desde que haja conveniência para a ECTI pública;

III - judicial, nos termos da legislação;

§ 1º A rescisão administrativa ou amigável deverá ser precedida de autorização escrita e fundamentada da autoridade competente.

§ 2º Quando a rescisão ocorrer com base nos incisos XIII a XVI do artigo anterior, sem que haja culpa do contratado, será este ressarcido dos prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido, tendo ainda direito a:

I - devolução de garantia;

II - pagamentos devidos pela execução do contrato até a data da rescisão;

§ 3º Ocorrendo impedimento, paralisação ou sustação do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente por igual tempo.

Art. 53. A rescisão de que trata o inciso I do *caput* do artigo anterior acarreta as seguintes consequências, sem prejuízo das sanções previstas nesta Lei:

I - assunção imediata do objeto do contrato, no estado e local em que se encontrar, por ato próprio da ECTI pública;

II - execução da garantia contratual, para ressarcimento da ECTI pública, e dos valores das multas e indenizações a ela devidos;

III - retenção dos créditos decorrentes do contrato até o limite dos prejuízos causados à ECTI pública.

Parágrafo único. A aplicação das medidas previstas nos incisos I e II deste artigo fica a critério da ECTI pública, que poderá dar continuidade ao serviço por execução direta ou indireta.

Seção VI

Das sanções administrativas

Art. 54. A recusa injustificada do vencedor da Seleção Simplificada em assinar o contrato, aceitar ou retirar o instrumento equivalente, dentro do prazo estabelecido pela ECTI pública, caracteriza o descumprimento total da obrigação assumida, sujeitando-o às penalidades legalmente estabelecidas.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos interessados convocados nos termos do art. 44 desta Lei, que não aceitarem a contratação, nas mesmas condições propostas pelo primeiro vencedor, inclusive quanto ao prazo e preço.

Art. 55. Os agentes das ECTIs que praticarem atos em desacordo com os preceitos desta Lei ou visando a frustrar os objetivos da Seleção sujeitam-se às sanções previstas nesta Lei e nos regulamentos próprios, sem prejuízo das responsabilidades civil e criminal que seu ato ensejar.

Art. 56. Os crimes definidos nesta Lei, ainda que simplesmente tentados, sujeitam os seus autores, quando servidores públicos, além das sanções penais, à perda do cargo, emprego, função ou mandato eletivo.

Art. 57. Considera-se servidor público, para os fins desta Lei, aquele que exerce, mesmo que transitoriamente ou sem remuneração, cargo, função ou emprego público.

§ 1º Equipara-se a servidor público, para os fins desta Lei, quem exerce cargo, emprego ou função em entidade paraestatal, assim consideradas, além das fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, as demais entidades sob controle, direto ou indireto, do Poder Público.

§ 2º A pena imposta será acrescida da terça parte, quando os autores dos crimes previstos nesta Lei forem ocupantes de cargo em comissão ou de função de confiança em órgão da ECTI pública.

Art. 58. O atraso injustificado na execução do contrato sujeitará o contratado à multa de mora, na forma prevista no Ato Convocatório ou no contrato.

§ 1º A multa a que alude este artigo não impede que a ECTI pública rescinda unilateralmente o contrato e aplique as outras sanções previstas nesta Lei.

§ 2º A multa, aplicada após regular processo administrativo, será descontada da garantia do respectivo contratado.

§ 3º Se a multa for de valor superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela sua diferença, a qual será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela ECTI pública ou ainda, quando for o caso, cobrada judicialmente.

Art. 59. Pela inexecução total ou parcial do contrato a ECTI pública poderá, garantida a prévia defesa, aplicar ao contratado as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa, na forma prevista no Ato Convocatório ou no contrato;

III - suspensão temporária de participação em Seleção Simplificada e Licitação em geral, e impedimento de contratar com a ECTI pública, por prazo não superior a 2 (dois) anos;

IV - declaração de inidoneidade para participar de Seleção Simplificada e Licitação em geral, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contratado ressarcir a ECTI pública pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.

§ 1º Se a multa aplicada for superior ao valor da garantia prestada, além da perda desta, responderá o contratado pela sua diferença, que será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela ECTI pública ou cobrada judicialmente.

§ 2º As sanções previstas nos incisos I, III e IV deste artigo poderão ser aplicadas juntamente com a do inciso II, facultada a defesa prévia do interessado, no respectivo processo, no prazo de 3 (três) dias úteis.

§ 3º A sanção estabelecida no inciso IV deste artigo é de competência exclusiva do Ministro de Estado, do Secretário Estadual ou Municipal, conforme o caso, facultada a defesa do interessado no respectivo processo, no prazo de 10 (dez) dias da abertura de vista, podendo a reabilitação ser requerida após 2 (dois) anos de sua aplicação.

Art. 60. As sanções previstas nos incisos III e IV do artigo anterior poderão também ser aplicadas às empresas ou aos profissionais que, em razão dos contratos regidos por esta Lei:

I - tenham sofrido condenação definitiva por praticarem, por meios dolosos, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

II - tenham praticado atos ilícitos visando a frustrar os objetivos da Seleção;

III - demonstrem não possuir idoneidade para contratar com a ECTI pública em virtude de atos ilícitos praticados.

Seção VII

Dos crimes e das penas

Art. 61. Dispensar ou inexigir seleção simplificada ou mediante orçamentos fora das hipóteses previstas em lei, ou deixar de observar as formalidades pertinentes à aquisição direta:

Pena - detenção, de 3 (três) a 5 (cinco) anos, e multa.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre aquele que, tendo comprovadamente concorrido para a consumação da ilegalidade, beneficiou-se da aquisição direta ilegal, para celebrar contrato com o Poder Público ou com ECTIs.

49288.28670

Art. 62. Frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente, o caráter competitivo do procedimento de seleção simplificada ou mediante orçamentos, com o intuito de obter, para si ou para outrem, vantagem decorrente da adjudicação do objeto da seleção:

Pena - detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa.

Art. 63. Patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a Administração, dando causa à instauração de seleção simplificada ou mediante orçamentos ou à celebração de contrato, cuja invalidação vier a ser decretada pelo Poder Judiciário:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Art. 64. Admitir, possibilitar ou dar causa a qualquer modificação ou vantagem, inclusive prorrogação contratual, em favor do vencedor da seleção simplificada ou mediante orçamentos, durante a execução dos contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em lei, no ato convocatório da licitação ou nos respectivos instrumentos contratuais:

Pena - detenção, de dois a quatro anos, e multa.

Parágrafo único. Incide na mesma pena o contratado que, tendo comprovadamente concorrido para a consumação da ilegalidade, obtém vantagem indevida ou se beneficia, injustamente, das modificações ou prorrogações contratuais.

Art. 65. Impedir, perturbar ou fraudar a realização de qualquer ato de procedimento licitatório:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Art. 66. Devassar o sigilo de proposta apresentada em procedimento de seleção simplificada ou mediante orçamentos, ou proporcionar a terceiro o ensejo de devassá-lo:

Pena - detenção, de 2 (dois) a 3 (três) anos, e multa.

Art. 67. Afastar ou procurar afastar participante de seleção simplificada ou mediante orçamentos, por meio de violência, grave ameaça, fraude ou oferecimento de vantagem de qualquer tipo:

Pena - detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa, além da pena correspondente à violência.

Parágrafo único. Incorre na mesma pena quem se abstém ou desiste de licitar, em razão da vantagem oferecida.

Art. 68. Fraudar, em prejuízo da Fazenda Pública, seleção simplificada ou mediante orçamentos instaurada para aquisição ou venda de bens ou mercadorias, ou contrato dela decorrente:

I - elevando arbitrariamente os preços;

II - vendendo, como verdadeira ou perfeita, mercadoria falsificada ou deteriorada;

III - entregando uma mercadoria por outra;

IV - alterando substância, qualidade ou quantidade da mercadoria fornecida;

V - tornando, por qualquer modo, injustamente, mais onerosa a proposta ou a execução do contrato:

Pena - detenção, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa.

Art. 69. Admitir à seleção simplificada ou mediante orçamentos ou celebrar contrato com empresa ou profissional declarado inidôneo:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Parágrafo único. Incide na mesma pena aquele que, declarado inidôneo, venha a licitar ou a contratar com a Administração.

Art. 70. Obstar, impedir ou dificultar, injustamente, a inscrição de qualquer interessado nos registros cadastrais ou promover indevidamente a alteração, suspensão ou cancelamento de registro do inscrito:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Art. 71. A pena de multa cominada nesta Lei consiste no pagamento de quantia fixada na sentença e calculada em índices percentuais, cuja base corresponderá ao valor da vantagem efetivamente obtida ou potencialmente auferível pelo agente.

§ 1º Os índices a que se refere este artigo não poderão ser inferiores a 2% (dois por cento), nem superiores a 5% (cinco por cento) do valor do contrato selecionado ou celebrado por aquisição direta.

§ 2º O produto da arrecadação da multa reverterá, conforme o caso, à Fazenda Federal, Distrital, Estadual ou Municipal.

CAPÍTULO XI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 72. Os saldos dos recursos dos projetos apoiados na forma desta Lei, enquanto não utilizados, serão obrigatoriamente aplicados em cadernetas de poupança de instituição financeira oficial se a previsão de seu uso for igual ou superior a um mês, ou em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou operação de mercado aberto lastreada em títulos da dívida pública, quando a utilização dos mesmos verificar-se em prazos menores que um mês.

Art. 73. Os recursos repassados e empregados pela União, Estados, Distrito Federal, Municípios e órgãos e agências de fomento com a finalidade de Apoio à Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação serão considerados investimentos e receberão classificação orçamentária como investimento.

Art. 74. Os benefícios fiscais e tributários decorrentes da aplicação de recursos financeiros em projetos de pesquisa e desenvolvimento de CT&I previstos na Lei 11.196, de 21 de novembro de 2005, são aplicáveis às empresas com contabilidade fundada no lucro presumido.

Art. 75. Os bens ou serviços gerados ou adquiridos com a aplicação dos recursos destinados ao estímulo, ou inovação de CT&I serão incorporados, desde sua aquisição no âmbito dos projetos, ao patrimônio da ECTI recebedora.

§ 1° Nos instrumentos celebrados com pessoas físicas, os bens ou serviços incorporar-se-ão à ECTI de vínculo do pesquisador beneficiado.

§ 2° Na prestação de contas deverá ser informado o número de patrimônio dos mesmos.

§3° Os bens de que tratam este artigo ficarão disponíveis para utilização em outras pesquisas, observada a disponibilidade e as regras de acesso da ECTI.

§ 4° As disposições do presente artigo não se aplicam à propriedade intelectual das criações obtidas no âmbito dos projetos apoiados.

Art. 76. A União, os Estados, os Municípios, o Distrito Federal, os órgãos e agências de fomento estabelecerão formas simplificadas e uniformizadas de prestação de contas dos recursos repassados com base nesta lei, a ser realizada, preferencialmente, mediante envio eletrônico de informações.

§1° O acompanhamento e a fiscalização dos projetos priorizarão o alcance dos resultados sobre as formalidades documentais, assim como preponderará a análise da prestação de contas técnica sobre a financeira, permitida a esta última a avaliação por amostragem.

§2° Os documentos comprobatórios permanecerão com a pessoa física ou jurídica que prestar contas, pelo prazo previsto em lei, e somente serão remetidos ao órgão ou agência de fomento concedente do recurso quando expressamente solicitado.

§3° Quando a prestação de contas não for apresentada no prazo ou não for aprovada pelo órgão ou agência de fomento, a inadimplência será registrada em sistema próprio e a autoridade competente, sob pena de responsabilidade solidária, tomará as providências administrativas para regularização da pendência ou reparação do dano em espécie e, se for o caso, procederá à instauração da tomada de contas.

Art. 77. São dispensadas de licitação as contratações pelos órgãos e agências de fomento para dar cumprimento aos artigos 3º, 5º, 26 e 27 da presente Lei.

Art. 78. O inciso V do art. 13 da Lei 6.815 de 19 de agosto de 1980, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art 13 .....

V – na condição de cientista, pesquisador, professor, técnico ou profissional de outra categoria, sob regime de contrato, ou a serviço do Governo brasileiro ou ainda por intermédio de bolsa vinculada a projeto de pesquisa, desenvolvimento e inovação concedida por órgão ou agência de fomento." (NR)

Art. 79. A Lei 11.540, de 12 de novembro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 10. .....
X - o produto do rendimento de suas aplicações em programas e projetos;
.....
XV – devolução das receitas de operações de investimento da FINEP;
XVI - outras que lhe vierem a ser destinadas." (NR)

"Art. 12.....

48288.28670

I - .....

a) projetos de Entidade de Ciência, Tecnologia e Inovação – ECTI, públicas ou privadas sem fins lucrativos, e de cooperação entre ECTIs e empresas;

.....

II - reembolsável, destinados a projetos de desenvolvimento tecnológico de empresas, sob a forma de empréstimo à Finep, que assume o risco integral da operação, observados, cumulativamente, os seguintes limites:

a) o montante anual das operações não poderá ser inferior a 25% (vinte e cinco por cento) das dotações consignadas na lei orçamentária anual ao FNDCT;

III - .....

a) empresas enquadradas como Entidade de Ciência, Tecnologia e Inovação – ECTI pela legislação vigente;

.....

IV - aporte em fundos garantidores de crédito voltados à empresas que visem ao desenvolvimento de projetos científicos ou tecnológicos para obtenção de produto ou processo inovadores.

§ 1º Os recursos tratados no inciso III do caput deste artigo também poderão ser utilizados em fundos de investimentos autorizados pela Comissão de Valores Mobiliários - CVM, para aplicação em empresas inovadoras, desde que o risco assumido seja limitado ao valor da cota.

§ 2º Os empréstimos do FNDCT à Finep,para atender às operações reembolsáveis, devem observar as seguintes condições:

I - juros remuneratórios equivalentes à Taxa Referencial – TR recolhidos pela Finep ao FNDCT, a cada semestre, até o 10º (décimo) dia útil subseqüente a seu encerramento;

.....

§ 4º Os investimentos realizados pela Finep serão ressarcidos ao FNDCT nas condições estabelecidas no Decreto que regulamenta esta lei." (NR)

"Art. 14.....

§ 3º A programação orçamentária referida no § 2o deste artigo será recomendada pela FINEP como Secretaria Executiva do FNDCT, e aprovada pelo Conselho Diretor, observado o disposto no inciso IV do caput do art. 5º desta Lei." (NR)

"Art. 17 .....

§ 8º Nas companhias pertencentes a setores estratégicos, que tenham participação acionaria do poder público, ou nas de capital privado que sejam beneficiadas com subvenções econômicas e/ou contribuições de capital oriundas de instituições financeiras públicas, poderá ser criada ação preferencial de classe especial, de propriedade exclusiva do poder público, à qual o estatuto social poderá conferir os poderes que especificar, inclusive o poder de veto às deliberações da assembléia-geral nas matérias que especificar.

§ 9º Caberá ao Comitê Gestor da Política Industrial, presidido pelo Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e formado por representantes da Casa Civil da Presidência da República e dos Ministérios da Fazenda - MF; Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG; e Ciência e Tecnologia - MCT, definir os setores considerados estratégicos, mencionados no parágrafo anterior." (NR)

Art. 80. O inciso V do artigo 37 da Lei 12.309, de 09 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 37.....

V - apresentação da prestação de contas de recursos anteriormente recebidos, nos prazos e condições fixados na legislação e inexistência de prestação de contas rejeitada;" (NR)

Art. 81. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei 10.973, de 02 de dezembro de 2004 e a Lei 8.010, de 29 de março de 1990.

JUSTIFICAÇÃO

A área de Ciência, Tecnologia e Inovação – CT&I, no Brasil, não vem alcançando os resultados necessários a que cumpra seu relevante papel no desenvolvimento econômico e social do País. Tampouco tem conseguido exercer com plenitude seu potencial, que é de expressiva monta, considerando a qualidade de grande parte das Universidades e Centros Acadêmicos, a capacidade inovadora das empresas, as políticas públicas de fomento, indução e incentivo.

O mercado globalizado e a velocidade da informação em nível mundial exigem que o Brasil esteja apto à indução e fomento da Ciência, Tecnologia e Inovação em patamares de excelência. Um dos principais entraves é a legislação de regência, que, não obstante se considerar os avanços já contidos nos textos da Lei Federal de Licitações, Lei de Inovação e Lei do Bem, ainda está aquém do dinamismo e da realidade do setor, que envolve vários atores e parceiros que, de há muito, reivindicam agilidade e desburocratização para que sejam efetivadas ações mais contundentes e bem-sucedidas em prol do desenvolvimento que se refletirá beneficamente sobre todas as camadas da sociedade.

Assim, é papel do Poder Executivo e do Congresso Nacional voltarem-se para a questão, sob pena de restar o País fadado ao subdesenvolvimento perene, com a perda de competitividade de suas empresas, a perda de capital humano composto de cientistas e pesquisadores de primeira linha, o fracasso de projetos que poderiam ser exitosos, dentre outros prejuízos irrecuperáveis.

É urgente que haja constante inovação, criação de novas tecnologias, desenvolvimento de novos produtos e processos, culminando em aumento do IDH regional e nacional, geração de novos empregos, distribuição de riquezas e, em consequência, aumento de arrecadação que se reverte em prol de todas as demais políticas públicas, alimentando-se um círculo virtuoso.

São necessários investimentos consistentes nas ações específicas, valorização das universidades, das Entidades Públicas e Privadas de Ciência, Tecnologia e Inovação - ECTIs, das agências de fomento federais e estaduais, das secretarias gestoras de CT&I nos Estados, das empresas que executam projetos inovadores, dos pesquisadores que assumem a responsabilidade pelas ações de campo, enfim, por todos que dão suporte ao Sistema Nacional de CT&I.

O crescimento eficiente e excelente do Sistema de CT&I depende grandemente de sua legislação de regência, que irá nortear todas as ações, projetos e parcerias nesse objetivo comum.

O Brasil já se encontra defasado em relação a outras nações, inclusive algumas também ainda em desenvolvimento, como a Índia e a China, sendo imperioso que se atue efetivamente e eficazmente para que se reverta o cenário brasileiro atual, de encontro e em consonância às diversas iniciativas que os agentes de desenvolvimento de CT&I têm promovido na busca de otimização de suas atividades.

A Lei de Inovação, mesmo que ainda recente, necessita reformulação, para que sua operação e execução atendam realmente, em níveis minimamente satisfatórios, aos usuários do Sistema Nacional de CT&I.

O regramento para aquisições e contratações, no âmbito da CT&I, deve ser mais célere e descomplicado, afastando-se do setor a incidência da atual Lei Federal de Licitações, cuja morosidade de procedimentos vem obstaculizando, senão inviabilizando, um sem-número de projetos científicos e de inovação que poderiam resultar em inimagináveis ganhos diretos e indiretos para a sociedade.

Assim também o denominado regime de "dedicação exclusiva" imposto aos pesquisadores nacionais, que deve ser interpretado de forma mais abrangente, de modo a propiciar que estes participem efetivamente do processo de inovação nas empresas, posto que detentores do conhecimento que irá gerar, na prática, novos produtos, processos, empreendimentos, empregos, receita, desenvolvimento.

O Poder Público tem a oportunidade de se tornar, de maneira eficaz e efetiva, o condutor, o indutor e o elo entre os diversos parceiros no setor de CT&I, para que se alcance no Brasil a excelência na gestão e operação do conhecimento, rumo à economia crescentemente sustentável.

Sala das Sessões,

Senador **EDUARDO BRAGA**

GLOSSÁRIO DA LEGISLAÇÃO CITADA NO PROJETO

LEGISLAÇÃO EM ORDEM CRONOLÓGICA	ARTIGOS RESPECTIVOS REFERENCIADOS NO PROJETO
CONSTITUIÇÃO FEDERAL	Art.7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: XXXIII – proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre à menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; Art. 218. O Estado promoverá e incentivará o desenvolvimento científico, a pesquisa e a capacitação tecnológicas. § 1º - A pesquisa científica básica receberá tratamento prioritário do Estado, tendo em vista o bem público e o progresso das ciências. § 2º - A pesquisa tecnológica voltar-se-á preponderantemente para a solução dos problemas brasileiros e para o desenvolvimento do sistema produtivo nacional e regional. § 3º - O Estado apoiará a formação de recursos humanos nas áreas de ciência, pesquisa e tecnologia, e concederá aos que delas se ocupem meios e condições especiais de trabalho. § 4º - A lei apoiará e estimulará as empresas que invistam em pesquisa, criação de tecnologia adequada ao País, formação e aperfeiçoamento de seus recursos humanos e que pratiquem sistemas de remuneração que assegurem ao empregado, desvinculada do salário, participação nos ganhos econômicos resultantes da produtividade de seu trabalho. § 5º - É facultado aos Estados e ao Distrito Federal vincular parcela de sua receita orçamentária a entidades públicas de fomento ao ensino e à pesquisa científica e tecnológica. Art. 219. O mercado interno integra o patrimônio nacional e será incentivado de modo a viabilizar o desenvolvimento cultural e sócio-econômico, o bem-estar da população e a autonomia tecnológica do País, nos termos de lei federal.
Lei federal nº 6.385, de 07/12/76 Ementa: Dispõe sobre o mercado de valores mobiliários e cria a Comissão de Valores Mobiliários.	

Lei federal nº 6.385, de 07/12/76 **Ementa:** Dispõe sobre o mercado de valores mobiliários e cria a Comissão de Valores Mobiliários.	
Lei federal nº 6.815, de 19/08/80 **Ementa:** Define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, cria o Conselho Nacional de Imigração.	**Redação original:** **Art. 13.** O visto temporário poderá ser concedido ao estrangeiro que pretenda vir ao Brasil. ...; **V** - na condição de cientista, professor, técnico ou profissional de outra categoria, sob regime de contrato ou a serviço do Governo brasileiro; **Redação sugerida no texto do Anteprojeto:** **"Art. 13.....** **V** – na condição de cientista, pesquisador, professor, técnico ou profissional de outra categoria, sob regime de contrato, ou a serviço do Governo brasileiro ou ainda por intermédio de bolsa vinculada a projeto de pesquisa, desenvolvimento e inovação concedida por órgão ou agência de fomento. (NR)
Lei federal nº 8.010, de 29/03/90 **Ementa:** Dispõe sobre importações de bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, e dá outras providências. Alterada pela Lei nº 10.964, de 28 de outubro, de 2004 **Ementa da Lei nº 10.964, de 28/10/04:** *Dá nova redação a dispositivos das* Leis de nºs 8.010, de 29 de março de 1990, e 8.032, de 12 de abril de 1990, para estender a cientistas e pesquisadores a isenção tributária relativa a bens destinados a pesquisa científica e	

tecnológica; e faculta a inscrição no Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - SIMPLES, das pessoas jurídicas que especifica. Alterada pela Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004.	
Lei federal nº 8.112, de 11/12/90 **Ementa:** Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais.	**Art. 93.** O servidor poderá ser cedido para ter exercício em outro órgão ou entidade dos Poderes da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, nas seguintes hipóteses: (Redação dada pela Lei nº 8.270, de 17.12.91) (Regulamento) (Vide Decreto nº 4.493, de 3.12.2002) (Regulamento) II - em casos previstos em leis específicas.(Redação dada pela Lei nº 8.270, de 17.12.91) **Art. 117.** Ao servidor é proibido: (Vide Medida Provisória nº 2.225-45, de 4.9.2001) X - participar de gerência ou administração de sociedade privada, personificada ou não personificada, exercer o comércio, exceto na qualidade de acionista, cotista ou comanditário; (Redação dada pela Lei nº 11.784, de 2008
Lei federal nº 8.212, de 24/07/91 Ementa: Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências.	**Art. 28** - Entende-se por salário-de-contribuição: I - para o empregado e trabalhador avulso: a remuneração auferida em uma ou mais empresas, assim entendida a totalidade dos rendimentos pagos, devidos ou creditados a qualquer título, durante o mês, 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 9.528, de 10.12.97)
Lei federal nº 8.745, de 09/12/93 **Ementa:** Dispõe sobre a contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público, nos termos do inciso IX do art. 37 da Constituiçao Federal, e dá outras providências.	

Lei federal nº 8.958, de 20/12/94 **Ementa:** Dispõe sobre as relações entre as instituições federais de ensino superior e de pesquisa científica e tecnológica e as fundações de apoio e da outras providências.	**Art. 1º** Art. 1º As Instituições Federais de Ensino Superior - IFES e as demais Instituições Científicas e Tecnológicas - ICTs, sobre as quais dispõe a Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, poderão celebrar convênios e contratos, nos termos do inciso XIII do art. 24 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, por prazo determinado, com fundações instituídas com a finalidade de dar apoio a projetos de ensino, pesquisa e extensão e de desenvolvimento institucional, científico e tecnológico, inclusive na gestão administrativa e financeira estritamente necessária à execução desses projetos. (Redação dada pela Lei nº 12.349, de 2010) § 1º Para os fins do que dispõe esta Lei, entendem-se por desenvolvimento institucional os programas, projetos, atividades e operações especiais, inclusive de natureza infraestrutural, material e laboratorial, que levem à melhoria mensurável das condições das IFES e demais ICTs, para cumprimento eficiente e eficaz de sua missão, conforme descrita no plano de desenvolvimento institucional, vedada, em qualquer caso, a contratação de objetos genéricos, desvinculados de projetos específicos. (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010) § 2º A atuação da fundação de apoio em projetos de desenvolvimento institucional para melhoria de infraestrutura limitar-se-á às obras laboratoriais e à aquisição de materiais, equipamentos e outros insumos diretamente relacionados às atividades de inovação e pesquisa científica e tecnológica. (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010) § 3º É vedado o enquadramento no conceito de desenvolvimento institucional, quando financiadas com recursos repassados pelas IFES e demais ICTs às fundações de apoio, de: (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010) I - atividades como manutenção predial ou infraestrutural, conservação, limpeza, vigilância, reparos, copeiragem, recepção, secretariado, serviços administrativos na área de informática, gráficos, reprográficos e de telefonia e demais atividades administrativas de rotina, bem como as respectivas expansões vegetativas, inclusive por meio do aumento no número total de pessoal; e (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010) II - outras tarefas que não estejam objetivamente definidas no Plano de Desenvolvimento Institucional da instituição apoiada. (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010) § 4º É vedada a subcontratação total do objeto dos ajustes realizados pelas IFES e demais ICTs com as fundações de apoio, com base no disposto nesta Lei, bem como a subcontratação parcial que delegue a terceiros a execução do núcleo do objeto contratado. (Incluído pela

	Lei nº 12.349, de 2010) § 5º Os materiais e equipamentos adquiridos com recursos transferidos com fundamento no § 2º integrarão o patrimônio da contratante. (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010) Art. 1º-A. A Financiadora de Estudos e Projetos - FINEP, como secretaria executiva do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq e as Agências Financeiras Oficiais de Fomento poderão realizar convênios e contratos, nos termos do inciso XIII do art. 24 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, por prazo determinado, com as fundações de apoio, com finalidade de dar apoio às IFES e às ICTs, inclusive na gestão administrativa e financeira dos projetos mencionados no caput do art. 1º, com a anuência expressa das instituições apoiadas. (Incluído pela Lei nº 12.349, de 2010).
Lei federal nº 9.279, de 14/05/96 **Ementa:** Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial.	
Lei federal nº 10.973, de 02/12/04 **Ementa:** Dispõe sobre incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo e dá outras providências.	

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; de Assuntos Econômicos; e de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, cabendo à última a decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 05/10/2011.

19

PARECER Nº , DE 2013

SF/13373.99227-85

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre a Proposta de Emenda à Constituição nº 26, de 2011, primeiro signatário o Senador Valdir Raupp, que *altera o art. 93 da Constituição Federal para impor alterações no regramento da aposentadoria dos membros do Poder Judiciário*.

RELATOR: Senador **ROBERTO REQUIÃO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 26, de 2011, de autoria do eminente Senador VALDIR RAUPP e outros Senhores Senadores, que *altera o art. 93 da Constituição Federal para impor alterações no regramento da aposentadoria dos membros do Poder Judiciário*.

A PEC determina que as aposentadorias dos magistrados dar-se-ão com proventos integrais, sendo concedidas e pagas pelos Tribunais, assegurada a paridade das pensões.

Afirmam seus autores que a proposição *tem por objetivo recuperar a plenitude do mandamento constitucional acerca da irredutibilidade do valor dos subsídios e proventos pagos aos membros do Poder Judiciário, fundamentada no art. 95, III, da Carta da República*.

Aduzem, ainda que *a presente proposta de Emenda à Constituição pretende fazer o modelo vigente à magistratura retornar aos termos existentes no texto inaugural da nova ordem constitucional, conforme estatuído pelo constituinte originário em 5 de outubro de 1988, garantindo, assim, a liberdade e a independência funcionais que são inatas à prestação da jurisdição*.

A proposição não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

SF/13373.99227-85

Cabe a esta Comissão, na forma do art. 356 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), proceder à análise da proposição quanto à sua admissibilidade e mérito.

Do ponto de vista de sua admissibilidade, a Proposta de Emenda à Constituição nº 26, de 2011, preenche o requisito do art. 60, I, da Constituição da República, sendo assinada por mais de um terço dos membros da Casa.

Ademais, a proposta observa a regra constitucional que veda emenda à Constituição na vigência de intervenção federal, estado de defesa ou estado de sítio, que trate de matéria constante de proposta de emenda rejeitada ou havida por prejudicada na atual sessão legislativa, ou que tenda a abolir a forma federativa do Estado, o voto direto, secreto, universal e periódico, a separação dos Poderes ou os direitos e garantias individuais (art. 60, §§ 1º, 4º e 5º da Constituição e arts. 354, §§ 1º e 2º, e 373 do Regimento Interno do Senado Federal – RISF). Também, não incorre na proibição prevista no art. 371 do RISF, em razão de a proposta não visar à alteração de dispositivos sem correlação entre si.

Quanto ao mérito, nos parece que a PEC merece prosperar, pelas razões que se seguem.

O magistrado, como vistas à manutenção de seus deveres funcionais, deve receber, por correspondência, os direitos que cabem à grandeza do cargo, entre os quais, o de auferir proventos integrais.

Essa regra vem, inclusive, atender ao princípio da irredutibilidade de remuneração ou de vencimento.

De fato, o que assegurou o constituinte originário foi, na redação primeira da Carta Magna, *a irredutibilidade de vencimentos*, exatamente com o objetivo de impedir que o Poder Executivo promovesse alguma forma de amesquinhamento da remuneração dos juízes, de modo a comprometer sua independência.

Esse princípio, na forma como escrito, "vencimentos" deixa patente o caráter pluralístico do conjunto de rubricas que compõem a remuneração e que devem ser submetidos á irredutibilidade.

Isso, ademais, significaria reduzir, ainda que em parte, determinados retrocessos implantados pela Emenda Constitucional nº 20, de 15 de dezembro de 1998, e, pela Emenda Constitucional nº 41, de 19 de dezembro de 2003, na busca de uma previdência social mais justa.

Ainda que as Reformas da Previdência aprovadas nos últimos quinze anos tenham buscado aproximar o Regime Geral de Previdência Social, destinado aos trabalhadores da iniciativa privada, com os regimes próprios de previdência dos servidores públicos e membros de Poder, não se pode olvidar o fato de que há carreiras de estado que devem receber tratamento distinto, entre as quais se enquadra a magistratura.

A aposentadoria integral, e as correspondentes pensões, têm, portanto, uma função primordial no âmbito da magistratura: de atrair profissionais de elevado nível para seus quadros; profissionais que, de outra sorte, ou seja, sem os atrativos da carreira, de destinariam à advocacia na qual haveria forte tendência de se tornarem grandes e prósperos profissionais.

Há, porém, um equívoco no texto, quanto a estabelecer que as aposentadorias e pensões seriam objeto de "ressarcimento dos valores pela previdência social".

Os magistrados compõem carreiras da União e dos Estados, e é aos Regimes Próprios de Previdência Social desses entes que são recolhidas suas contribuições previdenciárias.

Assim sendo, o texto vago da PEC, leva a entender que tais benefícios previdenciários seriam arcados pelo Regime Geral de Previdência Social (entenda-se, INSS), já que não faria sentido que a norma quisesse inovar com texto que determinaria o óbvio que hoje ocorre.

Não cabe ao INSS arcar com dívidas previdenciárias dos Estados, seja qual for a carreira a que se refira.

Assim, tal texto deve ser excluído da PEC.

SF/13373.99227-85

No mais, a proposta é meritória e tende a garantir a qualidade dos serviços públicos jurisdicionais.

SF/13373.99227-85

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela aprovação da Proposta de Emenda à Constituição nº 26, de 2011 na forma do substitutivo que se segue.

SUBSTITUTIVO À PEC 26/2013

Art. 1º O art. 93 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

> Art. 93.....
> VI – as aposentadorias dos magistrados dar-se-ão com proventos integrais, sendo concedidas e pagas pelos Tribunais, assegurada a paridade das pensões, observado, no que couber, o disposto no art. 40 desta Constituição Federal;
> ..... (NR)

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 26, DE 2011

Altera o art. 93 da Constituição Federal para impor alterações no regramento da aposentadoria dos membros do Poder Judiciário.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O art. 93 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 93.....

VI – as aposentadorias dos magistrados dar-se-ão com proventos integrais, sendo concedidas e pagas pelos Tribunais, assegurada a paridade das pensões, mediante o ressarcimento dos valores pela previdência social, e observado, no que couber, o disposto no art. 40 desta Constituição Federal;

..... (NR)

Art. 2º Esta Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição que ora damos a exame e decisão das Casas do Congresso Nacional tem por objetivo recuperar a plenitude do mandamento constitucional acerca da irredutibilidade do valor dos subsídios e proventos pagos aos membros do Poder Judiciário, fundamentada no art. 95, III, da Carta da República.

As sucessivas reformas ao sistema de previdência social foram, ao argumento da recomposição do modelo então vigente, corroendo

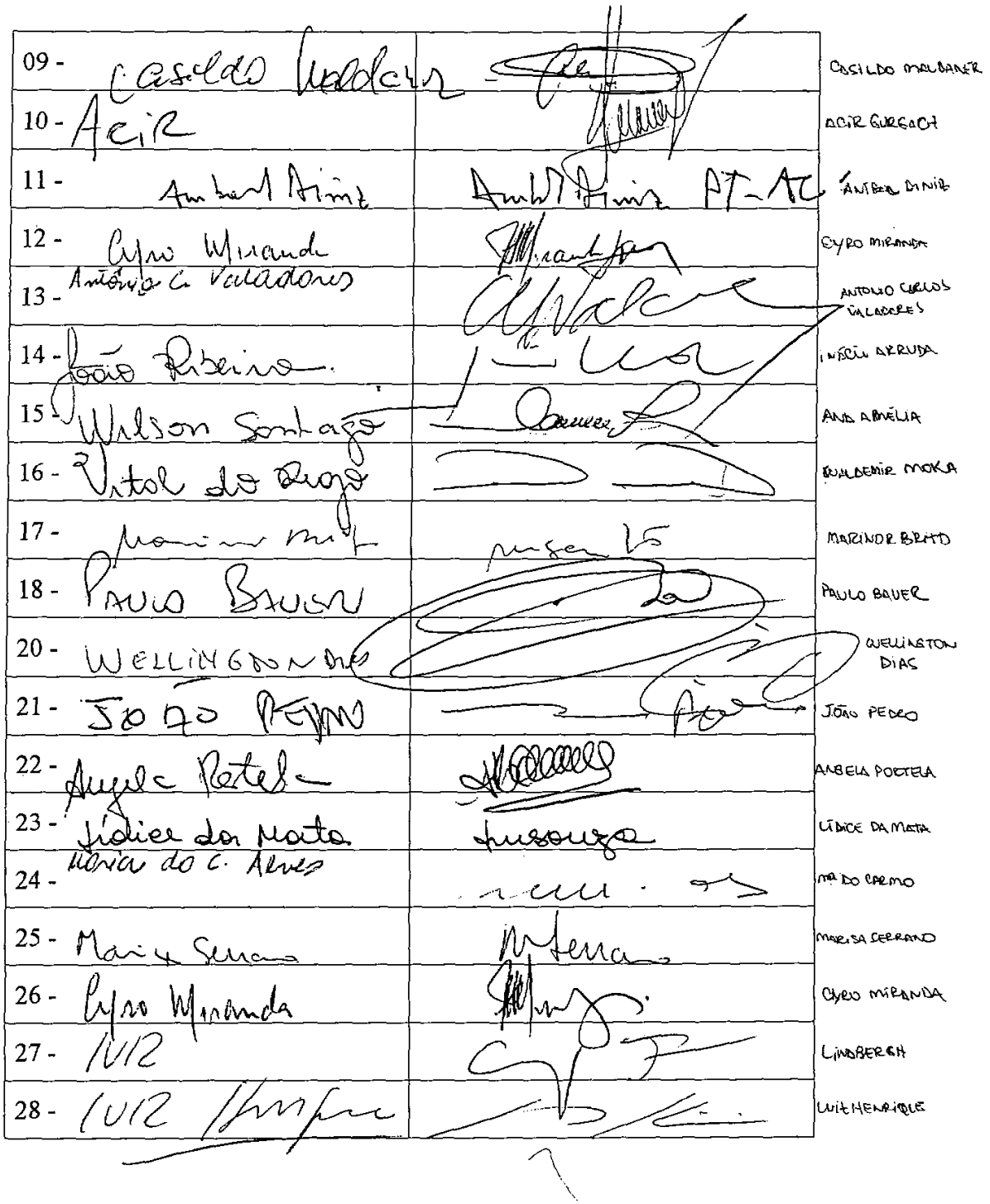
essa central prerrogativa da magistratura brasileira, culminando com a sujeição pura e simples ao formato que vige para os servidores públicos e expondo os membros do Judiciário nacional a redutores, tábuas de conversão, recálculos e adaptações, solapando o preceito da irredutibilidade.

A presente proposta de Emenda à Constituição pretende fazer o modelo vigente à magistratura retornar aos termos existentes no texto inaugural da nova ordem constitucional, conforme estatuído pelo constituinte originário em 5 de outubro de 1988, garantindo, assim, a liberdade e a independência funcionais que são inatas à prestação da jurisdição.

Sala das Sessões,

Senador VALDIR RAUPP
PMDB/RO

SENADOR	ASSINATURA	
01 - PEDRO TAQUES		PEDRO TAQUES
02 - RANDOLFE		RANDOLFE
03 - CÍCERO LUCENA		CÍCERO LUCENA
04 - EUNÍCIO OLIVEIRA		EUNÍCIO OLIVEIRA
05 - TIMÓTEO		WALTER PINHEIRO
06 - FLEXA RIBEIRO		FLEXA RIBEIRO
07 - JOÃO		JOÃO RIBEIRO
08 -		VANESSA GRAZZIOTIN


09 - Casildo Maldaner
10 - Acir
11 - Ambal Pinto
12 - Cyro Miranda
13 - Antônio Carlos Valadares
14 - João Ribeiro
15 - Wilson Santiago
16 - Vitor do Prado
17 -
18 - Paulo Bauer
20 - Wellington Dias
21 - João Pedro
22 - Angela Portela
23 - Lídice da Mata
24 - Maria do C. Alves
25 - Marisa Serrano
26 - Cyro Miranda
27 - Lindbergh
28 - Luiz Henrique
Casildo Maldaner
Acir Gurgacz
Ambal Pinto PT-AC
Cyro Miranda
Antonio Carlos Valadares
Inácio Arruda
Ana Amélia
Waldemir Moka
Marinor Brito
Paulo Bauer
Wellington Dias
João Pedro
Angela Portela
Lídice da Mata
Ma do Carmo
Marisa Serrano
Cyro Miranda
Lindbergh
Luiz Henrique

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Título III
Da Organização do Estado
Capítulo VII
Da Administração Pública
Seção II
Dos Servidores Públicos

Art. 40. Aos servidores titulares de cargos efetivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, incluídas suas autarquias e fundações, é assegurado regime de previdência de caráter contributivo e solidário, mediante contribuição do respectivo ente público, dos servidores ativos e inativos e dos pensionistas, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial e o disposto neste artigo.

§ 1º Os servidores abrangidos pelo regime de previdência de que trata este artigo serão aposentados, calculados os seus proventos a partir dos valores fixados na forma dos §§ 3º e 17:

I - por invalidez permanente, sendo os proventos proporcionais ao tempo de contribuição, exceto se decorrente de acidente em serviço, moléstia profissional ou doença grave, contagiosa ou incurável, na forma da lei;

➤ II - compulsoriamente, aos setenta anos de idade, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição;

III - voluntariamente, desde que cumprido tempo mínimo de dez anos de efetivo exercício no serviço público e cinco anos no cargo efetivo em que se dará a aposentadoria, observadas as seguintes condições:

➤ *a)* sessenta anos de idade e trinta e cinco de contribuição, se homem, e cinqüenta e cinco anos de idade e trinta de contribuição, se mulher;

b) sessenta e cinco anos de idade, se homem, e sessenta anos de idade, se mulher, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição.

§ 2º Os proventos de aposentadoria e as pensões, por ocasião de sua concessão, não poderão exceder a remuneração do respectivo servidor, no cargo efetivo em que se deu a aposentadoria ou que serviu de referência para a concessão da pensão.

➤ **§ 3º** Para o cálculo dos proventos de aposentadoria, por ocasião da sua concessão, serão consideradas as remunerações utilizadas como base para as contribuições do servidor aos regimes de previdência de que tratam este artigo e o art. 201, na forma da lei.

§ 4º É vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos abrangidos pelo regime de que trata este artigo, ressalvados, nos termos definidos em leis complementares, os casos de servidores:

I - portadores de deficiência;

II - que exerçam atividades de risco;

III - cujas atividades sejam exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física.

§ 5º Os requisitos de idade e de tempo de contribuição serão reduzidos em cinco anos, em relação ao disposto no § 1º, III, a, para o professor que comprove exclusivamente

tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio.

§ 6° Ressalvadas as aposentadorias decorrentes dos cargos acumuláveis na forma desta Constituição, é vedada a percepção de mais de uma aposentadoria à conta do regime de previdência previsto neste artigo.

§ 7° Lei disporá sobre a concessão do benefício de pensão por morte, que será igual:

I - ao valor da totalidade dos proventos do servidor falecido, até o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201, acrescido de setenta por cento da parcela excedente a este limite, caso aposentado à data do óbito; ou

II - ao valor da totalidade da remuneração do servidor no cargo efetivo em que se deu o falecimento, até o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201, acrescido de setenta por cento da parcela excedente a este limite, caso em atividade na data do óbito.

§ 8° É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios estabelecidos em lei.

➤ **§ 9°** O tempo de contribuição federal, estadual ou municipal será contado para efeito de aposentadoria e o tempo de serviço correspondente para efeito de disponibilidade.

§ 10. A lei não poderá estabelecer qualquer forma de contagem de tempo de contribuição fictício.

§ 11. Aplica-se o limite fixado no art. 37, XI, à soma total dos proventos de inatividade, inclusive quando decorrentes da acumulação de cargos ou empregos públicos, bem como de outras atividades sujeitas a contribuição para o regime geral de previdência social, e ao montante resultante da adição de proventos de inatividade com remuneração de cargo acumulável na forma desta Constituição, cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração, e de cargo eletivo.

§ 12. Além do disposto neste artigo, o regime de previdência dos servidores públicos titulares de cargo efetivo observará, no que couber, os requisitos e critérios fixados para o regime geral de previdência social.

§ 13. Ao servidor ocupante, exclusivamente, de cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração bem como de outro cargo temporário ou de emprego público, aplica-se o regime geral de previdência social.

➤ **§ 14.** A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, desde que instituam regime de previdência complementar para os seus respectivos servidores titulares de cargo efetivo, poderão fixar, para o valor das aposentadorias e pensões a serem concedidas pelo regime de que trata este artigo, o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201.

➤ **§ 15.** O regime de previdência complementar de que trata o § 14 será instituído por lei de iniciativa do respectivo Poder Executivo, observado o disposto no art. 202 e seus parágrafos, no que couber, por intermédio de entidades fechadas de previdência complementar, de natureza pública, que oferecerão aos respectivos participantes planos de benefícios somente na modalidade de contribuição definida.

§ 16. Somente mediante sua prévia e expressa opção, o disposto nos §§ 14 e 15 poderá ser aplicado ao servidor que tiver ingressado no serviço público até a data da publicação do ato de instituição do correspondente regime de previdência complementar.

➢ **§ 17.** Todos os valores de remuneração considerados para o cálculo do benefício previsto no § 3° serão devidamente atualizados, na forma da lei.

➢ **§ 18.** Incidirá contribuição sobre os proventos de aposentadorias e pensões concedidas pelo regime de que trata este artigo que superem o limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201, com percentual igual ao estabelecido para os servidores titulares de cargos efetivos.

§ 19. O servidor de que trata este artigo que tenha completado as exigências para aposentadoria voluntária estabelecidas no § 1°, III, a, e que opte por permanecer em atividade fará jus a um abono de permanência equivalente ao valor da sua contribuição previdenciária até completar as exigências para aposentadoria compulsória contidas no § 1°, II.

§ 20. Fica vedada a existência de mais de um regime próprio de previdência social para os servidores titulares de cargos efetivos, e de mais de uma unidade gestora do respectivo regime em cada ente estatal, ressalvado o disposto no art. 142, § 3°, X.

§ 21. A contribuição prevista no § 18 deste artigo incidirá apenas sobre as parcelas de proventos de aposentadoria e de pensão que superem o dobro do limite máximo estabelecido para os benefícios do regime geral de previdência social de que trata o art. 201 desta Constituição, quando o beneficiário, na forma da lei, for portador de doença incapacitante.

.....

Título IV

Da Organização dos Poderes

Capítulo I

Do Poder Legislativo

Seção VIII

Do Processo Legislativo

Subseção II

Da Emenda à Constituição

Art. 60. A Constituição poderá ser emendada mediante proposta:

I - de um terço, no mínimo, dos membros da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal;

II - do Presidente da República;

III - de mais da metade das Assembléias Legislativas das unidades da Federação, manifestando-se, cada uma delas, pela maioria relativa de seus membros.

§ 1° A Constituição não poderá ser emendada na vigência de intervenção federal, de estado de defesa ou de estado de sítio.

§ 2° A proposta será discutida e votada em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, considerando-se aprovada se obtiver, em ambos, três quintos dos votos dos respectivos membros.

§ 3° A emenda à Constituição será promulgada pelas Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, com o respectivo número de ordem.

§ 4º Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir:

I - a forma federativa de Estado;

II - o voto direto, secreto, universal e periódico;

III - a separação dos Poderes;

IV - os direitos e garantias individuais.

§ 5º A matéria constante de proposta de emenda rejeitada ou havida por prejudicada não pode ser objeto de nova proposta na mesma sessão legislativa.

.....

Título IV

Da Organização dos Poderes

Capítulo III

Do Poder Judiciário

Seção I

Disposições Gerais

.....

Art. 93. Lei complementar, de iniciativa do Supremo Tribunal Federal, disporá sobre o Estatuto da Magistratura, observados os seguintes princípios:

I - ingresso na carreira, cujo cargo inicial será o de juiz substituto, mediante concurso público de provas e títulos, com a participação da Ordem dos Advogados do Brasil em todas as fases, exigindo-se do bacharel em direito, no mínimo, três anos de atividade jurídica e obedecendo-se, nas nomeações, à ordem de classificação;

II - promoção de entrância para entrância, alternadamente, por antiguidade e merecimento, atendidas as seguintes normas:

➢ *a)* é obrigatória a promoção do juiz que figure por três vezes consecutivas ou cinco alternadas em lista de merecimento;

➢ *b)* a promoção por merecimento pressupõe dois anos de exercício na respectiva entrância e integrar o juiz a primeira quinta parte da lista de antiguidade desta, salvo se não houver com tais requisitos quem aceite o lugar vago;

➢ *c)* aferição do merecimento conforme o desempenho e pelos critérios objetivos de produtividade e presteza no exercício da jurisdição e pela freqüência e aproveitamento em cursos oficiais ou reconhecidos de aperfeiçoamento;

d) na apuração de antigüidade, o tribunal somente poderá recusar o juiz mais antigo pelo voto fundamentado de dois terços de seus membros, conforme procedimento próprio, e assegurada ampla defesa, repetindo-se a votação até fixar-se a indicação;

➢ *e)* não será promovido o juiz que, injustificadamente, retiver autos em seu poder além do prazo legal, não podendo devolvê-los ao cartório sem o devido despacho ou decisão;

III - o acesso aos tribunais de segundo grau far-se-á por antigüidade e merecimento, alternadamente, apurados na última ou única entrância;

IV - previsão de cursos oficiais de preparação, aperfeiçoamento e promoção de magistrados, constituindo etapa obrigatória do processo de vitaliciamento a participação em curso oficial ou reconhecido por escola nacional de formação e aperfeiçoamento de magistrados;

V - o subsídio dos Ministros dos Tribunais Superiores corresponderá a noventa e cinco por cento do subsídio mensal fixado para os Ministros do Supremo Tribunal Federal e os subsídios dos demais magistrados serão fixados em lei e escalonados, em nível federal e estadual, conforme as respectivas categorias da estrutura judiciária nacional, não podendo a diferença entre uma e outra ser superior a dez por cento ou inferior a cinco por cento, nem exceder a noventa e cinco por cento do subsídio mensal dos Ministros dos Tribunais Superiores, obedecido, em qualquer caso, o disposto nos arts. 37, XI, e 39, § 4°;

VI - a aposentadoria dos magistrados e a pensão de seus dependentes observarão o disposto no art. 40;

VII - o juiz titular residirá na respectiva comarca, salvo autorização do tribunal;

➤ VIII - o ato de remoção, disponibilidade e aposentadoria do magistrado, por interesse público, fundar-se-á em decisão por voto da maioria absoluta do respectivo tribunal ou do Conselho Nacional de Justiça, assegurada ampla defesa;

VIII-A - a remoção a pedido ou a permuta de magistrados de comarca de igual entrância atenderá, no que couber, ao disposto nas alíneas a, b, c e e do inciso II;

IX - todos os julgamentos dos órgãos do Poder Judiciário serão públicos, e fundamentadas todas as decisões, sob pena de nulidade, podendo a lei limitar a presença, em determinados atos, às próprias partes e a seus advogados, ou somente a estes, em casos nos quais a preservação do direito à intimidade do interessado no sigilo não prejudique o interesse público à informação;

X - as decisões administrativas dos tribunais serão motivadas e em sessão pública, sendo as disciplinares tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros;

XI - nos tribunais com número superior a vinte e cinco julgadores, poderá ser constituído órgão especial, com o mínimo de onze e o máximo de vinte e cinco membros, para o exercício das atribuições administrativas e jurisdicionais delegadas da competência do tribunal pleno, provendo-se metade das vagas por antigüidade e a outra metade por eleição pelo tribunal pleno;

XII - a atividade jurisdicional será ininterrupta, sendo vedado férias coletivas nos juízos e tribunais de segundo grau, funcionando, nos dias em que não houver expediente forense normal, juízes em plantão permanente;

XIII - o número de juízes na unidade jurisdicional será proporcional à efetiva demanda judicial e à respectiva população;

XIV - os servidores receberão delegação para a prática de atos de administração e atos de mero expediente sem caráter decisório;

XV - a distribuição de processos será imediata, em todos os graus de jurisdição.

.....

Título IV
Da Organização dos Poderes
Capítulo III
Do Poder Judiciário
Seção I
Disposições Gerais

Art. 95. Os juízes gozam das seguintes garantias:

I - vitaliciedade, que, no primeiro grau, só será adquirida após dois anos de exercício, dependendo a perda do cargo, nesse período, de deliberação do tribunal a que o juiz estiver vinculado e, nos demais casos, de sentença judicial transitada em julgado;

II - inamovibilidade, salvo por motivo de interesse público, na forma do art. 93, VIII;

III - irredutibilidade de subsídio, ressalvado o disposto nos arts. 37, X e XI, 39, § 4°, 150, II, 153, III, e 153, § 2°, I.

Parágrafo único. Aos juízes é vedado:

I - exercer, ainda que em disponibilidade, outro cargo ou função, salvo uma de magistério;

II - receber, a qualquer título ou pretexto, custas ou participação em processo;

III - dedicar-se a atividade político-partidária;

IV - receber, a qualquer título ou pretexto, auxílios ou contribuições de pessoas físicas, entidades públicas ou privadas, ressalvadas as exceções previstas em lei;

➤ V - exercer a advocacia no juízo ou tribunal do qual se afastou, antes de decorridos três anos do afastamento do cargo por aposentadoria ou exoneração.

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

Publicado no **DSF**, em 14/04/2011.

20

Gabinete do Senador Mozarildo Cavalcanti

SF/13699.38742-46

PARECER N.º , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, ao Projeto de Lei da Câmara nº 89, de 2013, que "altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre os serviços notariais e de registro."

RELATOR: Senador **MOZARILDO CAVALCANTI**

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei, apresentado à Câmara dos Deputados pelo nobre Deputado Gonzaga Patriota, propõe alterar a Lei nº 8.935, de 1994, que "dispõe sobre serviços notariais e de registro". Estabelece a proposta que, em caso de extinção por interesse público, o notário ou registrador do serviço do qual é titular deve ser aproveitado em outra serventia, observados critérios de abrangência territorial e populacional, equivalência econômica em relação ao serviço extinto e, preferencialmente, a mesma especialidade.

Estabelece ainda o Projeto, após alterações produzidas na Comissão de Constituição e Justiça daquela Casa, que o aproveitamento deve

se dar na mesma unidade da Federação e que os titulares da delegação possam participar por especialidades, ou de forma agrupada, de sindicatos de classe.

A proposição foi distribuída a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania para análise do mérito e para julgamento quanto aos aspectos de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

SF/13699.38742-46

II – ANÁLISE

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 236, prevê que os serviços notariais e de registro são exercidos em caráter privado por delegação do Poder Público. A delegação somente se dá após aprovação dos titulares em concurso público de provas e títulos e a eles compete executar e realizar o serviço em nome próprio, por sua conta e risco.

A delegação prevista na Constituição Federal é administrativa, atribuída pelo Poder Público aos prestadores de serviço público. A delegação para o direito administrativo consiste em atribuir atividade própria da administração a um ente privado (pessoa física ou jurídica) ou público.

A administração passa assim a atuar fora de seus quadros, certo que o registrador e o notário não são servidores da administração direta, que não ocupam cargos públicos, conforme definiu o Pleno do STF, por maioria, em acórdão publicado na RTJ, 162:772. Legitimam-se, no entanto, como delegados para a prática de atos que regulam interesses privados ou da própria administração, dando-lhes eficácia.

SF/13699.38742-46

A delegação de que se trata consiste em ato administrativo complexo (compreende desde o concurso público até a outorga) enquanto meio criado pelo direito para permitir a atuação do interesse público, através de prestador de serviço de caráter privado, habilitado para a prática de atos cuja competência lhe é atribuída por lei. São profissionais do direito, dotados de fé pública.

Segundo o autor da proposta, as questões sobre desdobramento, anexação e desmembramento têm previsão legal, no entanto pondera que;

> *"Por outro lado, é possível também constatar que, por ausência de demanda em uma determinada localidade, o serviço deixe de ser relevante e efetivo para a população. Diante disso, poderá a autoridade competente apresentar proposta de lei a fim de extingui-lo.*
>
> *Ressalte-se que não se trata de hipótese de anexação de serviços, como prevê o art. 44, da lei em questão – caso em que a titularidade já estaria vaga por falta de interesse ou inexistência de candidatos em ocupá-la.*
>
> *O objetivo deste projeto é justamente assegurar o exercício da atividade do notário ou registrador que nela tenha legalmente ingressado (por meio de concurso público) e esteja cumprindo suas funções, mas cuja delegação tenha sido extinta por lei.*
>
> *Dessa forma, fica preenchida a lacuna observada na Lei nº 8.935/94, com vista a garantir direito inerente à natureza dos serviços notariais e de registro."*

Não devemos esquecer que os titulares de serviços notariais e de registro receberam a delegação: 1) após aprovação em concurso de provas e títulos, resultante do modelo novo implantado pela Constituição de 1988,

SF/13699.38742-46

regulamentado pela Lei 8.935/94; 2) balizadas pelas Constituições de 1946 e de 1967 (com suas modificações) pela qual os titulares eram escolhidos pelo critério de preferência pessoal do Presidente da República e dos Governadores de Estado e; 3) derivadas da Emenda Constitucional nº 22, de 29 de junho de 1982, que efetivou os Substitutos na titularidade da serventia (nova redação para o art. 208).

Em razão disso, muitas vezes, quando a conveniência administrativa sugere que determinado cartório deva ser extinto, a administração Pública deixa de fazê-lo para não ferir direito individual de titular, seja ele concursado ou titular de delegação legalmente reconhecida.

Os casos de perda da delegação pública de titularidade de serventias decorrem sempre de sentença judicial transitada em julgado, ou de processo administrativo, garantido a ampla defesa, conforme estabelece o Art. 35 da Lei 8.935/94. Ou seja, não há previsão de perda da delegação por extinção do cartório por interesse público.

Parece-nos, portanto, ser indiscutível a oportunidade do presente projeto, como visto na justificativa que o acompanha.

Em linhas gerais, os requisitos formais de constitucionalidade da proposição encontram-se atendidos, tratando o projeto de tema pertinente à competência privativa da União. Não havendo reserva de iniciativa sobre o assunto, revela-se legítima a apresentação do projeto por parte de Deputados.

Quanto ao conteúdo, também não verificamos nenhuma incompatibilidade entre as regras previstas no projeto e as disposições constitucionais vigentes.

Quanto aos aspectos de juridicidade, o projeto não afronta o ordenamento jurídico.

No que toca à técnica legislativa, nada temos a opor ao projeto e quanto ao mérito da proposição, somos favoráveis ao projeto.

SF/13699.38742-46

III. VOTO

Considerando o exposto acima, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei da Câmara nº 89, de 2013 e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Pedro Taques

VOTO EM SEPARADO

SF/13095.94684-82

Perante a COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 89, de 2013, do Deputado Gonzaga Patriota, que *altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.*

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 89, de 2013, do Deputado GONZAGA PATRIOTA, que *altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.* Em suma, a proposição estabelece que, no caso de extinção de uma serventia extrajudicial, o seu titular será aproveitado em outra similar que esteja vaga. Autoriza, ainda, os titulares dos serviços notariais e de registro a organizarem associações ou sindicatos de classe por especialidades ou de forma agrupada e deles participarem.

A matéria foi distribuída ao eminente Senador Mozarildo Cavalcanti, que, na 71ª Reunião deste colegiado, em 27 de novembro de 2013, apresentou o seu relatório, opinando pela aprovação do projeto, sem qualquer emenda.

Em seguinda a Presidência concedeu-nos vista.

II – ANÁLISE

Não acompanhamos a primeira impressão do ilustre Relator e, com os argumentos abaixo, convidamo-lo juntamente com os demais eminentes pares a conferir outro desfecho ao presente Projeto.

SF/13095.94684-82

De um lado, a proposição aperfeiçoa a atual redação do inciso II do art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, a Lei dos Notários e Registradores (LNR), renumerando-o para inciso III e acrescentando a possibilidade de as associações e sindicatos de classe dos oficiais extrajudiciais serem divididas por especialidade ou agrupadas. Assim, de acordo com essa redação, poder-se-ia, por exemplo, criar uma associação ou um sindicato apenas para tabeliães de notas e outra apenas para registradores de imóveis.

Ocorre que esse acréscimo é desnecessário, pois a atual redação não veda a que os oficiais extrajudiciais constituam entidades de classe por especialidade ou de modo aglutinado. Aliás, conhecemos atualmente várias dessas associações, todas constituídas regularmente, a exemplo da Anoreg (Associação dos Notários e Registradores), o IRTDPJBrasil (Instituto de Registro de Títulos e Documentos e de Pessoas Jurídicas do Brasil), IRIB (Instituto de Registro Imobiliário do Brasil), ARISP (Associação dos Registradores Imobiliários de São Paulo), SINOREG/SP (Sindicato dos Notários e Registradores de São Paulo), SINOREG/MG (Sindicato dos Notários e Registradores de Minas Gerais) e SINOREG/ES (Sindicado dos Notários e Registradores do Espírto Santo).

Como se vê, a alteração do art. 29, inciso II, da LNR é inócua, de maneira que, por não inovar o ordendamento jurídico, incorre em **injuridicidade** e merece a rejeição.

Por outro lado, a pretensão legislativa ora em análise está a garantir que, no caso de extinção, por lei, de serventia extrajudicial não vaga, o então titular desse serviço extrajudicial terá o direito de assumir outra serventia vaga no mesmo Estado, "observados critérios de abragência territorial e populacional, bem como de equivalência econômica em relação ao serviço extinto".

Realmente, a legislação foi omissa acerca da possibilidade ou não de lei extinguir serventia enquanto estiver titularizada. E, no caso de tal ser possível, a legislação silenciou a respeito do destino do titular da serventia extinta.

Cumpre ao Congresso Nacional suprir lacunas legais como essa, para evitar o surgimento de incertezas na jurisprudência. De fato,

SF/13095.94684-82

como destaca o tabelião e doutrinador Hércules Alexandre da Costa Benício, a Constituição Federal "deixou, para a legislação ordinária e para os intérpretes, difíceis questões a respeito do regime jurídico aplicável a tabeliães e registradores titulares de serventias não-oficializadas" (**Responsabilidade Civil do Estado decorrente de Atos Notariais e de Registro**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005, p. 56).

Sabemos que o Supremo Tribunal Federal (STF), por mais de uma vez, assentou o entendimento de que somente lei em sentido formal pode dispor sobre os fenômenos existenciais e organizacionais dos serviços notariais e de registro. Por essa razão, resoluções de Tribunais não podem dispor sobre criação, extinção, acumulação, desacumulação, desmembramento, desdobramento, anexação, desanexação ou modificação de circunscrição territorial. A propósito, podem-se consultar estes julgados do STF em 2012: Medida Cautelar na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 4657, Pleno, Relator Ministro Marco Aurélio, DJe de 25.04.2012; e ADI nº 2415, Pleno, Relator Ministro Ayres Britto, DJe de 09.02.2012.

O problema é definir: (1) se essa lei pode extinguir cartórios ocupados e, em caso positivo, (2) qual será o destino do então titular da serventia.

Em primeiro lugar, delegação é diferente de serventia.

Delegação diz respeito ao direito que o Poder Público outorga a uma pessoa aprovada em concurso público para titularizar uma serventia extrajudicial. A delegação pode ser extinta pela morte do oficial, pela sua aposentadoria, pela aplicação da pena máxima de perda e nos demais casos do art. 39 da LNR.

Serventia é uma unidade de competências públicas, que reúne atribuições legais limitadas territorialmente e por função desempenhada (conforme as especialidades do art. 5º da LNR, como a de notas, a de registro de imóveis e etc.).

Como se vê, a delegação está vinculada a uma serventia.

SF/13095.94684-82

Quando alguém é aprovado em concurso público, recebe a **delegação** para desempenhar, por exemplo, a função de titular do Ofício de Notas e de Imóveis em uma comarca abrangendo o território de três municípios (**uma serventia com duas especialidades acumuladas, a de notas e a de registro de imóveis**).

Se for extinta a delegação por morte do titular, a serventia ficará vaga e passará ao comando temporário de uma pessoa a ser designada pelo Poder Judiciário local até novo concurso público.

O problema reside em saber o que acontecerá com a delegação se a serventia for extinta por lei. É sobre isso que trata o Projeto de Lei em pauta.

Atualmente, o art. 29, I, da LNR admite que haja desmembramento ou desdobramento de serventias providas, caso em em que o delegatário terá direito de opção. Tal direito de preferência só pode ser exercido pelo titular da serventia que sofreu redução de seus limites territoriais ou do feixe de suas atribuições. Nesse sentido, citamos estas decisões do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), que, conciliando esse dispositivo com o princípio republicano do concurso público previsto no art. 236 da Constituição Federal (CF), veda que titulares de serventias não desmembradas ou desdobradas pleiteiem qualquer tipo de remoção:

> PROCEDIMENTO DE CONTROLE ADMINISTRATIVO. DESMEMBRAMENTO DE SERVENTIA EXTRAJUDICIAL. DIREITO DE OPÇÃO. Determina o parágrafo terceiro do art. 236 da Constituição que o ingresso na atividade notarial e de registro depende de concurso público de provas e títulos. Já o art. 29, I, da Lei nº 8.935/1994 estabelece ser direito do notário e do registrador "exercer opção, nos casos de desmembramento ou desdobramento de sua serventia". **Não faculta a lei que a opção seja para outra serventia, mas para a própria serventia, no sentido de escolher a parte desmembrada que lhe convier, seja no mesmo município seja para o novo município que se desmembrou do primeiro**.(CNJ - PCA - Procedimento de Controle Administrativo – nº 0001544-09.2007.2.00.0000 - Rel. PAULO LÔBO - 61ª Sessão - j. 29/04/2008)
>
> PROCEDIMENTO DE CONTROLE ADMINISTRATIVO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ. OFÍCIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE MATINHOS.

SF/13095.94684-82

DESMEMBRAMENTO. OFÍCIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DA COMARCA DE PONTAL DO PARANÁ. DIREITO DE OPÇÃO RESERVADO AO TITULAR DA SERVENTIA DESMEMBRADA. INTELIGÊNCIA DO ARTIGO 29, INCISO I DA LEI N.º 8.935/94. PEDIDO JULGADO PROCEDENTE.

1. O artigo 29, inciso I da Lei n.º 8.935/94 expressamente confere ao titular da serventia desmembrada ou desdobrada o direito de conservá-la ou optar pelo tabelionato recém-criado.

2. **A norma que excepciona o concurso público para outorga de delegação reclama interpretação restritiva, não sendo admissível estender o direito de preferência a titular de serventia que não foi desmembrada ou desdobrada.**

3. *In casu*, o titular do Ofício de Registro de Imóveis de Matinhos optou por permanecer na serventia de origem. Diante disso, o Tribunal deveria ter declarado a vacância do Ofício criado, ofertando-o para provimento por concurso público.

4. Pedido julgado procedente.

(CNJ - PCA - Procedimento de Controle Administrativo - 0004168-21.2013.2.00.0000 - Rel. Gisela Gondin Ramos - 178ª Sessão - j. 05/11/2013)

Assim, se, naquele exemplo acima, o Ofício de Notas e de Registro de Imóveis em uma comarca abrangendo o território de três municípios (**uma serventia**) sofrer limitação territorial em razão de a comarca ter sido reduzida territorialmente para abranger apenas dois municípios, o titular daquela serventia atrofiada terá o direito de optar por permanecer com o serviço extrajudicial dessa comarca reduzida ou por assumir a nova serventia criada para o território do município destacado.

Igualmente, se, ainda no mesmo exemplo, o Ofício de Notas e de Registro de Imóveis da supracitada comarca sofrer desacumulação das duas especialidades, de modo a desdobrar a referida serventia em duas outras – uma só com atribuição de Notas e outra só com competência de Registro de Imóveis –, o titular da serventia terá o direito de optar por qualquer dessas serventias fruto da desacumulação.

O problema é o seguinte: se, ainda no mesmo exemplo, o legislador local entender pela necessidade de extinguir o Ofício de Notas e de Registro de Imóveis da comarca, como ficará o titular desse serviço? O legislador pode fazer isso ou haveria ofensa ao direito adquirido?

SF/13095.94684-82

Não há ofensa a direito adquirido do titular da delegação a impedir a extinção, por lei, de sua serventia, pois não existe direito adquirido a regime jurídico. Lei pode acumular, desacumular, desmembrar ou extinguir serventias extrajudiciais. Por essa razão, não haveria inconstitucionalidade nesse ato de extinção da serventia titularizada. No máximo, poder-se-á cogitar de eventual responsabilização civil do Estado. Reconhece-se que há quem entenda pela existência de direito adquirido; mas essa não parece ser a melhor corrente.

Nessa hipótese, como consequência da extinção da serventia, haveria também a extinção da delegação, sem possibilidade de o então titular da delegação migrar para outra serventia.

Como se vê, o legislador local goza de liberdade para decidir se os efeitos da extinção da serventia titularizada serão imediatos ou postergados para a primeira vacância. Por exemplo, a LNR, por mera opção legislativa, após proibir a acumulação injustificada de especialidades em uma mesma serventia no art. 26, determinou a desacumulação após a primeira vacância do serviço extrajudicial no art. 50. Não havia direito adquirido aí envolvido; o legislador apenas quis fixar uma norma de transição mais suave por questão de política legislativa.

Dito isso, resta saber se, tal como proposto pelo Projeto de Lei ora em análise, é ou não constitucional e devido assegurar que o titular de serventia extinta deveria ter o direito a ser removido para outra serventia similar que esteja vaga no mesmo estado, "observados critérios de abrangência territorial e populacional, bem como de equivalência econômica em relação ao serviço extinto".

A pretensão legislativa incorre em inconstitucionalidade material, por ofender o princípio constitucional do concurso público (CF, art. 37, II). Quem presta um concurso público para receber a delegação para uma determinada serventia não pode, posteriormente, sem concurso público, migrar para outra serventia diversa em detrimento de outros possíveis interessados.

No caso de desmembramento ou de desdobramento de serventias, o art. 26 da LNR assegura direito de opção ao titular do serviço fracionado, e não a outros oficiais extrajudiciais. Nesse caso, não há falar

SF/13095.94684-82

em ofensa ao princípio do concurso público, pois a opção ocorre entre uma das serventias resultantes da cisão do serviço delegado originariamente por concurso público.

Porém, se inserirmos no art. 26 da LNR a possibilidade de serventias vagas serem deferidas, sem prévio concurso público, a pessoas que prestaram concurso para outros serviços extrajudiciais, estaremos a afrontar a Carta Magna.

Além do mais, indaga-se: se admitirmos o direito de remoção do titular de serventia extinta a outro serviço vago, como ficariam os outros oficiais extrajudiciais ou os outros indíviduos interessados em assumir, por concurso de remoção ou de provimento, esse cartório vago? Seria justo desprestigiar o caminho do concurso público? A resposta é negativa: não seria justo.

Por fim, a proposição ignora a natureza privada do exercício dos serviços notariais e de registro, nos termos do art. 236 da CF. Oficial de registro ou de notas não é servidor público. Não ocupa cargo público. Eles são delegatários de serviço público e, nessa condição, exercem, sob regime privado, por sua conta e risco, essa atividade de interesse público.

Não se pode, portanto, estender-lhes institutos reservados a servidores públicos, como a disponibilidade ou o aproveitamento, previstos, por exemplo, na Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

Se o Poder Público retoma o serviço público outorgado, não há direito de o delegatário assumir outro serviço. Só lhe resta, no máximo, pleitear a responsabilização civil do Estado. Trata-se de risco inerente à atividade privada.

Assim, não há como acolher a proposição, seja por motivo de **inconstitucionalidade**, seja por razões de **mérito**.

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Pedro Taques

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **rejeição** do PLC nº 89, de 2013.

Sala da Comissão,

PEDRO TAQUES
Senador da República

SF/13095.94684-82

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 89, DE 2013

(Nº 612/2011, na Casa de origem, do Deputado Gonzaga Patriota)

Altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal.

Art. 2º O art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 29 .....

.....

II - ser aproveitado em outra serventia, que esteja vaga, ainda que de atribuição diferente, em caso de extinção por determinação legal da serventia da qual é titular, desde que na mesma unidade federativa, observados critérios de abrangência territorial e populacional, bem como de equivalência econômica em relação ao serviço extinto;

III - organizar associações ou sindicatos de classe, por especialidades ou de forma agrupada, e deles participar." (NR)

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 612, DE 2011

Altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 29 da Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal.

Art. 2º O art. 29 da Lei 8.935, de 18 de novembro de 1994, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 29 São direitos do notário e do registrador:

I - (...)

II – Ser aproveitado em outra serventia em caso de extinção, por interesse público, do serviço do qual é titular, observados critérios de abrangência territorial e populacional, equivalência econômica em relação ao serviço extinto, e, preferencialmente, a mesma especialidade.(NR)

III - organizar associações ou sindicatos de classe e deles participar".

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 8.935/94 dispõe sobre a questão da titularidade na hipótese de desdobramento dos serviços notariais e de registro; porém, não aborda o assunto quando se trata da sua extinção. De fato, é possível que, em determinado momento e em razão do interesse público, tais serviços sejam extintos, o que implica resguardar direitos do tabelião ou oficial de registro que tenha ingressado nas atividades sob rígidos critérios legais.

Nos casos de desdobramento, o art. 29, I, da citada lei permite que o titular faça opção pela delegação do serviço originário ou pelo novo. Exemplo disso ocorre na hipótese em que o crescimento de um município seja tamanho que exija o desdobramento do registro de imóveis em dois ou mais.

Por outro lado, é possível também constatar que, por ausência de demanda em uma determinada localidade, o serviço deixe de ser relevante e

efetivo para a população. Diante disso, poderá a autoridade competente apresentar proposta de lei a fim de extingui-lo.

Ressalte-se que não se trata de hipótese de anexação de serviços, como prevê o art. 44, da lei em questão – caso em que a titularidade já estaria vaga por falta de interesse ou inexistência de candidatos em ocupá-la.

O objetivo deste projeto é justamente assegurar o exercício da atividade do notário ou registrador que nela tenha legalmente ingressado (por meio de concurso público) e esteja cumprindo suas funções, mas cuja delegação tenha sido extinta por lei.

Dessa forma, fica preenchida a lacuna observada na Lei nº 8.935/94, com vista a garantir direito inerente à natureza do serviços notariais e de registro.

Por todo o exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala da Sessões, 28 de fevereiro de 2011

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

.....

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 236. Os serviços notariais e de registro são exercidos em caráter privado, por delegação do Poder Público. (Regulamento)

.....

LEI Nº 8.935, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1994.

Regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro. (Lei dos cartórios)

.....

Art. 29. São direitos do notário e do registrador:

.....

II - organizar associações ou sindicatos de classe e deles participar.

Art. 30. São deveres dos notários e dos oficiais de registro:

.....

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

Publicado no **DSF**, de 15/10/2013

Secretaria de Editoração e Publicações - Brasília-DF

OS:16129/2013

21

SF/13978.46476-54

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre os Projetos de Lei da Câmara (PLC) nos 1, de 2008; 96, de 2008; 106, de 2008; 183, de 2008; 189, de 2008; 190, de 2008; 195, de 2008; 197, de 2008; 28, de 2009; 45, de 2009; 103, de 2009; 149, de 2009; 313, de 2009; 327, de 2009; 2, de 2010; 55, de 2010; 67, de 2010; 72, de 2010; 73, de 2010; 82, de 2010; 83, de 2010; 96, de 2010; 98, de 2010; 122, de 2010; 123, de 2010; 124, de 2010; 125, de 2010; 126, de 2010; 129, de 2010; 130, de 2010; 152, de 2010; 161, de 2010; 175, de 2010; 47, de 2011; 99, de 2011; 115, de 2011; 116, de 2011; 117, de 2011; 43, de 2012; 47, de 2012; 111, de 2012; 25, de 2013; e os Projetos de Lei do Senado (PLS) nos 655, de 2007; 358, de 2008; 50, de 2010; 120, de 2010; 115, de 2012; 73, de 2013; 84, de 2013 e 144, de 2013, que visam a alterar as relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, ou a incluir novos componentes no Sistema Federal de Viação de que trata a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação.

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

Chegam a esta Comissão os cinquenta projetos de lei em epígrafe, que visam a alterar as relações descritivas da infraestrutura de transportes constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, ou a incluir novos componentes no

SF/13978.46476-54

Sistema Federal de Viação de que trata a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação.

Os projetos podem ser classificados da seguinte maneira, conforme o objetivo buscado:

RODOVIAS

– Federalização de trechos rodoviários estaduais: PLC 1, de 2008; PLC 96, de 2008; PLC 189, de 2008; PLC 190, de 2008; PLC 197, de 2008; PLC 28, de 2009; PLC 67, de 2010; PLC 72, de 2010; PLC 73, de 2010; PLC 83, de 2010; PLS 120, de 2010; PLC 124, de 2010; PLC 125, de 2010; PLC 129, de 2010; PLC 161, de 2010; PLC 175, de 2010; PLC 116, de 2011; PLC 43, de 2012; PLC 47, de 2012; PLS 115, de 2012; PLC 25, de 2013; PLS 84, de 2013;

– Extensão de trechos rodoviários federais: PLC 103, de 2009; PLC 327, de 2009; PLC 117, de2011;

– Construção de novas rodovias federais: PLC 82, de 2010; PLC 123, de 2010; PLC 130, de 2010; PLC 47, de 2011; PLC 111, de 2012;

– Alteração do traçado de trechos rodoviários federais: PLC 45, de 2009; PLC 99, de 2011;

– Federalização de trechos rodoviários estaduais e construção ou alteração de traçado de trechos rodoviários federais: PLS 655, de 2007; PLC 106, de 2008; PLC 55, de 2010; PLS 73, de 2013;

– Municipalização de trecho rodoviário federal: PLS 50, de 2010;

FERROVIAS

– Construção de ferrovia federal: PLC 195, de 2008; PLS 358, de 2008;

– Alteração do traçado de ferrovia federal: PLC 126, de 2010;

– Extensão de ferrovia federal: PLC 152, de 2010; PLS 144, de 2013;

PORTOS

SF/13978.46476-54

> – Federalização de portos fluviais: PLC 183, de 2008; PLC 149, de 2009; PLC 313, de 2009; PLC 96, de 2010; PLC 98, de 2010; PLC 122, de 2010; PLC 115, de 2011;
>
> HIDROVIAS
>
> – Federalização de hidrovia estadual: PLC 2, de 2010.

As proposições tramitam em conjunto por força da aprovação pelo Plenário do Requerimento nº 1.233, de 2013, do Senador Walter Pinheiro, tendo sido distribuídas para as Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101, I, do Regimento Interno, compete à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania "opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas por deliberação do Plenário".

A matéria guarda relação com a Consulta nº 1, de 2013, da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), sobre a constitucionalidade e a juridicidade dos projetos de lei que visam a federalizar componentes da infraestrutura estadual de transportes ou a incluir novos componentes na infraestrutura federal. O objetivo da Consulta foi padronizar o entendimento do Senado Federal com relação à vigência ou não do anexo da Lei nº 5.917, de 1973, e à constitucionalidade dos projetos.

O parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), aprovado no dia 21 de agosto de 2013, apresentou as seguintes conclusões:

> 1 – a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, foi revogada pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que regula inteiramente a matéria por ela tratada;
>
> 2 – as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação são inventários de bens federais, devendo ser editadas por ato do Poder Executivo;

SF/13978.46476-54

> 3 – a inclusão em relação descritiva do Sistema Federal de Viação de componente inexistente ou que não integre o patrimônio da União é uma impropriedade e não acarreta qualquer consequência jurídica;
>
> 4 – a transferência de bens entre os entes da Federação somente pode ser realizada por meio de convênio de cooperação ou de desapropriação e independe de autorização legislativa federal;
>
> 5 – nenhuma norma legal impede a destinação de recursos federais para a construção ou conservação de infraestrutura de transporte dos estados, do Distrito Federal ou dos municípios;
>
> 6 – a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação deve ser precedida de estudos técnicos e econômicos que a justifiquem;
>
> 7 – são inconstitucionais as proposições legislativas que visam à alteração ou à inclusão de componentes em relações descritivas do Sistema Federal de Viação;
>
> 8 – consequentemente, são inconstitucionais as seguintes proposições: Projetos de Lei da Câmara nºs 96, 106, 183, 189, 190, 195 e 197, de 2008; 28, 45, 103, 149, 313 e 327 de 2009; 2, 55, 67, 72, 73, 82, 83, 96, 98, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 152, 161 e 175, de 2010; 47, 99, 115, 116, 117, de 2011; e 43, 47 e 111, de 2012; Projetos de Lei do Senado nos 655, de 2007; 358, de 2008; 50 e 120, de 2010; 115, de 2012; Emenda da Câmara dos Deputados a Projeto de Lei do Senado nº 610, de 2007; Substitutivos da Câmara dos Deputados a Projetos de Lei do Senado nos 549, de 1999; 693 e 696, de 2007.

Entre as proposições em análise nesta oportunidade, apenas não foram especificamente contempladas na Consulta nº 1, de 2013, os PLC nºs 1, de 2008; e 25, de 2013; e os PLS nºs 73, de 2013; 84, de 2013, e 144, de 2013. Entretanto, como esclarece o próprio parecer da CCJ, "os assuntos submetidos à CCJ com base nesse dispositivo (art. 101, V, do Regimento Interno) deverão ser analisados em abstrato, devendo o parecer aprovado orientar a análise posterior pela Casa de proposições específicas, *já em tramitação ou que venham a ser apresentadas no futuro*." (itálicos nossos)

Tendo em vista, portanto, a aplicabilidade da Consulta nº 1, de 2013, a todas as proposições ora submetidos à análise desta Comissão,

SF/13978.46476-54

transcrevemos abaixo trechos de sua análise, que adotamos sem qualquer alteração.

a) O Plano Nacional de Viação

A Lei nº 5.917, de 1973, aprova o Plano Nacional de Viação (PNV) e dá outras providências. A definição de "Plano Nacional de Viação" encontra-se no item "1" do Anexo desta Lei, alterado pela Lei nº 6.261, de 1975:

> 1.1 Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no art. 8º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais enumerados no art. 3º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 2º), bem como o conjunto particular das infraestruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas desta lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições da seção 1.2 a seguir.
>
> 1.2 O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e de Transportes Urbanos e compreende:
>
> a) infraestrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
>
> b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;
>
> c) mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional.

O Plano Nacional de Viação desdobra-se, portanto, em três componentes básicos: "objetivos", "princípios e normas fundamentais aplicáveis ao sistema nacional de viação" e "conjunto particular das infraestruturas viárias".

SF/13978.46476-54

O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é "permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar" (art. 2º).

Para atingi-lo, foram estabelecidos doze princípios e normas fundamentais (art. 3º), que podem ser assim resumidos: coordenação entre os sistemas federal, estaduais e municipais; seleção de alternativas mais eficientes, com base em planos diretores e estudos de viabilidade técnico-econômica; aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes; política econômica que reflita o custo econômico de cada serviço em regime de eficiência e ressarcimento de serviços antieconômicos solicitados pelo poder público; liberdade de escolha da modalidade de transporte pelos usuários; condicionamento da execução de obras à existência prévia de estudos econômicos que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final; aquisição de equipamentos e execução de instalações precedidas de estudos técnicos e econômico-financeiros; adoção de soluções adequadas ao desenvolvimento científico e tecnológico mundial; adoção de critérios econômicos nos investimentos e na operação, ressalvadas as necessidades da segurança nacional e de caráter social; vinculação dos recursos gerados no setor aos investimentos e operações de interesse econômico; avaliação de investimentos integrantes de projetos agrícolas, industriais e de colonização condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado; coordenação entre os sistemas metropolitanos e municipais e compatibilização com os demais sistemas.

O "conjunto particular das infraestruturas viárias" encontra-se no anexo, que contém a conceituação, a nomenclatura e as relações descritivas dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário.

A implementação do PNV deveria ocorrer "no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento" (art. 3º) e seu conteúdo seria revisto de cinco em cinco anos, com base em sistemática de planejamento estabelecida pelo Conselho Nacional de Transportes (art. 9º).

SF/13978.46476-54

A Lei também previa a elaboração e revisão de Planos Viários por Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, "com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação", com base em sistemática de verificação estabelecida pelo extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) (art. 10). Os planos estaduais deveriam ser submetidos à apreciação do DNER, que os encaminharia ao Conselho Nacional de Transportes. Os planos municipais seriam submetidos à apreciação dos Estados e, uma vez aprovados, encaminhados ao DNER. O cumprimento dessa sistemática era condição para o recebimento pelas unidades federadas da respectiva parcela do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos.

Os recursos do Orçamento Geral da União, por sua vez, só poderiam ser empregados em vias, portos e aeródromos constantes de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, e enquadrados nos respectivos sistemas de viação (art. 7º).

A Lei nº 5.917, de 1973, foi posteriormente alterada por outras 47 leis (as de número 6.261, de 1975; 6.346, de 1976; 6.406 e 6.504, de 1977; 6.555 e 6.574, de 1978; 6.630, 6.648 e 6.671, de 1979; 6.776, 6.933 e 6.976, de 1980; 7.003, de 1982; 7.436, de 1985; 7.581, de 1986; 9.060 e 9.078, de 1995; 9.830 e 9.852, de 1999; 10.030 e 10.031, de 2000; 10.540, 10.606, de 2002; 10.680, 10.739 e 10.789, de 2003; 10.960 e 11.003, de 2004; 11.122, de 2005; 11.297 e 11.314, de 2006; 11.482, 11.475, 11.518 e 11.550, de 2007; 11.701, 11.729, 11.731, 11.772, 11.862, 11.879 e 11.880, de 2008; 11.911, 11.968 e 12.058, de 2009; 12.247 e 12.264, de 2010; 12.409, de 2011), das quais apenas uma não alterou as relações descritivas dos sistemas nacionais de viação.

b) Do Plano Nacional de Viação ao Sistema Nacional de Viação

A Lei nº 5.917, de 1973, foi editada com fundamento no art. 8º, inciso XI, Constituição de 1967, com a redação que lhe deu a Emenda Constitucional nº 1, de 1969, segundo o qual compete à União estabelecer o plano nacional de viação.

SF/13978.46476-54

Dispositivos semelhantes constaram das Constituições de 1934 (art. 5º, IX) e 1946 (art. 5º, X). Com base no último, editou-se a Lei nº 4.592, de 1964, que "aprova o Plano Nacional de Viação" e a Lei nº 4.540, de 1964, que "dispõe sobre a elaboração e execução de Planos Quadrienais de Obras para a implantação do Plano Nacional de Viação", revogadas pela Lei nº 5.917, de 1973. A exemplo desta, a Lei nº 4.592, de 1964, também continha relações descritivas das rodovias, ferrovias, portos, vias navegáveis e aeroportos do Plano Nacional de Viação.

Na Constituição de 1988, a competência da União para "estabelecer o plano nacional de viação", foi substituída pela competência para "estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação" (art. 21, XXI). A ruptura com a expressão "plano nacional de viação", que vinha sendo empregada desde a Constituição de 1946, evidencia claramente a intenção do Constituinte no sentido de descontinuar a prática da incorporação à lei das relações descritivas da infraestrutura de transportes. Uma simples comparação do texto da Constituição com o da Lei nº 5.917, de 1973, permite concluir que a fonte de inspiração dos "princípios e diretrizes do sistema nacional de viação" é o art. 3º da Lei, que contém os "princípios e normas fundamentais aplicáveis ao sistema nacional de viação".

Essa competência encontra-se inserida no art. 21 da Constituição, identificado pela doutrina jurídica como voltado para as competências administrativas da União, em contraponto ao art. 22, destinado às competências legislativas. Apesar disso, o estabelecimento de princípios e diretrizes deve ser reconhecido, pela sua própria natureza, como uma competência legislativa, ainda que isso leve à conclusão de que houve uma técnica na alocação do dispositivo.

A despeito dessa conclusão, deve-se também reconhecer ao Poder Executivo a competência para editar normas infralegais sobre a matéria. Nesse sentido, a Lei nº 10.233, de 2001, que "dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre", criou o Conselho Nacional de Integração das Políticas de Transporte (CONIT), com atribuição de "propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens" (art. 5º), podendo: propor medidas que propiciem integração e harmonização das políticas de transporte

SF/13978.46476-54

aéreo, aquaviário e terrestre; definir elementos de logística multimodal; harmonizar as políticas e articular os órgãos federais, estaduais, distritais e municipais; aprovar as políticas de atendimento das áreas mais remotas e de difícil acesso do País; e aprovar as revisões periódicas das redes de transporte, propondo as reformulações do Sistema Nacional de Viação (art. 6º). A estrutura e o funcionamento do Conit foram disciplinados pelo Decreto nº 6.550, de 2008. Sua composição inclui oito ministros e seis representantes da sociedade civil, designados pelo Presidente da República, entre representantes de usuários, de prestadores de serviços e de empresas dos setores de infraestrutura e indústria de transportes. A sociedade civil também poderá participar de comitês técnicos constituídos para analisar matérias específicas.

c) O Sistema Nacional de Viação

A Lei nº 10.233, de 2001, que criou o Conit, contém também um capítulo sobre o Sistema Nacional de Viação, em que se estabelece seu conceito e seus objetivos essenciais (arts. 2º a 4º).

Uma disciplina completa somente veio a ser fixada pela Lei nº 12.379, de 2011, que "dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de

SF/13978.46476-54

novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências".

A Lei compõe-se de 46 artigos, distribuídos nos seguintes capítulos: "Disposições Preliminares", "Do Sistema Federal de Viação", "Dos Subsistemas Federais de Viação", "Do Sistema de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios", e "Disposições Transitórias e Finais". O Capítulo do Sistema Federal de Viação, por sua vez, subdivide-se nas seguintes seções: "Do Subsistema Rodoviário Federal", "Do Subsistema Ferroviário Federal", "Do Subsistema Aquaviário Federal" e "Do Subsistema Aeroviário Federal". O Sistema Nacional de Viação é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da federação e é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 2º).

A Lei nº 12.379, de 2011, teve origem na Mensagem nº 1.174, de 1995, do Presidente da República, transformada no Projeto de Lei nº 1.176, de 1995, na Câmara dos Deputados e no Projeto de Lei da Câmara nº 18, de 2000, no Senado Federal. Nos termos da Exposição de Motivos nº 4, de 1995, que acompanha a Mensagem, "a necessidade do estabelecimento desse importante marco de referência para implementação de ações no âmbito do Setor de Transportes decorre da exigência constitucional supracitada e irá *substituir o Plano Nacional de Viação*, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, *inteiramente incompatível com a realidade brasileira atual*" (itálicos nossos). A proposição foi analisada na Câmara dos Deputados pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), Finanças e Tributação (CFT) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi analisada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), e pelo Plenário. O substitutivo aprovado pelo Senado retornou à Câmara dos Deputados, onde foi analisado pelas mesmas Comissões e pelo Plenário.

A Presidente da República vetou parcialmente o projeto e comunicou esse fato ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 1, de 2011. Esses vetos ainda não foram apreciados. Entre os vetos, dois estão na

SF/13978.46476-54

origem da presente consulta: o relativo ao art. 45, que revogava a Lei nº 5.917, de 1973, com suas alterações posteriores; e o relativo aos Anexos I a VII, que continha as relações descritivas das rodovias, da rede rodoviária de integração nacional, das ferrovias, das vias navegáveis interiores, dos portos, das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível em rios federais, e dos aeroportos. São as seguintes as razões dos vetos constantes da Mensagem:

> Não obstante o mérito de buscar a necessária organização da relação de projetos integrantes do PNV, tal relação não reflete o estado atual do planejamento viário nacional. Com efeito, os Anexos deixaram de incluir projetos hoje constantes do PNV e fundamentais para o desenvolvimento do País, alguns, inclusive, integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.
>
> O veto aos Anexos, conjugado com o veto ao art. 45, permite manter em vigor as relações descritivas constantes da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, bem como as leis que as atualizaram, evitando-se prejuízos ao planejamento e aos investimentos da União na infraestrutura viária nacional, e possibilita o reestudo da matéria e a submissão, oportuna, de nova proposta legislativa.

d) Proposições que visam a alterar o Plano Nacional de Viação

A ausência na Lei nº 12.379, de 2011, de cláusula revocatória levou à continuidade da apresentação e da tramitação de proposições voltadas à alteração das relações descritivas constantes do anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Apenas uma proposição propõe a inclusão de infraestruturas em anexos da Lei nº 12.379, de 2011.

e) Vigência do Plano Nacional de Viação

A despeito do veto ao art. 45 da Lei nº 12.379, de 2011, que revogava a Lei nº 5.917, de 1973, esta se encontra revogada. A revogação das leis é disciplinada pelo § 1º do art. 2º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, (Lei de introdução às normas do Direito Brasileiro). Segundo esse dispositivo:

> **Art. 2º** Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

SF/13978.46476-54

> § 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.
>
> .....

O veto ao art. 45 exclui a aplicação da primeira hipótese de revogação (expressa), mas não das demais. Conforme anteriormente apontado, a Lei nº 12.379, de 2011, tem por objetivo substituir o Plano Nacional de Viação, previsto no texto constitucional de 1969, pelo Sistema Nacional de Viação, previsto na Constituição de 1988. Em nenhum momento ao longo de sua elaboração no Poder Executivo e de sua apreciação no Poder Legislativo, cogitou-se de sua coexistência com a Lei nº 5.917, de 1973.

Tanto é assim que sua ementa indica, expressamente, a revogação desta e de todas as leis que a alteraram posteriormente. Nos termos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, embora a ementa não componha a parte normativa da lei, ela explicita seu objeto:

> **Art. 5º** A ementa será grafada por meio de caracteres que a realcem e explicitará, de modo conciso e sob a forma de título, o objeto da lei.

Nenhuma dúvida pode haver, portanto, quanto à substituição do PNV pelo SNV, pois jamais se cogitou, desde a edição da Constituição, da coexistência de ambos os documentos.

Acrescente-se a título de argumentação que, ainda que se considerasse vigente a Lei nº 5.917, de 1973, seu anexo estaria revogado, por ser incompatível com aos arts. 8º, 10, 15, 17, 23, 26, 27, 28, 35 e 43 da Lei nº 12.379, de 2011, que fazem remissão aos anexos da própria lei. Anexos não são dispositivos autônomos de leis. Tanto é assim que a Lei Complementar nº 95, de 1998, indica como unidades de articulação dos textos legais apenas artigos, parágrafos, incisos, alíneas e itens (art. 10, I e II). No mesmo sentido, a Constituição Federal somente admite o veto parcial do texto integral de artigo, parágrafo, inciso ou alínea (art. 66, § 2º). Seria teratológico, portanto, supor que dispositivo de uma lei pudesse ser completado pelo anexo de outra.

SF/13978.46476-54

Anexos integram, portanto, o conteúdo dos dispositivos que lhes fazem remissão. O anexo da Lei nº 5.917, de 1973, vigorou por força do art. 1º da lei, que é incompatível com os dispositivos citados da Lei nº 12.379, de 2011, que fazem remissão a outros anexos sobre o mesmo assunto.

f) Competência para editar relação descritiva dos componentes do Sistema Federal de Viação

Conclui-se do tópico anterior que não há em vigor qualquer lei que indique quais são os componentes físicos dos subsistemas integrantes do Sistema Federal de Viação. Esse fato não representa qualquer anomalia para o ordenamento jurídico ou obstáculo à realização de obras públicas.

Como o próprio nome indica, as relações descritivas dos componentes do Sistema Federal de Viação não contêm qualquer comando normativo. Apenas descrevem, ou seja, inventariam os componentes físicos integrantes do SFV, de propriedade da União. Não obrigam, proíbem ou autorizam a realização de qualquer ação ou obra pública. Podem ser editadas por decreto presidencial, portaria ministerial ou resolução de órgão colegiado, como medida de transparência administrativa, mas também não há qualquer obrigatoriedade nesse sentido.

A inserção dessas relações descritivas em lei, assim como o costume político de se alterá-las, como forma de pressionar a União a realizar uma determinada obra ou a se responsabilizar pela conservação de determinada infraestrutura, em nada alteram a sua natureza jurídica. Trata-se de um inventário de bens públicos, que não tem qualquer impacto no ordenamento jurídico.

A desnecessidade das relações descritivas fica evidente quando se considera que nenhum costume análogo existe nas demais políticas de infraestrutura, como mineração, energia, ou comunicações. Nenhuma lei inventaria as reservas minerais, os blocos de exploração de petróleo, as usinas hidrelétricas e termoelétricas, as faixas do espectro eletromagnético ou as linhas de fibra ótica da rede mundial de computadores. Isso nunca foi questionado, nem impediu o desenvolvimento dessas áreas.

SF/13978.46476-54

A construção e manutenção de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias e eclusas é uma competência administrativa, própria do Poder Executivo, que não demanda autorização legislativa para ser exercida.

Como visto, a Constituição de 1988 pretendeu coibir a inserção em lei das relações descritivas do SFV, pois definiu como competência da União o estabelecimento de "*princípios e diretrizes* para o sistema nacional de viação", que abrange os sistemas de viação não apenas da União, mas também dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

g) Federalização de bens estaduais ou municipais

Analisando-se as justificações das proposições em tramitação na Casa, percebe-se que a intenção dos seus autores, via de regra, é federalizar infraestruturas estaduais, principalmente rodovias, ou determinar a construção de novas infraestruturas federais, como rodovias, ferrovias ou portos.

Esclareça-se, inicialmente, que a eventual inserção das infraestruturas propostas nas relações descritivas do PNV não teria o condão de atingir qualquer dos objetivos pretendidos. As infraestruturas estaduais, distritais ou municipais somente podem ser transferidas à União por comum acordo ou por desapropriação. No primeiro caso, faz-se necessário a celebração de um convênio, nos termos do art. 241 da Constituição:

> **Art. 241.** A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a *transferência total ou parcial* de encargos, serviços, pessoal e *bens* essenciais à continuidade dos serviços transferidos. (itálicos nossos)

No caso específico do Subsistema Rodoviário Federal, a Lei nº 12.379, de 2011, assim disciplinou a matéria:

> **Art. 16.** Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional – RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

SF/13978.46476-54

> I – promover a integração regional, interestadual e internacional;
>
> II – ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
>
> III – atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e
>
> IV – prover ligações indispensáveis à segurança nacional.
>
> **Art. 18.** Fica a União *autorizada a transferir* aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:
>
> I – acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;
>
> II – rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.
>
> .....
>
> **Art. 19.** Fica a União *autorizada a incorporar* à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, *mediante anuência dos Estados* a que pertençam. (itálicos nossos)

A celebração de convênios para federalização, estadualização ou municipalização de trechos rodoviários não está condicionada, portanto, à edição de lei específica.

h) Destinação de recursos federais para obras estaduais ou municipais

As justificações dos projetos em tramitação indicam que o objetivo último buscado por meio da federalização de equipamentos estaduais ou municipais é o financiamento de obras de ampliação ou conservação.

A necessidade de incorporar componentes estaduais ao Plano Nacional de Viação decorria de interpretação historicamente dada ao seguinte artigo da Lei nº 5.917, de 1973:

> **Art. 7º** Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, *não poderão ser empregados* em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais,

SF/13978.46476-54

> *enquadrados nos respectivos sistemas de viação*, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes. (itálicos nossos)

Com base nesse artigo, entendeu-se que seria ilegal a destinação de recursos federais para trechos rodoviários estaduais. Tendo em vista que a ampliação e conservação de rodovias é uma política de grande impacto econômico e social para as regiões em que se situam, passou-se a buscar a federalização como alternativa para o financiamento das obras.

Esse quadro foi profundamente alterado, no entanto, pela aprovação da Lei nº 12.379, de 2011, que, como visto, revogou a Lei nº 5.917, de 1973. Nenhuma norma legal impede na atualidade que recursos federais sejam repassados aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para investimento em infraestruturas locais de transportes, a exemplo do que ocorre em inúmeras outras políticas públicas.

Os parlamentares interessados em defender o financiamento dessas obras pela União poderão fazê-lo por meio de emendas ao Orçamento Geral da União, caso não se considerem contemplados com o projeto submetido ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo, independentemente da titularidade da infraestrutura.

i) Criação de novas infraestruturas federais

Diversos projetos propõem a criação de novas infraestruturas viárias ou a extensão de redes já existentes. Os equipamentos mais demandados são rodovias, mas também novas ferrovias e portos são propostos com frequência. Em se tratando de relações descritivas, a impropriedade de nelas se inserir um componente inexistente é evidente.

Com já comentado, a inserção desses novos componentes nas relações descritivas do SFV não teria o condão de obrigar ou mesmo de autorizar a sua implantação.

O controle da atuação do Poder Executivo nesse campo se dá por meio do processo orçamentário. A Constituição veda o início de programas ou

SF/13978.46476-54

projetos não incluídos na lei orçamentária anual (art. 167, I) e determina que esta lei seja precedida da lei de diretrizes orçamentárias, que deverá incluir as despesas de capital (art. 165, § 2º), e do plano plurianual, que estabelecerá as diretrizes, objetivos e metas para as despesas de capital (art. 165, § 1º).

Atendidos esses pressupostos, o Poder Executivo tem autonomia para realizar as obras que julgar conveniente, observados os princípios e diretrizes do SNV estabelecidos em lei. Entre esses, destaca-se o contido no art. 10 da Lei nº 12.379, de 2011, segundo o qual a alteração de características ou a inclusão de novos componentes no Sistema Federal de Viação somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações.

A natureza desses estudos pode ser apreendida a partir dos objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação, tal como definidos pela Lei nº 10.233, de 2011:

> **Art. 4º** São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:
>
> I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;
>
> II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;
>
> III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.
>
> § 1º Define-se como infra-estrutura viária adequada a que *torna mínimo o custo total do transporte*, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.
>
> § 2º Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando *tornar mínimos os custos operacionais* e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e *garantir a segurança e a confiabilidade* do transporte. (itálicos nossos)

Nenhum investimento viário pode ser realizado, portanto, na ausência de estudos técnicos e econômicos que indiquem ser o equipamento proposto seguro, confiável e adequado para minimizar os custos de investimento, manutenção e operação.

SF/13978.46476-54

Estudos dessa natureza somente podem ser realizados no âmbito do Poder Executivo, que dispõe de recursos humanos, financeiros e tecnológicos para tanto. Nesse sentido, a Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012, criou a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), que tem por objeto "prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário" (art. 3º, II, da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011). A empresa tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. Ela planejará e estruturará projetos a serem executados pelos órgãos de cada setor e poderá celebrar contratos e convênios com instituições científicas e tecnológicas voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, absorção e transferência de tecnologias e licenciamento de patentes.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **rejeição**, por inconstitucionalidade, dos Projetos de Lei da Câmara n^{os} 1, 96, 106, 183, 189, 190, 195 e 197, de 2008; 28, 45, 103, 149, 313 e 327 de 2009; 2, 55, 67, 72, 73, 82, 83, 96, 98, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 152, 161 e 175, de 2010; 47, 99, 115, 116 e 117, de 2011; e 43, 47 e 111, de 2012; 25, de 2013; e dos Projetos de Lei do Senado n^{os} 655, de 2007; 358, de 2008; 50 e 120, de 2010; 115, de 2012; e 73, 84 e 144, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 1, DE 2008
(nº 7.299/2006, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de todo o trajeto da rodovia RS-630, no Estado do Rio Grande do Sul, que começa no entroncamento da BR-290, passa pela cidade de São Gabriel - RS e termina na BR-293, que passa pela cidade de Dom Pedrito - RS.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º desta Lei serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.299, DE 2006

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de todo o trajeto da rodovia RS-630, no Estado do Rio Grande do Sul, que começa no entroncamento da BR-290, passa pela cidade de São Gabriel (RS), e termina na BR-293, que passa pela cidade de Dom Pedrito (RS).

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O acervo da rede rodoviária do Estado do Rio Grande do Sul é composto pelas malhas federal, estadual e municipais e é responsável pela circulação dos transportes rodoviários de carga e de passageiros. Quanto mais vascularizada a malha, menos se gasta em combustível, menor o número de acidentes de trânsito e mais curto o tempo de viagens.

À medida em que um Estado brasileiro apresenta contínuo crescimento econômico e social, torna-se cada vez mais necessário ampliar as ligações rodoviárias entre as cidades que apresentam maior desenvolvimento fabril e comercial, fortalecendo-o como um todo.

No caso do projeto de lei que estamos apresentando, pretendemos facilitar a ligação rodoviária entre as cidades de São Gabriel e Dom Pedrito, reduzindo de aproximadamente 200 para pouco menos de 100 quilômetros de extensão a distância entre elas. Essa nova rodovia federal será mais uma

importante artéria no sudoeste do Estado do Rio Grande do Sul, pois essas duas cidades apresentam economias semelhantes, com predominância de atividades agropecuárias.

Tendo em vista essas considerações, apresentamos o presente projeto de lei, solicitando aos nobres Deputados apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de julho de 2006.

Deputado Beto Albuquerque

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 08/02/2008.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 655, DE 2007

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, os Contornos Rodoviários de Ibiraçu e de Viana, na BR-101/ES, e o trecho que liga a BR-101 ao porto de Barra do Riacho, no Estado do Espírito Santo.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida dos seguintes Contornos rodoviários:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição BR	Superposição km
	Contornos Rodoviários				
101	Entroncamento com BR-101 (km 189) / contorno de Ibiraçu / entroncamento com BR-101 (km 249)	ES	52	–	–
101	Entroncamento com BR-101 (km 275) /contorno de Viana / entroncamento com BR-101 (km 302,7)	ES	17	–	–

.....(NR) "

Art. 2° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição BR	Superposição km
-	Entroncamento com BR-101/ acesso ao porto de Barra do Riacho	ES	22	–	–

.....(NR) "

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A expansão urbana dos Municípios de Serra, Fundão e Ibiraçu tem como um dos principais vetores estruturantes a rodovia BR-101, que corta seus territórios longitudinalmente no sentido sul-norte. Ao longo de suas margens, estão assentados bairros populosos e instalações industriais e comerciais de grande porte, que geram intenso tráfego de veículos e de pessoas.

A utilização múltipla da BR-101 pelo tráfego de passagem em rotas regionais, turísticas, de passageiros e de cargas, simultaneamente ao tráfego urbano local, entretanto, gera conflitos de trânsito que elevam o número de acidentes, tornando necessária a implantação de contornos rodoviários para a separação dos diferentes fluxos de veículos. Além disso, compromete a capacidade viária dos municípios.

O contorno rodoviário desviará do segmento urbano a maior parte do tráfego de passagem, principalmente o de veículos de carga, possibilitando uma maior amenização do uso da rodovia e conferindo prioridade para o sistema de transporte coletivo local.

O Plano Estratégico do Estado (Agenda 2.025) propôs a construção do contorno da área urbana do município de Serra, ligando a BR-101/Norte (km 249) à BR-101/Contorno de Vitória (km 275), como medida mitigadora dos conflitos de tráfego.

Propõe-se agora estender essa medida aos segmentos da BR-101/ES situados entre os kms 189 e 249 e entre os kms 275 e 302,7, criando contornos rodoviários para os Municípios de Ibiraçu e Viana, respectivamente. Os novos contornos visam ao atendimento dos corredores de exportação e deverão ser incorporados à malha do PNV, constituindo o novo traçado da BR-101. Simultaneamente, serão municipalizados os segmentos da BR-101 que atualmente atravessam as áreas urbanas mencionadas.

A par de contribuir sobremaneira para a diminuição dos conflitos de tráfego e, conseqüentemente, do número de acidentes na estrada, a construção desses contornos possibilitará a melhoria das condições de trafegabilidade no trecho e a redução da extensão total do percurso em cerca de 19 km.

Paralelamente, a ampliação do Sistema Portuário de Barra do Riacho para a exportação de celulose, pedras ornamentais, petróleo e álcool, entre outros produtos, está a exigir a melhoria do acesso rodoviário que atende ao referido porto.

Faz-se oportuna, nesse sentido, a federalização da estrada estadual que liga o porto à BR-101, cabendo destacar que ela preenche os requisitos básicos para ser incluída no PNV, uma vez que interliga segmentos e elementos estruturantes e de grande relevância econômica para o transporte rodoviário e outros modais de transporte, consoante as determinações governamentais para o setor.

Pelas razões expostas, contamos com a colaboração dos ilustres parlamentares para a aprovação do projeto que ora apresentamos.

Sala das Sessões, 13 de novembro de 2007.

Senador MAGNO MALTA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sistema Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma ordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viacão obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaituba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 12.9.1973

Download para anexo	
Alterações	
ÍTENS	**ATO DE ALTERAÇÃO**
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007)
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985 Lei nº 6.571, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) (Vide Lei nº 11.518, de 2007)
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em Decisão Terminativa.)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 14/11/2007.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, DE 2008

(nº 2.196/1999, na Casa de origem)

Dispõe sobre a ligação rodoviária no Plano Nacional de Viação, nos Estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A ligação do trecho rodoviário Mossoró - Baraúna, no Estado do Rio Grande do Norte, a Lagoa Vermelha, Ilhota e Russas, no Estado do Ceará, passa a integrar o Plano Nacional de Viação.

Parágrafo único. As informações estimadas referentes ao trecho rodoviário previsto nesta Lei, inclusive a ponte existente sobre o Rio Jaguaribe com extensão aproximada de 500 (quinhentos) metros, e o mapa geográfico da área abrangida pela rodovia, constantes do Anexo desta Lei, passam a integrar esta Lei.

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

PERCURSO	KM PERCORRIDO	TRECHO CONSTRUÍDO	TRECHO A SER CONSTRUÍDO
BR-116 (Russas) - Ponte da Ilhota	11,0	-	11,0
Ponte da Ilhota (Rio Jaguaribe)	0,5	0,5	-
Ponte da Ilhota - Divisa do Ceará	32,5	-	32,5
Divisa do Ceará	8,0	8,0	-
Baraúna - Mossoró	31,0	31,0	-
TOTAL	83,0	39,5	43,5

OBSERVAÇÕES:

- o trecho da estrada localizada no Estado do Rio Grande do Norte já se encontra com pavimentação asfáltica;
- a ponte sobre o Rio Jaguaribe com aproximadamente 500 (quinhentos) metros de extensão já está construída.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.196, DE 1999

Dispõe sobre a ligação rodoviária no Plano Nacional de Viação, nos Estados do Ceará e Rio Grande do Norte, e dá outras providências;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° A ligação do trecho rodoviário Mossoró – Barauna no Estado do Rio Grande do Norte a lagoa Vermelha, Ilhota, Russas, Estado do Ceará, passa a integrar o Plano Nacional de Viação.

Parágrafo Único. As informações estimadas, referentes ao trecho rodoviário previsto nesta lei, inclusive a ponte existente sobre o rio Jaguaribe com extensão aproximada de 500 metros, e o mapa geográfico da área abrangida pela rodovia, constantes do anexo, passam a integrar esta lei.

Art. 2° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3° Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia será um instrumento de incontestável importância sócio-econômico para o desenvolvimento dos Estados do Ceará e Rio Grande do Norte, vindo a beneficiar diretamente a uma população de 500.000 habitantes, sendo 270.000 na região do médio Jaguaribe e 230.000 na região do Mossoró.

A rodovia, a partir da cidade de Russas, formará um tripé de ligação com o resto do Brasil, ou seja, na direção Norte através da BR-116 com Fortaleza e Porto do Pecém, na direção Sudeste através da BR304 com Mossoró, Natal e Recife e finalmente com a região Sul através da BR-116 com Jaguaribe, Salgueiro, Feira de Santana.

Vários fatores destacam a influência econômica do projeto, na região de Mossoró pela instalação do núcleo administrativo da Petrobrás, com maior produção terrestre de petróleo do país e a Mossoró Agroindustrial S.A. – MAISA, um polo de exportação de frutas tropicais; no Ceará são várias as indústrias que vêem se instalando na região, com destaque para a DAKOTA – RUSSAS, e o maior projeto de irrigação do estado do Tabuleiro de Russas. O açude do Castanhão será outro propulsor do progresso do Vale do Jaguaribe, aumentando a demanda do tráfego no escoamento da produção e na permuta de cargas dos dois pólos.

Não será menos importante o desenvolvimento do intercâmbio cultural, na formação de técnicos e na maior oferta de mão-de-obra especializada, utilizando-se para isto, o parque educacional de Mossoró, que conta com uma Escola Federal de Agronomia, uma Universidade Estadual e uma Escola Técnica Federal.

Podemos garantir os benefícios atuais que o advento da estrada trará para a economia local e extrapolar as potenciálidades de utilização que se descortinam, num momento oportuno, significa postergar uma ação essencial e urgente, capaz de comprometer o desenvolvimento, com inibição de investimento privados que se farão mediante o estímulo pela criação da infra-estrutura em implantação nas áreas investigadas. A estrada se torna complemento fundamental para a dinâmica das economias em expansão, juntamente com energia e serviços.

Sala das Sessões, em 05 de Maio de 1999.

Deputado Raimundo Gomes de Matos

ANEXO AO PROJETO DE LEI Nº DE 1999.

PERCURSO	KM PERCORRIDO	TRECHO CONSTRUÍDO	TRECHO A SER CONSTRUÍDO
BR-116 (Russas) – Ponte da Ilhota	11,0	-	11,0
Ponte da Ilhota (Rio Jaguaribe)	0,5	0,5	-
Ponte da Ilhota – Divisa do Ceará	32,5	-	32,5
Divisa do Ceará	8,0	8,0	-
Baraúna – Mossoró	31,0	31,0	-
TOTAL	83,0	39,5	43,5

Observações:

- O trecho da estrada localizada no Estado do Rio Grande do Norte já se encontra com pavimentação asfáltica;

- A ponte sobre o Rio Jaguaribe com aproximadamente 500m de extensão, já está construída.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 19/6/2008.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 106, DE 2008

(nº 4.612/2004, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"..........

BR:-

Pontos de Passagem: Erechim/RS - Aratiba/RS - Itá/SC - Seara/SC - Ipumirim/SC - Lindóia do Sul/SC - Ponte Serrada/SC - Passos Maia/SC - Palmas/PR.

Unidades da Federação: RS-SC-PR

Extensão (km):

Superposição*

BR:

Km:

......" (NR)

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.612, DE 2004

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem: BR- : Erechim/RS – Aratiba/RS – Itá/SC – Seara/SC – Ipumirim/SC – Lindóia do Sul/SC – Ponte Serrada/SC – Passos Maia/SC – Palmas/PR.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICATIVA

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que por si só justificam o nosso pleito e atenção do Governo Federal. Com efeito, parte dele liga a BR – 282 com a BR – 280, ao sair de Ponte Serrada, em Santa Catarina, e chegar a Palmas, no Estado do Paraná. A outra parte, que segue na direção sul, vai de Ponte Serrada até Erechim, no norte do Rio Grande do Sul.

Como vemos, trata-se de uma rota que une os três estados da Região Sul. Além do mais, é um importante corredor de ligação do norte do Rio Grande do Sul, via Santa Catarina e Paraná, com a região do Alto Uruguai onde estão localizadas grandes agroindústrias. O percurso proposto encurta, em aproximadamente cinqüenta quilômetros, o caminho atualmente percorrido.

Sem dúvida, essa rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região, pouco explorada, situada na divisa dos estados de Santa Catarina e do Paraná, mas com muitos recursos (hidrelétricos, eólico, turismo, madeireiro, agropecuário) que precisam ser potencializados. Acreditamos que só será possível conseguirmos promover o progresso dessa região se um importante passo for dado: entregar esse traçado rodoviário aos cuidados da União.

Para que isso se concretize, estamos sujeitando a presente proposta à apreciação e conseqüente aprovação dos ilustres Deputados.

Brasília, 9 de dezembro de 2004.

Gervásio Silva
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 28/6/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS:13902/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 183, DE 2008

(nº 2.280/2007, na Casa de origem, do Deputado Ilderlei Cordeiro)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para acrescentar na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
217	Sena Madureira	AC	RIO IACO
218	Manuel Urbano	AC	RIO PURUS
219	Santa Rosa do Purus	AC	RIO PURUS
220	Jordão	AC	RIO TARAUACÁ
221	Feijó	AC	RIO ENVIRA
222	Tarauacá	AC	RIO TARAUACÁ
223	Rodrigues Alves	AC	RIO JURUÁ
224	Mâncio Lima	AC	RIO JAPIIM
225	Marechal Thaumaturgo	AC	RIO JURUÁ
226	Porto Walter	AC	RIO JURUÁ
227	Porto Acre	AC	RIO ACRE
228	Plácido de Castro	AC	RIO ABUNÃ
229	Brasiléia	AC	RIO ACRE
230	Xapuri	AC	RIO ACRE
231	Epitaciolândia	AC	RIO ACRE
232	Assis Brasil	AC	RIO ACRE

....." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.280, DE 2007

Acresce dispositivos à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1. O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917 de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos.

"4.2 - .....

N.º DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
217	Sena Madureira	AC	RIO IACO
218	Manuel Urbano	AC	RIO PURUS
219	Santa Rosa do Purus	AC	RIO PURUS
220	Jordão	AC	RIO TARAUACÁ
221	Feijó	AC	RIO ENVIRA
222	Tarauacá	AC	RIO TARAUACÁ
223	Rodrigues Alves	AC	RIO JURUÁ
224	Mâncio Lima	AC	RIO JAPIIM
224	Marechal Thaumaturgo	AC	RIO JURUÁ
225	Porto Walter	AC	RIO JURUÁ
226	Porto Acre	AC	RIO ACRE
227	Plácido de Castro	AC	RIO ABUNÃ
228	Brasiléia	AC	RIO ACRE
229	Xapuri	AC	RIO ACRE
230	Epitaciolândia	AC	RIO ACRE
231	Assis Brasil	AC	RIO ACRE

....." (NR)

Art. 2.º Esta Lei passa vigorar na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei N.º 11.518 de 5 de Setembro de 2007, conversão da MP N.º 369 de 2007, entre várias alterações e acréscimos à legislação vigente, somou à Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917 de 10 de Setembro de 1973, nada menos que 41 portos, dos quais 30 (trinta) localizados no Estado do Amazonas, 07 (sete) no Estado do Pará, 02 (dois) no Estado de São Paulo, 01 (um) no Estado do Mato Grosso, e 01 (um) no Estado de Rondônia, visando, obviamente, atualizar o PNV para que o mesmo possa respaldar futuros investimentos.

É natural e desejável que sistematicamente o Plano Nacional Viário – PNV seja revisto para incluir localidades que antes dispensavam obras e serviços inerentes à movimentação de embarcações, mas ao longo do tempo passaram a exigir estas condições para seu próprio desenvolvimento. Significa, ao cabo, contemplar e estimular a dinamização das atividades econômicas regionais.

Infelizmente, por lapso, a recente atualização do PNV não contemplou algumas situações que, por conhecimento de causa, reputo inquestionáveis. Trata-se dos municípios acreanos, dos quais 18 (dezoito) localizam-se às margens de rios (em alguns casos estes são as únicas vias de comunicação viária existente), sendo que somente 2 (dois) fazem parte do PNV. Significa dizer que atualmente somente em Rio Branco e em Cruzeiro do Sul será possível, como antes, realizar investimentos em portos, por exemplo, concernentes ao PNV. Outros 16 (dezesseis) municípios continuam fora desta perspectiva.

Todos estes municípios têm sua sede situada à margem do rio citado e, nas condições amazônicas, dado o processo de ocupação e a carência de infra-estrutura rodoviária, mantém um sistema fluvial ativo e em crescimento, irradiado por centenas de pequenas comunidades que tem nos rios o acesso principal à cidade, o que eleva a sua importância para o desenvolvimento do comércio e o transporte de cargas e pessoas.

A inclusão desses municípios no PNV, de pronto abre chance para que dependendo das condições orçamentárias e financeiras, possamos programar investimentos que resultem em promoção da economia e do desenvolvimento local, com repercussões altamente significativas para o Acre e a região como um todo.

Nestes termos peço aos nobres pares o apoio necessário à aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 25 de Outubro de 2007.

Deputado ILDERLEI CORDEIRO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 9/12/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS:17207/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 189, DE 2008
(nº 7.092/2006, na Casa de Origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
...	.....	.....	.....	....	....
080	Brasília - Uruaçu - Entronc. c/ BR-158/BR-242 (Ribeirão Bonito) - Cascalheira - Alô Brasil - Entronc. c/ BR-158/BR-242 - São José do Xingu - Peixoto de Azevedo (entronc. c/BR-163)	MT	553	158/ 242	94

....."(NR)

Art. 2° O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1° desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.092, DE 2006

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (entroncamento da BR-163 ao entroncamento com as BR-242 e BR- 158, no Estado de Mato Grosso)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 - **Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação**, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

.....

				Superposição	
BR	Pontos de Passagem	UF	Extensão (km)	BR	KM
___	Entroncamento com a BR-163	MT	→553,0	BR-242	94,0
	Entroncamento com as BR-242 e BR-158			BR- 158	

....."

Art. 2º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º O código da ligação rodoviária que trata o art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A produção agrícola da região norte de Mato Grosso apresenta altos índices de produção e produtividade, com destaque para o plantio de grãos e a indústria madeireira. Em função das grandes distâncias, no entanto, o transporte destes produtos fica encarecido e dependente quase que exclusivamente do acesso pela rodovia BR-163.

Para tanto, no entanto, faz-se necessário a maximização nos custos dos transportes Rodoviários com a criação de alternativas viáveis, e que venham a desonerar o custo Brasil. Esta alternativa seria a inclusão no Plano Nacional de Viação, da Rodovia Estadual MT-322, no segmento do Entº da BR-163, na cidade de Peixoto de Azevedo (MT) com o Entº das BR-242 e BR-158, em Vila Ribeirão Bonito (MT), cuja extensão é de aproximadamente 553,0 km. Entre a cidade de Alô Brasil (MT) e Vila Ribeirão Bonito a MT-322 sobrepõe ainda as BR-242 e BR-158, em um trecho de aproximadamente 94,0 km.

Desta forma, o presente projeto propõe a federalização do trecho acima citado, que passa a adotar a denominação de BR-080, rodovia que atravessa os estados da Bahia, Goiás e Mato Grosso até o Maranhão.

A federalização constituí-se uma alternativa viável para o escoamento da produção pelo Porto de Itaqui, no Maranhão, utilizando-se o terminal multimodal da Ferrovia Norte-Sul, em Porto Franco, também no Estado do Maranhão.

Com isto, cidades mato-grossenses que têm demonstrado grande potencial agrícola como Sorriso, Sinop e Lucas do Rio Verde terão a possibilidade de exportar a sua produção com melhores custos. Para escoar a produção destas cidades faz-se necessário percorrer aproximadamente 2 mil quilômetros até o Porto de Paranaguá, que já encontra-se extremamente congestionado pelo grande fluxo de cargas de todo país.

Ao disponibilizar para estas cidades a opção do Porto de Itaqui, é possível economizar aproximadamente mil quilômetros por terra e cerca de 7 mil milhas marítimas para exportação para Europa.

Além disto, trata-se de uma rodovia que já encontra-se aberta e que, portanto, não representa nova ameaça ao meio ambiente.

A inclusão no Plano Nacional de Viação da Rodovia Estadual MT-322 contribui portanto com este objetivo, no sentido que promoverá a integração de regiões que se apresentam hoje no isolamento, em face da precariedade das rodovias existentes na região.

Sala das Sessões, em 22 de maio de 2006

WELLINGTON FAGUNDES
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado** Federal, de 17/12/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:17456/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 190, DE 2008

(nº 3.061/2008, na Casa de Origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação, com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
LIGAÇÕES					
...	.....	.....	.....	....	....
—	Nova Xavantina (BR-158) - Novo São Joaquim - Entronc. c/ BR-070 - Batovi - Tesouro - Guiratinga - Entronc. c/ BR-364	MT	460	070	66

..... " (NR)

Art. 2° O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1° desta Lei serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.061, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Curso da atual MT-110 saindo de Novo São Joaquim passando pela BR-070 ao Entroncamento da BR-364 no Estado de Mato Grosso)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação com os seguintes pontos de passagem:

Novo São Joaquim – BR-070 – trecho sobreposto da BR-070 (Paredão) – Confluência da BR-070 com a MT-110 – Batovi – Tesouro – Guiratinga – Entroncamento da BR-364.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A produção de grãos da grande região de Primavera do Leste, da safra 2003/2004 foi de aproximadamente 1.900.000 toneladas e foi, em sua grande totalidade, escoada pelo setor rodoviário, utilizando-se da rodovia BR-070/MT até São Vicente (entº com a BR-163/364/MT), onde passa a utilizar a BR-163/364/MT, diversificando-se a partir daí para os portos de Paranaguá/PR e Santos/SP, com grandes distâncias de transportes a serem percorridas. A totalidade dessa produção poderia ser exportada via porto de Santos/SP, utilizando-se do terminal da Ferronorte, localizado nas cidades de Alto Taquari e Alto Araguaia em Mato Grosso.

Para tanto, faz-se necessário a maximização nos custos dos transportes Rodoviários com a criação de alternativas viáveis, e que venham a desonerar o custo Brasil. Esta alternativa seria a inclusão no Plano Nacional de Viação, da Rodovia Estadual MT-110, no segmento saindo da cidade de Novo São Joaquim, outra região que se destaca pelo crescimento da agricultura, com o Entroncamento da BR-364, cuja extensão é de aproximadamente 274,0 km, podendo ainda ser reduzida em detrimento de suas características técnicas atuais implantadas.

Para se alcançar este terminal ferroviário através da BR-070/MT e da BR-364/MT, considerando a grande área de produção da região, é necessário percorrer 228,0 km na BR-070/MT, desde seu entroncamento com a MT-110 (Batoví), até São Vicente (entº BR-163/364), e 260,2 km pela BR-364/MT, desde São Vicente até o entroncamento da MT-110 com a BR-364, totalizando assim 488,2 km. Se considerarmos o trajeto pelo trecho ora proposto que seria a inclusão da MT-110, como ligação da BR-070 com a BR-364, temos uma distância de 174,0 km, reduzindo assim, 314,5 km de transporte dessa carga, economia esta de aproximadamente R$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de reais) anuais, os quais, contribuiriam significativamente para a manutenção/conservação/restauração de nossas Rodovias Federais em Mato Grosso. Sem falar os ganhos que isso representa com o novo traçado partindo de Novo São Joaquim em mais 100 quilômetros que irão beneficiar uma vasta região produtora.

Além desse fator, a pavimentação deste segmento, proporcionaria uma integração dos eixos rodoviários Federais troncais e de grande fluxo de tráfego pesado, aliviando sobremaneira o trafego no trecho entre Rondonópolis e Jaciara, em Mato Grosso, bem como, promovendo a integração de regiões que hoje se apresentam no isolamento, em face da precariedade das rodovias existentes na região.

Sala das Sessões, 19 em de 2008.

WELLINGTON FAGUNDES
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado** Federal, de 17/12/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:17455/2008)

SENADO FEDERAL
Secretaria-Geral da Mesa
SERVIÇO DE PROTOCOLO LEGISLATIVO
PLC Nº 195/2008
Em 17-12-2008

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. n. 833/08/PS-GSE

Brasília, 16 de Dezembro de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Senador EFRAIM MORAIS
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de PL para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, nos termos do Art. 134 do Regimento Comum, o incluso Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, da Câmara dos Deputados, que "Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.", de acordo com o *caput* do art. 65 da Constituição Federal.

Atenciosamente,

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Primeiro-Secretário

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 03

Anexo II - 15.2064
16/12/08 - 17:40
2069 (MAI/05)
17.12.08

SENADO FEDERAL
Projeto de Lei da Câmara Nº 195, de 2008.
(Nº 5945/2005 na origem)
Autor DEP. EDINHO BEZ

Comissão de Serviços de Infra-Estrututa
em 19/12/2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem: ferrovia leste-oeste - Itajaí, Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel do Oeste.

Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º desta Lei serão dispostos em regulamento.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 16 de dezembro de 2008.

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195, 2008
Fls. 02

Consulta Tramitação das Proposições

Cadastrar para Acompanhamento NovaPesquisa

Proposição: PL-5945/2005
Autor: Edinho Bez - PMDB /SC

Data de Apresentação: 22/09/2005
Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II
Regime de tramitação: Ordinária

Ementa: Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.

Explicação da Ementa: Acrescentando trechos na chamada "Ferrovia Litorânea" e na "Ferrovia Leste-Oeste", em Santa Catarina.

Indexação: Alteração, Lei do PNV, inclusão, trecho ferroviário, município, Laguna, Imbituba, Itajaí, Araquari, São Francisco, Ponte Alta, Herval D'oeste, Chapecó, (SC), Litoral, Região Oeste, transporte de carga, transporte ferroviário.

Despacho:
6/10/2005 - Às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) - Art. 24, II

Legislação Citada

Emendas
- CCJC (CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA)
  EMR 1 CCJC (Emenda de Relator) - Mauro Benevides
- CVT (VIAÇÃO E TRANSPORTES)
  EMR 1 CVT (Emenda de Relator) - Carlos Santana
  EMR 2 CVT (Emenda de Relator) - Jaime Martins

Pareceres, Votos e Redação Final
- CCJC (CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA)
  PAR 1 CCJC (Parecer de Comissão)
  PRL 1 CCJC (Parecer do Relator) - Mauro Benevides
  RDF 1 CCJC (Redação Final) - Leonardo Picciani
  VTS 1 CCJC (Voto em Separado) - Regis de Oliveira
- CVT (VIAÇÃO E TRANSPORTES)
  PAR 1 CVT (Parecer de Comissão)
  PRL 1 CVT (Parecer do Relator) - Carlos Santana
  PRL 2 CVT (Parecer do Relator) - Jaime Martins

Última Ação:

9/12/2008 - Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) - Aprovada a Redação Final por Unanimidade.

Obs.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Andamento:	
22/9/2005	**PLENÁRIO (PLEN)** Apresentação do Projeto de Lei pelo Deputado Edinho Bez (PMDB-SC).
6/10/2005	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) - Art. 24, II
6/10/2005	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Encaminhamento de Despacho de Distribuição à CCP para publicação.
18/10/2005	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 19/10/2005 PÁG 50397 COL 02.
20/10/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Recebimento pela CVT.
16/11/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Designado Relator, Dep. Carlos Santana (PT-RJ)

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 04 11/12/2008

17/11/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 18/11/2005)
29/11/2005	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.
9/11/2006	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Apresentação do Parecer do Relator, PRL 1 CVT, pelo Dep. Carlos Santana
9/11/2006	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Parecer do Relator, Dep. Carlos Santana (PT-RJ), pela aprovação, com emenda.
31/1/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Arquivado nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno. DCD de 01 02 07 PÁG 295 COL 01. Suplemento A ao Nº 21.
13/2/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Apresentação do REQUERIMENTO N.º 218, DE 2007, pelo Deputado(a) Edinho Bez, que solicita o desarquivamento de proposição.
3/4/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Desarquivado nos termos do Artigo 105 do RICD, em conformidade com o despacho exarado no REQ-218/2007. DCD 04 04 07 PAG 14399 COL 01.
11/4/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Designado Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG)
12/4/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 13/04/2007)
24/4/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.
17/7/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Apresentação do Parecer do Relator, PRL 2 CVT, pelo Dep. Jaime Martins
17/7/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Parecer do Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), pela aprovação, com emenda.
8/8/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Aprovado por Unanimidade o Parecer
16/8/2007	**Comissão de Viação e Transportes (CVT)** Encaminhamento de Parecer à CCP para publicação - Ofício nº 186/2007-CVT.
17/8/2007	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Parecer recebido para publicação.
17/8/2007	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Recebimento pela CCJC.
21/8/2007	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Parecer da Comissão de Viação e Transportes publicado no DCD de 22/08/07, PÁG 41685 COL 02, Letra A.
19/12/2007	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Designado Relator, Dep. Mauro Benevides (PMDB-CE)
20/12/2007	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Prazo para Emendas ao Projeto (5 sessões ordinárias a partir de 21/12/2007)
14/2/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.
13/3/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Apresentação do Parecer do Relator, PRL 1 CCJC, pelo Dep. Mauro Benevides
13/3/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Parecer do Relator, Dep. Mauro Benevides (PMDB-CE), pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes.
28/5/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Vista ao Deputado Eduardo Cunha.
3/6/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)**

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 05

	Prazo de Vista Encerrado
30/10/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Aprovado o Parecer contra o voto do Deputado Regis de Oliveira. Apresentou voto em separado o Deputado Regis de Oliveira.
30/10/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Encaminhamento de Parecer à CCP para publicação - Ofício nº 505/2008-CCJC.
30/10/2008	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Parecer recebido para publicação.
4/11/2008	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Parecer da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania publicado no DCD de 05/11/08, Letra B.
6/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Prazo para apresentação de recurso, nos termos do § 1º do art. 58 combinado com o § 2º do art. 132 do RICD (5 sessões ordinárias a partir de 07/11/2008).
27/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Encerramento automático do Prazo de Recurso. Não foram apresentados recursos.
28/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Ofício SGM-P 1390/2008 à CCJC encaminhando este projeto para elaboração da Redação Final, nos termos do Artigo 58, §4 e Artigo 24, II, do RICD.
28/11/2008	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Encaminhado à CCP
28/11/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Recebimento pela CCJC.
4/12/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Designado Relator da Redação Final, Dep. Leonardo Picciani (PMDB-RJ)
4/12/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Apresentação da Redação Final, RDF 1 CCJC, pelo Dep. Leonardo Picciani
9/12/2008	**Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** Aprovada a Redação Final por Unanimidade.

Cadastrar para Acompanhamento NovaPesquisa

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 06

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA
REDAÇÃO FINAL
PROJETO DE LEI Nº 5.945-C DE 2005

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem: ferrovia leste-oeste - Itajaí, Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel do Oeste.

Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º desta Lei serão dispostos em regulamento.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

Deputado LEONARDO PICCIANI
Relator

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls 03

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.945-B, DE 2005

(Do Sr. Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. JAIME MARTINS); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. MAURO BENEVIDES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:
- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

Senado Federal
Protocolo Legislativo
PLC nº 195 / 2008
Fls. 07

Francisco, unindo-se com a América Latina Logística (ALL). O trecho acompanha, praticamente, o traçado da rodovia BR-101. Os investimentos necessários para a execução das obras são da ordem de dois bilhões de reais e estudos estão sendo desenvolvidos em conjunto com a Secretaria de Estado de Infra-estrutura e o Ministério dos Transportes. Esta ferrovia poderá transportar arroz, cimento, combustíveis, têxteis, fertilizantes, químicos, petroquímicos, carnes e derivados e carga geral.

O segundo trecho, cujo projeto ainda será desenvolvido, refere-se a uma nova linha ferroviária chamada Ferrovia Leste-Oeste. Partindo do porto de Itajaí, cruzará a nova Ferrovia Litorânea, indo até a cidade de Chapecó, onde existem dezenas de indústrias de médio e grande porte ligadas à suinocultura, avicultura e pecuária. As outras indústrias teriam como locais de apoio à nova ferrovia, as cidades de Herval D'Oeste e Ponte Alta, até o porto de Itajaí.

Essas novas construções serão de grande importância para o Estado de Santa Catarina, tendo em vista uma distribuição modal mais eficiente e um melhor balanceamento da matriz energética do transporte. De fato, o transporte ferroviário de cargas, além de ser mais seguro, é de quatro a seis vezes mais barato que o transporte rodoviário e este assunto se torna cada vez mais preocupante, pois o barril de petróleo, que já apresentou valor acima de setenta dólares o barril, mantém custo em torno de sessenta e cinco dólares.

Assim, pelos motivos expostos e para aprimorar cada vez mais a matriz de transporte catarinense, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 6 de outubro de 2005.

Deputado Edinho Bez

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

.....

ANEXO III
SISTEMA FERROVIÁVIO NACIONAL

3. SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL:

3.1 - Conceituação:

3.1.0 - O Sistema Ferroviário Nacional é constituído pelo conjunto das Ferrovias do País e Compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

3.1.1 - Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, aquelas ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 adiante.

3.1.2 - As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre:

b) ligar entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

3.2 - Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação:

3.2.1 - Nomenclatura:

Superposição *
EF: -
km: -

EF: 040
Pontos de Passagem: Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí-Aljezur-Rio de Janeiro
Unidades da Federação: DF-GO-MG-RJ-GB
Extensão (km): 1.501
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 045
Pontos de Passagem: Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis
Unidades da Federação: DF-GO-MG-RJ
Extensão (km): 1.493
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 050
Pontos de Passagem: Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Preto-Campinas-Mayrink-Santos
Unidades da Federação: DF-GO-MG-SP
Extensão (km): 1.416
Superposição *
EF: 045
km: 367

FERROVIAS LONGITUDINAIS]

EF: 101
Pontos de Passagem: Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador
Unidades da Federação: RN-PB-PE-AL-SE-BA
Extensão (km): 1.381
Superposição *
EF: 025
km: 022

EF: 103
Pontos de Passagem: Vitória-Campos-Visconde do Itaboraí-Niterói
Unidades da Federação: ES-RJ
Extensão (km): 594
Superposição *
EF: -

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

km: 41
*158**

EF: 232
Pontos de Passagem: Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro
Unidades da Federação: PE
Extensão (km): 608
*Superposição **
EF: 101
km: 8

EF: 262
Pontos de Passagem: Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas
Unidades da Federação: ES-MG
Extensão (km): 1.007
*Superposição **
EF: 040
116
km: 8
167*

EF: 265
Pontos de Passagem: Santos-Mayrink-Rubião Júnior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia
Unidades da Federação: SP-MT
Extensão (km): 1.830
*Superposição **
EF: 050
116
km: 155
*71**

EF: 270
Pontos de Passagem: Rubião Júnior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Porã
Unidades da Federação: SP-MT
Extensão (km): 792
*Superposição**
EF: -
km: -

EF: 277
Pontos de Passagem: Paranaguá-Curitiba-Eng. Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu
Unidades da Federação: PR
Extensão (km): 834
*Superposição **
EF: -

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

11

EF: 369
Pontos de Passagem: Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Porto Mendes
Unidades da Federação: SP-PR
Extensão (km): 683
Superposição *
EF: -
km: -
LIGAÇÕES

EF: 401
Pontos de Passagem: Serra do Navio-Porto Santana
Unidades da Federação: AP
Extensão (km): 194
Superposição *
EF: -
km: -
EF: 404
Pontos de Passagem: Luís Correia-Entronc. c/EF-225
Unidades da Federação: PI
Extensão (km): 310
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 405
Pontos de Passagem: Fortaleza-Sobral-Cratéus
Unidades da Federação: CE
Extensão (km): 442
Superposição *
EF: -
km: -]

EF: 410
Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza
Unidades da Federação: RN-PB
Extensão (km): 320
Superposição *
EF: -
km: -]

EF: 415
Pontos de Passagem: Macau-Natal-Entronc. c/EF-101
Unidades da Federação: RN
Extensão (km): 235
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 457
Pontos de Passagem: São Pedro (Ibiá)-Uberaba
Unidades da Federação: MG
Extensão (km): 273
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 458
Pontos de Passagem: Itabira-Entronc. c/EF-262
Unidades da Federação: MG
Extensão (km): 36
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 459
Pontos de Passagem: Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho
Unidades da Federação: -
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 460
Pontos de Passagem: Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro
Unidades da Federação: MG-RJ-GB
Extensão (km): 103
181
Superposição *
EF: -
040
*km: - **
*14 **

EF: 461
Pontos de Passagem: Ponte Nova-Miguel Burnier
Unidades da Federação: MG
Extensão (km): 146
Superposição *
EF: -
*km: - **

EF: 462
Pontos de Passagem: Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica

km: -

EF: 469
Pontos de Passagem: Indubrasil-Ponta Porã
Unidades da Federação: MT
Extensão (km): 304
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 470
Pontos de Passagem: Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro
Unidades da Federação: MG-SP
Extensão (km): 170
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 471
Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim
Unidades da Federação: MG-SP
Extensão (km): 220
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 472
Pontos de Passagem: Visconde de Itaboraí-São Bento
Unidades da Federação: RJ
Extensão (km): 48
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 473
Pontos de Passagem: Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosígua)
Unidades da Federação: RJ-GB
Extensão (km): 32
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 474
Pontos de Passagem: Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis
Unidades da Federação: GB-RJ
Extensão (km): 112
Superposição *

Superposição *
EF: -
km: -

EF: 485
Pontos de Passagem: Porto União-Mafra-São Francisco do Sul Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 460
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 486
Pontos de Passagem: Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União
Unidades da Federação: RS-SC-PR
Extensão (km): 600
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 487
Pontos de Passagem: Itajaí-Blumenal-Ponte Alta (EF-116)-Vale do Rio do Peixe
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 450
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 488
Pontos de Passagem: Imbituba-Tubarão-Treviso
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 138
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 489
Pontos de Passagem: Lauro Muller-Tubarão
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 57
Superposição *
EF: -
km: -

EF: 490
Pontos de Passagem: Esplanada-Rio Deserto

Pontos de Passagem: Cacequi-São Sebastião
Unidades da Federação: RS
Extensão (km): 169
Superposição *
EF: -
km: -

EF: -
Pontos de Passagem: Baía de São Marcos-Carajás
Unidades da Federação: MA-PA
Extensão (km): 850
Superposição *
EF: -
km: -

EF: -
Pontos de Passagem: Rubinéia, SP-Aparecida do Taboado-Rondonópolis-Cuiabá
Unidades da Federação: SP-MT
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -
** Item incluído pela Lei nº 6.346, de 06/07/1976.*

EF: -
Pontos de Passagem: Salgueiro-Araripina, no Estado de Pernambuco, denominada Ferrovia do Gesso
Unidades da Federação: PE
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -
** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995.*

EF: -
Pontos de Passagem: Crato-Araripina-Canto do Buriti-Eliseu Martins-Ribeiro Gonçalves-Balsas-Carolina-Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Tocantins, denominada Ferrovia Transnordestina
Unidades da Federação: CE-PE-PI-MA-TO
Extensão (km): -
Superposição *
EF: -
km: -
** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995 .*

EF: 498
Pontos de Passagem: Foz do Iguaçu-Dionísio Cerqueira-São Miguel do Oeste, nos Estados do Paraná e Santa Catarina

a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;

b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Edinho Bez, pretende incluir no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, no item 3.2.2 da Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem:

I – Laguna / Imbituba / Itajaí / São Francisco do Sul (ferrovia litorânea);

II – Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Nos termos do art. 32, XX, "a", do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre *"assuntos referentes ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral"*.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Plano Nacional de Viação (PNV) foi instituído pela Lei nº 5.917 em 10 de setembro de 1973 e, desde então, representa a conceituação e caracterização de todos os sistemas de transporte no Brasil. Como o desenvolvimento do País exige novas considerações estratégicas da matriz de transportes e sua infra-estrutura viária e operacional, é natural a inclusão de novos pontos de passagem que, no caso em questão, refere-se ao Sistema Ferroviário

econômicos, núcleos importantes ferrovias e terminais de transporte. Em nosso entendimento, as ferrovias que se pretendem incluir no Sistema Ferroviário Federal, cumprem essa exigência.

Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, estamos propondo uma emenda ao projeto de lei com o objetivo de excluir o trecho entre Laguna e São Francisco do Sul, mas ampliar o trecho entre Itajaí e Chapecó até São Miguel do Oeste, muito próximo à divisa com a Argentina, com novas perspectivas de crescimento ferroviário.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **APROVAÇÃO,** quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, com a emenda que apresentamos anexa.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2007.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

EMENDA Nº 01

Dê-se ao art. 1º do projeto de lei em tela a seguinte redação:

"Art. 1º A relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os pontos de passagem citados abaixo:

(Ferrovia leste-oeste) Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel D'Oeste."

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2007.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de iniciativa do Deputado Edinho Bez, pretende incluir no Anexo da Lei nº 5.917, de 1993, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagens:

I – Laguna/ Imbituba/ Itajaí/ Araquari/ São Francisco (ferrovia litorânea).

II – Itajaí/ Ponte Alta/ Herval D'Oeste/ Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Na justificação, esclarece seu autor que *"(...) o Estado de Santa Catarina é o menor e menos populoso Estado da Região Sul, mas sua renda per capita é a quinta maior do país; é também um dos poucos Estados em que a atividade industrial supera o setor de serviços no Produto Interno Bruto local (...) O Estado de Santa Catarina pretende não apenas manter seus índices econômicos positivos atuais, mas, principalmente, ultrapassá-los; para isso, duas linhas ferroviárias devem ser construídas: uma, ao longo de todo o litoral catarinense, desde Laguna, até São Francisco, e outra, de Itajaí até Chapecó, atravessando o Estado na direção leste-oeste."*

A proposição em comento foi distribuída, preliminarmente, à Comissão de Viação e Transportes, que concluiu, unanimemente, por sua aprovação, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Jaime Martins.

Em seguida, foi despachada a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para exame quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e de técnica legislativa, a teor do que dispõe o art. 54, I, do Regimento Interno.

A matéria está submetida ao regime ordinário de tramitação e ao poder conclusivo pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, também do Regimento Interno.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

27

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º do projeto:

"Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º serão dispostos em regulamento".

Sala da Comissão, em 13 de março de 2008.

Deputado MAURO BENEVIDES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, contra o voto do Deputado Regis de Oliveira,pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emenda (apresentada pelo Relator), do Projeto de Lei nº 5.945-A/2005 e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Benevides. O Deputado Regis de Oliveira apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Regis de Oliveira - Vice-Presidente, Antonio Carlos Biscaia, Cândido Vaccarezza, Edson Aparecido, Efraim Filho, Felipe Maia, Geraldo Pudim, Gonzaga Patriota, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Mentor, Leonardo Picciani, Magela, Marcelo Itagiba, Mauro Benevides, Nelson Pellegrino, Neucimar Fraga, Paes Landim, Pastor Pedro Ribeiro, Paulo Magalhães, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Wolney Queiroz, Zenaldo Coutinho, Antônio Carlos Biffi, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Abicalil, Chico Lopes, Colbert Martins, Eduardo Valverde, Hugo Leal, Jefferson Campos, Jorginho Maluly, Laercio Oliveira, Luiz Couto, Márcio França, Roberto Santiago, Severiano Alves, Vital do Rêgo Filho, Waldir Neves e William Woo.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_1850
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-5945-A/2005

Legislativo entrometer-se no juízo discricionário que a separação dos poderes assegurou ao Executivo.

Por isso, a doutrina e a jurisprudência vêm reconhecendo que há uma zona de atuação reserva ao executivo, denominando-a "reserva de administração".

A reserva de administração é aquela que por disposição da lei maior é livre, discricionário e exclusivo desenrolar da ação administrativa.

Segundo Canotilho, "por reserva de administração entende-se um núcleo funcional da administração resistente à lei, ou seja, um domínio reservado à administração contra as ingerências do parlamento" (Canotilho, J.Joaquim Gomes, "Direito Constitucional e Teoria da Constituição", 6ª edição, Coimbra, 2002, pág. 733)

Nesse sentido é o entendimento do Supremo Tribunal Federal.

"O princípio constitucional da reserva de administração impede a ingerência normativa do Poder Legislativo em matérias sujeitas à exclusiva competência administrativa do Poder Executivo. É que, em tais matérias, o Legislativo não se qualifica como instância de revisão dos atos administrativos emanados do Poder Executivo. Precedentes. Não cabe, desse modo, ao Poder Legislativo, sob pena de grave desrespeito ao postulado da separação de poderes, desconstituir, por lei, atos de caráter administrativo que tenham sido editados pelo Poder Executivo, no estrito desempenho de suas privativas atribuições institucionais. Essa prática legislativa, quando efetivada, subverte a função primária da lei, transgride o princípio da divisão funcional do poder, representa comportamento heterodoxo da instituição parlamentar e importa em atuação ultra vires do Poder Legislativo, que não pode, em sua atuação político-jurídica, exorbitar dos limites que definem o exercício de suas prerrogativas institucionais." (STF, ADI 2364 MC/AL, relator Ministro Celso de Mello, julgada em 01/08/2001 pelo Tribunal Pleno).

O poder de atuação de que dispõe cada órgão superior do Estado deve ser limitado de modo a não invadir ou cercear a execução e aplicação das leis da competência de qualquer dos outros, a fim de que se garanta o equilíbrio inerente à separação de poderes.

Em matéria de organização da estruturação da administração, dos serviços públicos, há um limite de pormenorização normativa que está reservada à regulamentação, sob pena de, do contrário, o legislador já estar, efetivamente, administrando.

Assim, o Poder Legislativo, no estabelecimento de normas gerais, não pode descer a detalhes a ponto de interferir em decisões administrativas, tais como criar os traçados definitivos, as designações oficiais e demais característica dos trechos ferroviários. O Poder Executivo detém poder discricionário exclusivo,

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 197, DE 2008

(nº 415/2007, na Casa de Origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Divisa entre MS/MT - Alto Taquari - Alto Araguaia - Torixoreu - Barra do Garças - Cocalinho	MT	595		

....." (NR)

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 415, DE 2007

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (divisa MT / MS - Alto Taquari - a divisa de MT / GO - Cocalinho), que liga as cidades de Alto Taquari, Alto Araguaia, Araguainha, Ponte Branca, Ribeirãozinho, Torixoréu, Pontal do Araguaia, Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho:

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 –**Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação,** aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

" 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....
.....

Superposição

BR	- Pontos de Passagem	- UF	- Extensão (Km)	-	- UF
---	- Divisa MT/MS Alto Taquari	- MT	- 595,3	- 364BMT0590	- MT
	e ENTR. MT 465			364BMT0591	
	ENTR. MT 326 e Divisa				
	MT/GO Cocalinho				

.....

Art. 2º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º O código da ligação rodoviária que trata o Art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art.4º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

A federalização da rodovia MT 100 se mostra uma alternativa viável para escoar toda a produção do Vale do Araguaia até o terminal da Ferro-Norte, localizado no município de Alto Araguaia e daí para o porto de Santos, por outro lado subindo pela BR 158 será possível escoar a safra pela Ferrovia Norte Sul.

Nesse mesmo sentido, a BR 070 e a BR 364, outras duas importantes rodovias federais que cortam o Estado, inevitavelmente incorporarão a MT 100, ambas fazem ligação do Estado de Goiás ao Norte do País passando por Cuiabá, sendo portanto de interesse estratégico para o País fazer essa interligação. Isto porque a BR 364 da região do Alto Araguaia faz ligação com a Ferro Norte. A MT 100 margeia o Estado de Goiás interligando as Br 158, BR 070, BR 242/080, fazendo a ligação intermodal da Hidrovia Araguaia –Tocantins com as ferrovias Norte Sul e Ferro Norte. Esta última BR liga o vale do Araguaia ao Nortão de Mato Grosso e também aos Estados de Goiás e da Bahia.

Vale salientar, ainda, que a produção de grãos da região do Vale Araguaia foi de aproximadamente 9.500.000 toneladas em 2006. Portanto, essa produção muito contribuiu para o desenvolvimento da região.

Outro dado relevante é que a Rodovia BR 158 – MT/PA já está inserida no Programa de Aceleração do Crescimento para pavimentação do trecho Ribeirão Cascalheira.

O trecho para a federalização compreende uma distância de 595,3 quilômetros e pode tornar-se uma das principais via de exportação não só do Estado de Mato Grosso, mas do Centro-Oeste brasileiro.

As cidades que serão interligadas pela federalização da MT – 100 são: Alto Taquari, Alto Araguaia, Araguainha, Ponte Branca, Ribeirãozinho, Torixoréu, Pontal do Araguaia, Barra do Garças, Araguaiana e Cocalinho, que estão relacionadas na divisão de trecho da MT 100 (anexo 1) e no traçado proposto da MT 100 (anexo 2).

Essas cidades possuem um índice de desenvolvimento humano muito baixo, conseqüentemente essa federalização integrará esses municípios carentes de investimentos públicos a uma malha rodoviária importante, proporcionando desenvolvimento, geração de emprego e renda aos moradores da região do Araguaia.

Sala das Sessões, em 14 de março de 2007.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura.)

Publicado no **Diário do Senado** Federal, de 20/12/2008.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS:17652/2008)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 358, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante da seção 3.2.2 do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida das seguintes ferrovias:

"3.2.2 – .....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição EF	Superposição km
102	Ilhéus - Teixeira de Freitas - Linhares - Vitória	BA-ES	916	–	–
252	Teixeira de Freitas - Teófilo Otoni - Montes Claros	BA-MG	760	–	–
263	Presidente Kennedy - Apiacá - Itaperuna - Muriaé - Ubá - Congonhas	ES-RJ-MG	600	–	–

..... (NR)"

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, podem integrar o Plano Nacional de Viação (PNV) ferrovias que interliguem entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte ou promovam a ligação da Capital Federal a capitais de Estados ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre.

As ligações ferroviárias ora propostas para inclusão no PNV enquadram-se no primeiro caso. A iniciativa leva em conta a existência de demandas não atendidas e potencialidades não exploradas e propõe um conjunto de três ferrovias com pontos de passagem localizados nos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro.

A primeira delas, orientada na direção leste-oeste, estende-se de Teixeira de Freitas (BA) a Montes Claros (MG), passando por Teófilo Otoni (MG); a segunda, com uma configuração longitudinal, liga o porto de Ilhéus (BA) ao de Vitória (ES), com pontos intermediários em Teixeira de Freitas (BA) – onde se articula com a primeira – e Linhares (ES); e a terceira liga a localidade de Presidente Kennedy (ES) a Congonhas (MG), passando por Apiacá, no Espírito Santo, Itaperuna, no Rio de Janeiro, e Muriaé e Ubá, em Minas Gerais.

Tomadas conjuntamente, as duas primeiras ferrovias buscam viabilizar condições para o escoamento – via porto alternativo a ser criado no litoral norte-capixaba – de produtos da região que abrange o Sul da Bahia, o Nordeste de Minas Gerais e o Norte do Espírito Santo. Atualmente, a produção, que já atinge patamares expressivos, enfrenta sérios problemas de escoamento. Os problemas devem-se à vocação essencialmente graneleira dos portos disponíveis na região, os quais constituem o destino preferencial dos fluxos de grande distância com origem nos centros produtores situados no Centro-Oeste do País. O transporte de grãos detém, assim, a prioridade na utilização dos portos existentes, em detrimento dos produtos típicos da região mencionada, entre os quais se incluem frutas e produtos industrializados.

Ademais, as duas ferrovias são estrategicamente relevantes para romper o isolamento do Norte do Espírito Santo. A região não conta com uma oferta rodoviária satisfatória, capaz, por exemplo, de atender ao transporte de eucalipto para a produção de celulose e a própria movimentação da celulose em rota de exportação. A cabotagem, que poderia ser apontada como uma

solução para suprir as carências da região, tampouco se mostra viável. o transporte por cabotagem só se justificam para demandas muito elevadas e específicas, exigindo terminais e embarcações apropriados. Com o agravante de que, para curtas distâncias, a participação do tempo gasto em operações portuárias (atracação, desatracação, carregamento e descarregamento) em relação ao tempo total do transporte tende a se tornar excessivamente alta, desaconselhando o emprego da modalidade.

A terceira ferrovia (Presidente Kennedy - Congonhas) visa conectar a zona produtora do Oeste e Noroeste de Minas Gerais a um porto com instalação prevista para a região correspondente ao norte-fluminense e sul-capixaba, carente de infra-estrutura de transportes. Mesmo a malha rodoviária, composta apenas de pequenas rodovias em estado precário, não atende satisfatoriamente à região. A única opção disponível é a ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e, ainda assim, sob restrições de capacidade. Nesse contexto, a implantação da ferrovia ora proposta duplicará as possibilidades de escoamento em direção ao porto.

A propósito da conveniência e da oportunidade dessa nova ferrovia, devidamente articulada ao futuro porto, registre-se, a título de ilustração, que o Grupo Ferrous pretende movimentar anualmente 50 milhões de toneladas de minério de ferro na rota compreendida entre o quadrilátero ferrífero (região de Congonhas) e a localidade de Presidente Kennedy (ES), onde prevê a implantação de três usinas de pelotização do minério. Outro conglomerado – o Grupo EBX – planeja instalar uma siderúrgica no norte-fluminense ou no Sul do Espírito Santo, já dispondo, inclusive, de uma área, localizada em Presidente Kennedy, em condições de abrigar investimento desse tipo.

Nesse sentido, note-se que a localidade de Presidente Kennedy apresenta características bastante favoráveis à instalação de um porto com calado de cerca de 20 metros, capaz de atender aos dois projetos de investimento anteriormente mencionados.

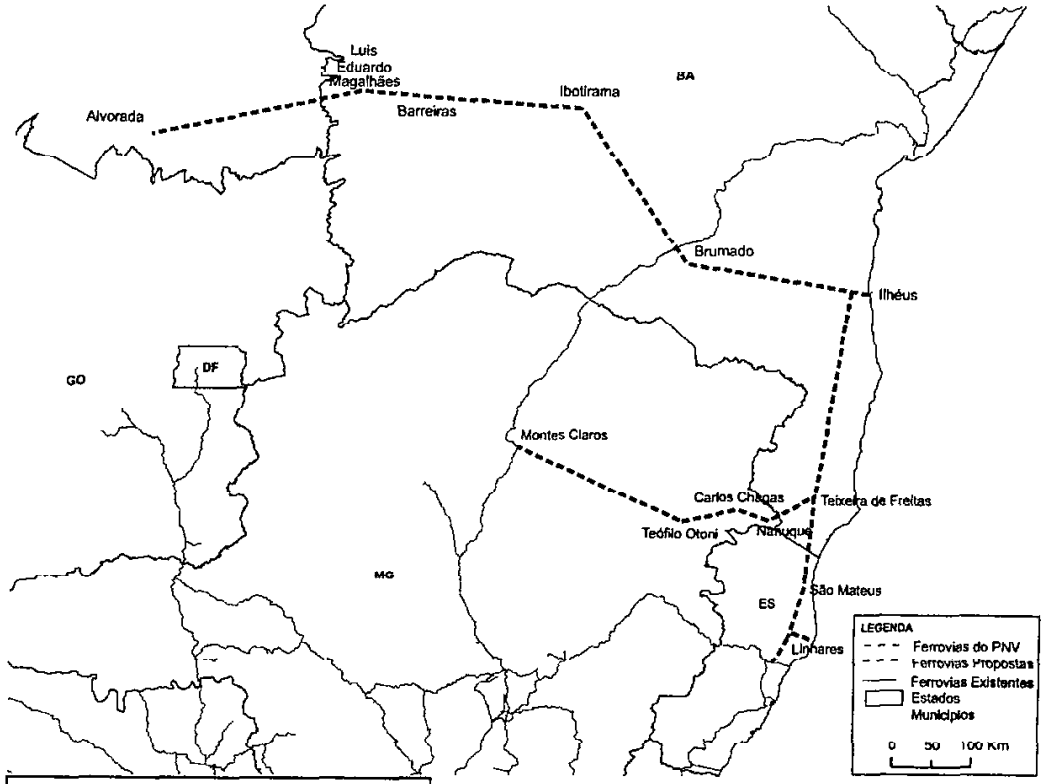
Essas são as razões que justificam a presente iniciativa. Para sua aprovação, esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares.

Sala das Sessões, 7 de outubro de 2008.

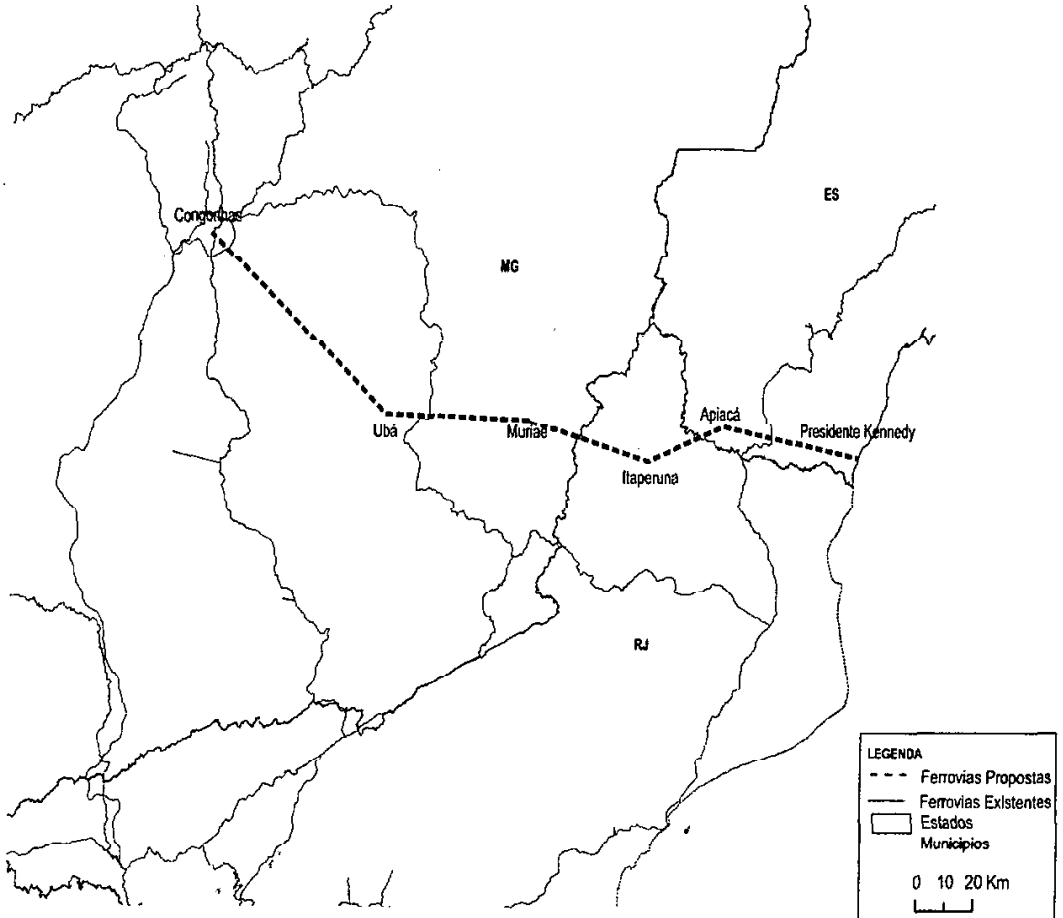
Senador RENATO CASAGRANDE

ANEXOS

(MAPAS)



Alvorada – Ilhéus: 1.500km (referência PNV)
Montes Claros – Teixeira de Freitas: 760km *
Ilhéus – Vitória: 916km *
* Distância estimada a partir da distância rodoviária (base 4 rodas) mais 15%



Congonhas – Presidente Kennedy : 600km *
* Distância estimada a partir da distância rodoviária (base 4 rodas) mais 15%

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de

outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma ordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 20 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras

devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaituba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 12.9.1973

Download para anexo

Alterações	
ÍTENS	**ATO DE ALTERAÇÃO**
Ítem 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Ítem 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004

	Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.970, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.6.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985 Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 (Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.962, de 22.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007 Lei nº 11.550, de 2007, (Vide Medida Provisória nº 427, de 2008) Lei nº 11.701, de 2008
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

1. CONCEITUAÇÃO GERAL. Sistema Nacional de Viação.

1.1 Entende-se pela expressão "Plano Nacional de Viação", mencionada no art. 8.º, item XI, da Constituição Federal, o conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, enumerados no art. 3.º desta lei, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos mencionados (art. 2.º), bem como o conjunto particular das infra-estruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas desta lei, e correspondentes estruturas operacionais, atendidas as definições da seção 1.2 a seguir.

1.2 O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais: Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário e compreende:

a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior.

2. SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL

2.1 Conceituação

2.1.0 O Sistema Rodoviário Nacional é constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviários Federal, Estaduais e Municipais, e compreende:

a) infra-estrutura rodoviária, que abrange as Redes de Rodovias e suas instalações acessórias e complementares:

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo rodoviário de transporte e que possibilitem o uso adequado das rodovias.

2.1.1 As rodovias consideradas no Plano Nacional de Viação são aquelas integrantes do Sistema Rodoviário Federal, descrito neste anexo.

2.1.2 As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estados ou Territórios ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;

b) ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos, inclusive da mesma natureza:

— capital estadual;

— ponto importante da orla oceânica;

— ponto da fronteira terrestre;

c) ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais;

d) permitir o acesso:

— a instalações federais de importância, tais como parques nacionais, estabelecimentos industriais e organizações militares;

— a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados;

— aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação;

e) permitir conexões de caráter internacional;

2.2 Nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

2.2.1 Nomenclatura.

2.2.1.0 De acordo com a sua orientação geográfica geral, as rodovias federais são classificadas nas seguintes categorias:

a) Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

b) Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul;

c) Rodovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste;

d) Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

e) Ligações: as rodovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias federais, ou que permitam o acesso a instalações federais de importância, a pontos de fronteira, a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a pontos de atração turística, ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários, constantes do Plano Nacional de Viação.

2.2.1.1 No caso de rodovias conduzindo a pontos de fronteira, estas terão sempre a ordem de citação dos seus pontos de passagem de modo a coincidir seu ponto final com o ponto da fronteira.

2.2.1.2 As designações das rodovias federais no Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

2.2.1.2.0 O símbolo "BR", inicial, indica qualquer rodovia federal.

2.2.1.2.1 Ao símbolo, separado por um traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituído:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da rodovia, isto é:

0 (zero) — para as radiais;
1 (um) — para as longitudinais;
2 (dois) — para as transversais;
3 (três) — para as diagonais e
4 (quatro) — para as ligações;

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da rodovia relativamente a BRASÍLIA e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

2.2.2 Relação descritiva.
Conforme quadro a seguir.

	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO* BR	SUPERPOSIÇÃO* km
	RODOVIAS RADIAIS				
010	Brasília-Paranã-Carolina-Porto Franco-Guamá-Belém ...	DF-GO-MA-PA	1.901	-	-
020	Brasília-Posse-Barreiras-Picos-Fortaleza	DF-GO-BA-PI-CE	1.882	-	-
030	Brasília-Montalvânia-Carinhanha (porto fluvial do S. Francisco)-Brumado-Ubaitaba-Campinho	DF-GO-MG-BA	915	-	-
040	Brasília-Três Marias-Belo Horizonte-Barbacena-Juiz de Fora-Três Rios-Rio de Janeiro (praça Mauá)	DF-GO-MG-RJ-GB	1.172	-	-
050	Brasília-Cristalina-Uberlândia-Uberaba-Ribeirão Preto Campinas-São Paulo-Santos	DF-GO-MG-SP	1.051	040	106
060	Brasília-Anápolis-Goiânia-Rio Verde-Jataí-Campo Grande-Fronteira com o Paraguai	DF-GO-MT	1.281	-	-
070	Brasília-Jaraguá-Aragarças-Cuiabá-Cáceres — Fronteira com a Bolívia	DF-GO-MT	1.286	-	-
080	Brasília-Uruaçu-Cachimbo-Jacareacanga-Canumã-Manaus..	DF-GO-MT-PA-AM	2.227	-	-
	RODOVIAS LONGITUDINAIS				
101	Touros-Natal-João Pessoa-Recife-Maceió-Aracaju-Feira de Santana-Itabuna-São Mateus-Vitória-Campos-Niterói-Rio-Mangaratiba-Angra dos Reis-Caraguatatuba—Santos-Iguape-Antonina-Joinville-Itajaí-Florianópolis—Tubarão-Osório-São José do Norte-Rio Grande	RN-PB-PE-AL-SE-BA-ES-RJ-GB-SP-PR-SC-RS	4.517	-	-
104	Macau-Pedro Avelino-Lajes-Cerro Corá-Ligação-Santa Cruz -Campina Grande-Caruaru-Maceió	RN-PB-PE-AL	522	-	-
110	Areia Branca-Mossoró-Augusto Severo-Patos-Monteiro-Cruzeiro do Nordeste-Petrolândia-Paulo Afonso-Ribeira do Pombal-Alagoinhas-Entronc. c/BR-324	RN-PB-RN-PB-PE-PB-PE-AL-BA	1.065	-	-
116	Fortaleza-Russas-Jaguaribe-Salgueiro-Canudos-Feira de Santana-Vitória da Conquista-Teófilo Otoni-Muriaé Leopoldina-Além Paraíba-Teresópolis-Entronc. c/ BR-493-Entronc. c/BR-040-Rio de Janeiro-Barra Mansa-Lorena-São Paulo-Registro-Curitiba-Lages-Porto Alegre-Pelotas-Jaguarão	CE-PB-CE-PE-BA-MG-RJ-GB-RJ-SP-PR-SC-RS ..	4.468	-	-
120	Araçuaí-Capelinha-Guanhães-Itabira-Nova Era-São Domingos do Prata-Ponte Nova-Ubá-Cataguazes-Leopoldina-Providência-Volta Grande-Bom Jardim-Fôrno	MG-RJ	897	-	-
122	Chorózinho (BR-116)-Solonópole-Iguatú-Juazeiro do Norte-Petrolina-Juazeiro-Urandi-Montes Claros	CE-PE-BA-MG	1.554	-	-
135	São Luís-Peritoró-Pastos Bons-Bertolínia-Bom Jesus-Corrente-Cristalândia-Barreiras-Correntina-Montalvânia-Januária-Montes Claros-Curvelo-Cordisburgo-Belo Horizonte	MA-PI-BA-MG	2.446	-	-
146	Patos de Minas-Araxá-Poços de Caldas-Bragança Paulista	MG-SP	611	-	-
153	Marabá-Araguaína-Guxupi-Ceres-Goiânia-Itumbiara-Prata-Frutal-São José do Rio Preto-Ourinhos-Irati-União da Vitória-Porto União-Erechim-Passo Fundo-Soledade-Cachoeira do Sul-Bagé-Aceguá	PA-GO-MG-SP-PR-SC-RS.	3.555	-	-
154	Itumbiara-Ituiutaba-Campina Verde-Rhandcara-Entronc. c/BR-153	GO-MG-SP	433	-	-
156	Macapá-Calçoene-Oiapoque-Fronteira c/Guiana Francesa	AP	684	-	-
158	Altamira-São Felix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças-Aragarças-Jataí-Paranaíba-Três Lagoas-Panorama-Dracena-Presidente Venceslau-Porto Marcondes-Paranavaí-Campo Mourão-Laranjeiras do Sul-Campo Erê-Iraí-Cruz Alta-Santa Maria-Rosário do Sul-Santana do Livramento	PA-MT-GO-MT-SP-PR-SC-RS	3.670	080	115
163	São Miguel D'Oeste-Barracão-Guaíra-Porto Morumbi-Dourados-Rio Brilhante-Campo Grande-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Artur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Óbidos-Tiriós-Fronteira c/Suriname	SC-PR-MT-PA	3,966	060	67
174	Cáceres-Mato Grosso-Vilhena-Canumã-Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira c/Venezuela	MT-RO-AM-RR	2.860	080	188

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

	DENOMINAÇÃO E PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO BR	SUPERPOSIÇÃO km
	RODOVIAS TRANSVERSAIS				
210	Macapá-Caracaraí-Içana-Fronteira c/Colômbia	AP-AM	2.323	-	-
222	Fortaleza-Piripiri-Itapecuru Mirim- Santa Inês - Açailândia-Marabá-Entronc. c/BR-158	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40
226	Natal-Santa Cruz-Currais Novos-Augusto Severo-Pau dos Ferros-Jaguaribe-Crateús-Teresina- Presidente Dutra-Crajaú-Porto Franco-Entronc. c/BR-153	RN-CE-PI-MA-GO	1.467	-	-
230	Cabedelo-João Pessoa-Campina Grande-Patos-Cajazeiras-Lavras da Mangabeira-Picos-Floriano - Pastos - Bons- Balsas-Carolina-Estreito-Marabá-Jatobal-Altamira-Itaituba-Jacareacanga-Humaitá-Lábrea-Benjamim Constant	PB-CE-PI-MA-PA-AM ...	4.918	101 110 135	8 17 52
232	Recife (Praça Rio Branco)-Arcoverde-Salgueiro-Parnamirim	PE	565	101	2
235	Aracaju-Jeremoabo-Canudos-Juazeiro-Petrolina-Remanso-Caracol-Bom Jesus-Alto Parnaíba-Araguacema-Cachimbo.	SE-BA-PE-BA-PI-MA-GO-PA	2.220	101	10
242	São Roque-Seabra-Ibotirama-Barreiras-Paranã-São Felix do Araguaia-Vale do Xingu-Porto Artur (BR-163).....	BA-GO-MT	2.049	020 101	90 5
251	Ilhéus-Pontal-Buerarema-Camacan-Salinas-Montes Claros-Unaí-Brasília-Ceres-Xavantina-Cuiabá	BA-MG-GO-DF-GO-MT	2.098	116 122	30 34
259	João Neiva (BR-101)-Governador Valadares-Guanhães-Serro-Gouveia-Curvelo-Felixlândia (BR-040)	ES-MG	605	116	5
262	Vitória-Realeza-Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-Frutal - Icém-Três Lagoas-Campo Grande-Aquidauana-Porto Esperança-Corumbá	ES-MG-SP-MT	2.253	101 153 158	15 49 28
265	Muriaé-Barbacena-São João Del Rei-Lavras-Boa Esperança-Carmo do Rio Claro-São Sebastião do Paraíso-Bebedouro-São José do Rio Prêto	MG-SP	849	040	16
267	Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambu-Poços de Caldas-Araraquara-Lins-Presidente Venceslau-Rio Brilhante- Pôrto Murtinho	MG-SP-MT	1.835	040 060 116 163	23 14 7 44
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goio Erê-Guaíra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lourenço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lages-Joaçaba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Chapecó-São Carlos-Palmito-Mondaí-Itapiranga (fronteira com a Argentina)	SC	251		
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbé-Bom Jesus-Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	SC-RS	738		
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete- Uruguaiana	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguaiana	RS	536	116 158	6 35
	RODOVIAS DIAGONAIS				
304	Boqueirão do Cesário-Aracati-Mossoró-Lajes-Natal .	CE-RN	416	101 226	20 16
307	Taumaturgo-Porto Valter-Cruzeiro do Sul- Benjamin Constant-Içana-Fronteira c/Venezuela	AC-AM	1.500	-	-
316	Belém-Capanema-Peritoró-Teresina-Picos-Parnamirim-Cabrobó-Floresta-Petrolândia-Palmeira dos Índios-Maceió	PA-MA-PI-PE-AL	2.032	101 104 135 153 230	22 46 26 125 95
317	Lábrea-Boca do Acre-Rio Branco-Xapuri-Brasiléia-Assis Brasil	AM-AC	979	-	-
319	Manaus-Careiro-Humaitá-Porto Velho	AM-RO	866	-	-

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO BR	SUPERPOSIÇÃO km
324	Balsas (BR-230) - Ribeiro Gonçalves-São Raimundo Nonato (BR-020)-Remanso (BR-235)-Jacobina-Feira de Santana-Salvador	MA-PI-BA	1.045	-	-
330	Balsas-Bom Jesus-Xique Xique-Seabra-Jequié-Ubaitaba	MA-PI-BA	994	-	-
342	Carinhanha-Espinosa-Salinas-Araçuaí-Teófilo Otoni-Linhares	BA-MG-ES	837	101	29
343	Luis Correia-Piripiri-Teresina-Floriano-Bertolinia	PI	747	226	39
				230	12
				316	76
349	Aracaju-Entronc. c/Br-101-Itapicuru-Olindina-Mundo Novo-Seabra-Bom Jesus da Lapa-Santa Maria da Vitória-Correntina-Posse (BR-020)	SE-BA-GO	1.035	-	-
352	Goiânia-Ipameri-Patos de Minas-Abaetê-Pitangui-Pará de Minas	GO-MG	610	-	-
354	Cristalina-Patos de Minas-Formiga-Lavras-Cruzilha-Caxambu-Vidinha-Engenheiro Passos	GO-MG-RJ	895	-	-
356	Belo Horizonte-Muriaé-Campos-São João da Barra	MG-RJ	456	040	30
359	Mineiros-Coxim-Corumbá	GO-MT	628	-	-
361	Patos-Piancó-São José do Belmonte-Entronc. c/BR-232	PB-PE	230	-	-
363	Baía de Santo Antônio (Porto)-Alto da Bandeira	FN	9	-	-
364	Limeira-Matão-Frutal-Campina Verde-São Simão-Jataí-Rondonópolis-Cuiabá-Vilhena-Porto Velho-Abunã-Rio Branco-Sena Madureira-Feijó-Tarauacá-Cruzeiro do Sul-Japim-Fronteira c/Peru	SP-MG-GO-MT-RO-AC	4.196	070	92
				153	26
				163	338
				174	140
				262	8
				267	44
365	Montes Claros-Paracatu-Patos de Minas-Patrocínio-Uberlândia-Ituiutaba-São Simão	MG	874	-	-
367	Santa Cruz Cabrália-Coroa Vermelha-Porto Seguro - Araçuaí-Diamantina-Couvoia	BA-MG	695	-	-
369	Oliveira-Campo Belo-Boa Esperança-Campos Gerais-Alfenas-Serrania-Caconde-Pirassununga-Ourinhos-Londrina-Jandaia do Sul-Campo Mourão-Cascavel	MG-SP-PR	1.161	153	10
				267	32
				272	45
373	Limeira-Itapetininga-Apiaí-Ponta Grossa - Três Pinheiros-Francisco Beltrão-Barracão	SP-PR	898	163	5
				372	10
				277	99
374	Presidente Venceslau-Ourinhos-Avaré-Boituva-São Paulo	SP	600	050	10
				153	15
				267	10
				369	28
376	Dourados-Paranavaí-Maringá-Apucarana - Ponta Grossa-São Luis do Purunã-Curitiba-Garuva (BR-101)	MT-PR	849	163	12
				277	56
				369	18
377	Carazinho-Santa Bárbara-Cruz Alta-Santiago - Alegrete-Quaraí	RS	469	363	48
				290	33
381	São Mateus-Nova Venécia-Barra de São Francisco - Mantena-Central de Minas-Divino das Laranjeiras-Governador Valadares-Ipatinga-Belo Horizonte-Betim-Pouso Alegre-Bragança Paulista-São Paulo	MG-SP	980	-	-
383	Conselheiro Lafaiete-São João Del Rei - Caxambu - Vidinha-Itajubá-Campos do Jordão-Pindamonhangaba - Ubatuba	MG-SP	543	267	9
				354	23
				356	10
386	São Miguel d'Oeste-Iraí-Carazinho-Soledade-Porto Alegre	SC-RS	464	116	16
392	Rio Grande (Porto)-Pelotas-Santa Maria-Tupanciretã - Santo Ângelo-Fronteira c/Argentina	RS	617	-	-
393	Cachoeiro de Itapemirim-Itaperuna-Além Paraíba - Três Rios-Volta Redonda-Entronc. c/BR-116	ES-RJ-MG-RJ	430	040	12
	LIGAÇÕES				
401	Boa Vista-Fronteira c/Guiana	RR	140	-	-
402	Entronc. c/BR-135-Parnaíba (BR-343)-Granja-Itapipoca-Umirim (BR-222)	MA-PI-CE	467	-	-
403	Acaraú-Sobral (BR-222)-Crateús (BR-226)	CE	267	-	-
404	Piripiri-Crateús-Novo Oriente-Catarina-Iguatu-Icó	PI-CE	481	343	18

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÕES BR	SUPERPOSIÇÕES km
404	Sobradinho-Jucuri-Mulungu-Apodi-Itaú-São Francisco do Oeste-Pau dos Ferros-Rafael Fernandes-José da Penha-Umarana Antenor Navarro-Mariz6polis (BR-230)	RN-PB	245	-	-
405	Macau-Jandaíra-João Câmara-Natal	RN	187	-	-
407	Piripiri-São Miguel do Tapuio-Pimenteiras-Bocaina-Picos-Petrolina-Juazeiro-Rui Barbosa-Iramaia-Contendas Suçuarana (BR-030)-Anagé (BR-116)	PI-PE-BA	1.251	-	-
408	Campina Grande-Recife	PB-PE	137	-	-
409	Feijó-Santa Rosa	AC	152	-	-
410	Ribeira do Pombal-Tucano	BA	32	-	-
411	Entronc. c/BR-307-Elvira	AM	256	-	-
412	Farinha-Sumé-Monteiro	PB	144	-	-
413	Entronc. c/BR-307-Caxias (Estirão do Equador)	AM	140	-	-
414	Porangatú-Niquelândia-Anápolis	GO	339	-	-
415	Ilhéus-Itabuna-Vitória da Conquista	BA	238	-	-
417	Afuá-Anajás-Ponta de Pedras	PA (Ilha de Marajó)	240	-	-
418	Caravelas-Nanuque-Carlos Chagas-Teófilo Otoni	BA-MG	289	342	29
419	Rio Verde de Mato Grosso-Aquidauana-Jardim	MT	304	267	14
420	Pojuca(BR-110)Santo Amaro-São Roque-Nazaré-Lage-Mutuípe-Jequiriça-Ubaira-Santa Inês-Itaquara-Jaguaquara-Entronc. c/BR-116	BA	236	-	-
421	Ariquemes-Alto Candeias-Guajará Mirim	RO	282	-	-
422	Jatobal-Tucuruí	PA	125	230	15
423	Caruaru-Garanhuns-Paulo Afonso-Juazeiro	PE-AL-BA	535	-	-
424	Arco Verde-Garanhuns-Maceió	PE-AL	148	101	11
				316	13
425	Abunã-Guajará Mirim	RO	128	-	-
426	Entronc. c/BR-230-Santana dos Garrotes-Princesa Izabel-Entronc.c/BR-232	PB-PE	142	-	-
427	Currais Novos-Pombal	RN-PB	189	-	-
428	Cabrobó (BR-116)-Petrolina	PE	180	-	-
429	Vila Rondônia (BR-364)-Costa Marques (Rio Guaporé)	RO	299	-	-
430	Barreiras-Santana-Bom Jesus da Lapa-Caetité	BA	499	-	-
451	Bocaiúva (BR-135)-Governador Valadares	MG	315	259	15
452	Rio Verde-Itumbiara-Tupaciguara-Uberlândia-Araxá	GO-MG	500	153	6
				365	32
453	Itaqui-Santiago-Santa Maria	RS	304	-	-
454	Pôrto Esperança-Forte Coimbra (Fronteira c/Bolívia)	MT	50	-	-
456	Ribeirão-São José do Rio Prêto-Matão	SP	213	-	-
457	Cristalina-Goiânia	GO	175	-	-
458	Conselheiro Pena-Tarumirim-Itapú-Entronc.c/BR-381	MG	137	381	6
459	Poços de Caldas-Lorena (BR-116)-Mambucaba (BR-101)	MG-SP-RJ	333	-	-
460	Cambuquira-Lambari-São Lourenço	MG	76	267	7
461	Ituiutaba-Guarinhatã-Iturama	MG	114	-	-
462	Patrocínio-Pardizes-Entronc. c/BR-262	MG	84	-	-
463	Dourados-Ponta Porã	MT	123	-	-
464	Ituiutaba-Prata-Uberaba-Entronc. c/BR-146	MG	300	-	-
465	Garganta Viúva Graça (BR-116)-Santa Cruz (BR-101)	GB-RJ	39	-	-
466	Apucarana-Ivaiporã-Pitanga-Guarapuava-União da Vitória-Pôrto União	PR-SC	319	-	-
467	Pôrto Mendes-Toledo-Cascaval	PR	112	-	-
468	Palmeira das Missões (BR-158)-Três Passos (fronteira com a Argentina)	RS	78	-	-
469	Pôrto Meira-Foz do Iguaçu-Parque Nacional	PR	30	-	-
470	Navegantes-Itajaí-Blumenau-Curitibanos-Campos Novos-Lagoa Vermelha-Nova Prata-Montenegro (BR-386)	SC-RS	521	-	-
471	Soledade-Santa Cruz do Sul-Encruzilhada do Sul-Canguçu-Pelotas-Chuí	RS	668	153	40
				392	56
472	São Borja-Itaqui-Uruguaiana-Barra do Quaraí	RS	245	-	-
473	Aceguá-Herval-Entronc.c/BR-471	RS	200	-	-
474	Almorés-Ipanema-Caratinga	MG	117	-	-
475	Lages-Tubarão	SC	211	-	-
476	Apiaí-Curitiba-Lapa-São Mateus-Pôrto União	SP-PR-SC	410	373	32
477	Canoinhas-Papanduva-Blumenau	SC	178	470	20
478	Limeira-Sorocaba-Registro-Cananéia	SP	324	-	-
479	Jaraguá-Anápolis-Brasília	MG-GO-DF	424	-	-
480	Pato Branco-Entronc. c/BR-280-São Lourenço do Oeste-Xanxerê-Chapecó-Erechim	PR-SC-RS	188	-	-
481	Cruz Alta-Arroio do Tigre-Sobradinho-Candelária-Santa Cruz do Sul	RS	173	-	-
482	Safra (BR-101)-Cachoeiro de Itapemirim-Jerônimo Monteiro-Guaçuí-Carangola-Fervedouro (BR-116)-Viçosa-Piranga-Conselheiro Lafaiete (BR-040 e BR-383)	ES-MG	319	-	-

Senador Flávio Arns - Gabinete 14 - Anexo II - Senado Federal - Brasília - DF - CEP 70165-900

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				BR	km
483	Itumbiara-Paranaíba	GO-MT	304	364	10
484	Colatina-Itaguaçu-Afonso Cláudio-Guaçuí-São José do Calçado-Bom Jesus do Itabapoana-Itaperuna	ES-RJ	273	391	25
485	Entronc. c/BR-116-Parque Nacional das Agulhas Negras-Vale dos Lírios-Garganta do Registro (BR-354)	RJ-MG	35	-	-
486	Itajaí-Brusque-Vidal Ramos-Bom Retiro (BR-282)	SC	150	-	-
487	Pôrto Felicidade (BR-163)-Pontal do Tigre-Campo Mourão-Ponta Grossa	MT-PR	615	158	29
488	Entronc. c/BR-116-Santuário Nacional de Aparecida ...	SP	1	-	-
489	Prado-Entronc. c/BR-101	BA	35	-	-
490	Campo Alegre (BR-050)-Ipameri-Caldas Novas-Morrinhos (BR-153)	GO	142	-	-
491	São Sebastião do Paraíso (BR-265)-Monte Santo de Minas-Arceburgo-Guaxupé-Alfenas-Varginha-Entronc. c/BR-381	MG	240	-	-
492	Morro do Côco (BR-101)-Cardoso Moreira (BR-356)-São Fidelis-Cordeiro-Nova Friburgo-Bonsucesso-Sobradinho (BR-116)-Posse (BR-040)-Pedro do Rio (BR-040)-Avelar-Massambará (BR-393)	RJ	367	-	-
493	Manilha (BR-101)-Magé-Entronc. c/BR-040	RJ	63	-	-
494	Entronc. c/BR-262-Divinópolis-São João Del Rei-Andrelândia-Volta Redonda-Angra dos Reis	MG-RJ	370	-	-
495	Teresópolis-Itaipava (BR-040)	RJ	40	-	-
496	Pirapora-Corinto	MG	130	-	-
497	Uberlândia-Campina Verde-Iturama-Pôrto Alencastro-Entronc. c/BR-158	MG-MT	321	-	-
498	Monte Pascoal-Entronc. c/BR-101	BA	12	-	-
499	Entronc. c/BR-040-Cabangu	MG	15	-	-
		TOTAL	115.005	-	3.061
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	111.944	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na rodovia de maior numeração.

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO * EF	km
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	517	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
452	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Ibiá)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Martinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubá-Ligação-Furtado Campos-Bicas-Três Rios	MG-RJ	412	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Preto-Pontal-Entronc. c/EF-469	SP	261	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua)	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza.	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiapeba-São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	136	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cêrro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	650		
		TOTAL	35.944	-	2.138
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	33.806	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração.

3. SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL

3.1 Conceituação

3.1.0 O Sistema Ferroviario Nacional é constituido pelo conjunto das ferrovias do Pais e compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

3.1.1 Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, aquelas ferrovias do Sistema Ferroviario Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 adiante.

3.1.2 As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre;

b) ligar entre si polos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

3.2 Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

3.2.1 Nomenclatura

3.2.1.0 De acordo com sua orientação geográfica geral, as ferrovias do Plano Nacional de Viação são classificadas nas seguintes categorias:

a) Ferrovias Radiais: são as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do Pais.

b) Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul.

c) Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste.

d) Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste.

e) Ligações: as ferrovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais.

3.2.1.1 As designações das ferrovias do Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

3.2.1.1.0 O símbolo "EF" (Estrada de Ferro) indica qualquer ferrovia do PNV.

3.2.1.1.1 Ao símbolo, separado por um traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituídos:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da ferrovia, isto é:

0 (zero) — para as radiais;
1 (um) — para as longitudinais;
2 (dois) — para as transversais;
3 (três) — para as diagonais e
4 (quatro) — para as ligações;

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da ferrovia, relativamente à BRASÍLIA e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e semelhantes às adotadas para o Sistema Rodoviário Federal.

3.2.2. Relação descritiva.
Conforme quadro a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
	FERROVIAS RADIAIS				
025	Brasília-Entronc. c/EF-116-Iaçu-Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	-	-
040	Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí - Aljezur-Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.501	-	-
045	Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	-	-
050	Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Prêto-Campinas-Mayrink-Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
	FERROVIAS LONGITUDINAIS				
101	Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador	RN-PB-PE-AL-SE-BA	1.381	025	22
103	Vitória-Campos-Visconde de Itaboraí-Niterói	ES-RJ	594	-	-
105	Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza-Crato-Salgueiro-Petrolina-Campo Formoso-Iaçu-Entronc. c/EF-025-Monte Azul-Entronc. c/EF-040-Belo Horizonte-Divinópolis-Lavras-Três Corações-Campinas-Itapova-Carganta do Bom Sucesso-Ponta Grossa-Lages-General Luz-Pelotas-Basílio-Jaguarão (Policini c)	CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC - RS	5.381	025 040 050	423 262 113
153	Marques dos Reis-Ponta Grossa-Pôrto União-Passo Fundo-Santa Maria-Santana do Livramento	PR-SC-RS	1.791	-	-
	FERROVIAS TRANSVERSAIS				
225	Cabedelo-João Pessoa-Entronc. c/EF-101-Souza-Entronc. c/EF-116-Crateús-Castelo-Altos-Teresina-Itaqui	PB-CE-PI-MA	1.587	101 116	41 158
232	Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro	PE	606	101	6
262	Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas	ES-MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos-Mayrink-Rubião Junior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia	SP-MT	1.830	050 116	155 71
270	Rubião Junior-OurinRos-Presidente Prudente-Ponta Porã	SP-MT	792	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Eng9 Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	834	-	-
290	Pôrto Alegre-Santa Maria-Entronc. c/EF-153-Uruguaiana-Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande-Pelotas-Basílio-São Sebastião-Santana do Livramento	RS	475	116	72
	FERROVIAS DIAGONAIS				
364	Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-Santos	SP	624	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Pôrto Mendes	SP-PR	583	-	-
	LIGAÇÕES				
401	Serra do Navio-Pôrto Santana	AP	194	-	-
404	Luís Correia-Entronc. c/EF-225	PI	319	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Crateús	CE	442	-	-

E	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO EF	SUPERPOSIÇÃO km
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	517	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
450	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Itaú)-Uberaba	MG	273	-	-
459	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Cbá-Ligação-Furtado Campos-Bicas-Três Rios	MG-RJ	412	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Prêto-Pontal-Entronc. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua)	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza.	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiaiba-São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	138	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cêrro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	850		
		TOTAL	35.944	-	2.138
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	33.806	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração.

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

4.1 Conceituação

4.1.0 O Sistema Portuário Nacional é constituido pelo conjunto de portos maritimos, fluviais e lacustres do Pais e compreende:

a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no Pais, incluindo suas instalações e acessórios complementares;

b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

4.1.1 São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 adiante.

4.2 Relação descritiva dos portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

4.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS MARÍTIMOS, FLUVIAIS E LACUSTRES DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

Nº DE ORDEM	D E N O M I N A Ç Ã O	UF	LOCALIZAÇÃO
1	MANAUS	AM	RIO NEGRO
2	ITACOATIARA	AM	RIO AMAZONAS
3	PARINTINS	AM	RIO AMAZONAS
4	TAPURUQUARA	AM	RIO NEGRO
5	LÁBREA	AM	RIO PURUS
6	BÓCA DO ACRE	AM	RIO PURUS
7	BIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ
8	HUMAITÁ	AM	RIO MADEIRA
9	TABATINGA	AM	RIO AMAZONAS
10	COARI	AM	RIO SOLIMÕES
11	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
12	ÓBIDOS	PA	RIO AMAZONAS
13	SANTARÉM	PA	RIO TAPAJÓS
14	BREVES	PA	RIO DE BREVES
15	BELÉM	PA	RIO GUAMÁ
16	ITAITUBA	PA	RIO TAPAJÓS
17	PÔRTO VITÓRIA	PA	RIO XINGU
18	ALTAMIRA	PA	RIO XINGU
19	TUCURUÍ	PA	RIO TOCANTINS
20	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
21	CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA	PA	RIO ARAGUAIA
22	BAIXIO DO ESPADARTE	PA	OCEANO ATLÂNTICO - LITORAL DO ESTADO DO PARÁ
23	MACAPÁ	AP	RIO AMAZONAS
24	SÃO LUIS-ITAQUI	MA	BAÍA DE SÃO MARCOS
25	CAROLINA	MA	RIO TOCANTINS
26	IMPERATRIZ	MA	RIO TOCANTINS
27	PORTO FRANCO	MA	RIO TOCANTINS

FEDERAL
do Senador RENATO CASAGRANDE

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
28	BARRA DO CORDA	MA	RIO MEARIM
29	CAXIAS	MA	RIO ITAPICURU
30	PINDARÉ-MIRIM	MA	RIO PINDARÉ
31	ALTO PARNAÍBA	MA	RIO PARNAÍBA
32	SANTA FILOMENA	PI	RIO PARNAÍBA
33	LUIS CORREIA	PI	RIO IGARAÇU
34	TERESINA	PI	RIO PARNAÍBA
35	PARNAÍBA	PI	RIO PARNAÍBA
36	FLORIANO	PI	RIO PARNAÍBA
37	FORTALEZA	CE	ENSEADA DE MUCURIPE
38	TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA (TERMISA)	RN	OCEANO ATLÂNTICO, LITORAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE
39	MACAU	RN	RIO AÇU
40	NATAL	RN	RIO POTENGI
41	CABEDELO	PB	RIO PARAÍBA
42	RECIFE	PE	ESTUÁRIO DOS RIOS CAPIBARIBE E BEBERIBE
43	PETROLINA	PE	RIO SÃO FRANCISCO
44	TERMINAL DE SUAPE	PE	OCEANO ATLÂNTICO, LITORAL DO ESTADO DE PERNAMBUCO
45	MACEIÓ	AL	ENSEADA DE JARAGUÁ
46	PENEDO	AL	RIO SÃO FRANCISCO
47	ARACAJU	SE	RIO SERGIPE
48	PROPRIÁ	SE	RIO SÃO FRANCISCO
49	SALVADOR - ARATU	BA	BAÍA DE TODOS OS SANTOS
50	CAMPINHO	BA	BAÍA DE MARAÚ
51	ILHÉUS - MALHADO	BA	PONTA DO MALHADO
52	JUAZEIRO	BA	RIO SÃO FRANCISCO
53	BARREIRAS	BA	RIO GRANDE
54	VITÓRIA - TUBARÃO	ES	RIO SANTA MARIA
55	FORNO	RJ	ENSEADA DOS ANJOS
56	NITERÓI	RJ	BAÍA DA GUANABARA
57	SEPETIBA	RJ	BAÍA DE SEPETIBA
58	ANGRA DOS REIS	RJ	BAÍA DA ILHA GRANDE
59	CAMPOS	RJ	RIO PARAÍBA DO SUL
60	RIO DE JANEIRO	GB	BAÍA DA GUANABARA
61	SÃO SEBASTIÃO	SP	CANAL DE SÃO SEBASTIÃO
62	SANTOS	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
63	PRESIDENTE EPITÁCIO	SP	RIO PARANÁ
64	ANTONINA	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
65	PARANAGUÁ	PR	BAÍA DE PARANAGUÁ
66	FOZ DO IGUAÇU	PR	RIO IGUAÇU
67	PÔRTO MENDES	PR	RIO PARANÁ
68	GUAÍRA	PR	RIO PARANÁ
69	SÃO FRANCISCO DO SUL	SC	RIO SÃO FRANCISCO DO SUL
70	ITAJAÍ	SC	RIO ITAJAÍ-AÇU
71	IMBITUBA	SC	OCEANO ATLÂNTICO, LITORAL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
72	IMBITUBA	SC	ENSEADA DE IMBITUBA

FEDERAL
do Senador RENATO CASAGRANDE

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
74	PÔRTO ALEGRE	RS	RIO GUAÍBA
75	PELOTAS	RS	CANAL DE SÃO GONÇALO
76	RIO GRANDE	RS	LAGOA DOS PATOS
77	RIO PARDO	RS	RIO JACUÍ
78	CACHOEIRA	RS	RIO JACUÍ
79	SÃO [illegible]	RS	RIO JACUÍ
80	[illegible]	RS	RIO TAQUARI
81	[illegible]	RS	RIO TAQUARI
82	[illegible]	RS	RIO URUGUAI
83	SANTA VITÓRIA DO PALMAR	RS	LAGOA MIRIM
84	RIO BRANCO	AC	RIO ACRE
85	[illegible]	AC	RIO JURUÁ
86	BOA VISTA	RR	RIO BRANCO
87	CARACARAÍ	RR	RIO BRANCO
88	PÔRTO VELHO	RO	RIO MADEIRA
89	GUAJARÁ-MIRIM	RO	RIO MAMORÉ
90	MATO GROSSO	MT	RIO GUAPORÉ
91	PÔRTO MURTINHO	MT	RIO PARAGUAI
92	MANGA	MT	RIO PARAGUAI
93	CORUMBÁ	MT	RIO PARAGUAI
94	CÁCERES	MT	RIO PARAGUAI
95	CUIABÁ	MT	RIO CUIABÁ
96	MIRACEMA DO NORTE	GO	RIO TOCANTINS
97	PÔRTO NACIONAL	GO	RIO TOCANTINS
98	COUTO MAGALHÃES	GO	RIO ARAGUAIA
99	ARUANÃ	GO	RIO ARAGUAIA
100	ARAGARÇAS	GO	RIO ARAGUAIA
101	PIRAPORA	MG	RIO SÃO FRANCISCO

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL

5.1 Conceituação

5.1.0 O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.

5.1.1 As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante.

5.2 Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

5.2.1 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO (continua)

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
	BACIA AMAZÔNICA	
Amazonas	Foz/Benjamin Constant	3.108
Negro	Manaus/Cucuí	1.210
Branco	Foz/Confluência Uraricoera/Tacutu	577
Juruá	Foz/Cruzeiro do Sul	3.283
[illegible]	[illegible]	[illegible]

Gabinete 14 – Anexo II – Senado Federal – Brasília

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
	BACIA DO AMAZONAS	
Amazonas	Foz/Peixe	660
Javari	Foz/Boca do Javari-Mirim	156
Jaquirí	Foz/Vila Bittencourt	510
Içá	Foz/Ipiranga	721
Purus	Foz/Seca Madureira (no Rio Iaco)	368
Acre	Foz/Brasiléia	2.846
Negrinha	Foz/Confluência Manoel/Beni	796
Guaporé	Foz/Cidade de Mato Grosso	1.546
Tapajós	Santarém/Itaituba	1.180
Xingu	Porto Moz/Altamira (Belo Monte)	359
Tocantins	Belém/Peixe	298
Araguaia	Foz/Balisa	1.731
Maracú	Foz/Confluência com Guaporé	1.800
		225
	BACIA DO NORDESTE	
Mearim	Foz/Barra do Corda	470
Grajaú	Foz/Grajaú	500
Pindaré	Foz/Pindaré-Mirim	110
Itapicuru	Foz/Colinas	565
Parnaiba	Foz/Santa Filomena	1.175
Balsas	Foz/Balsas	225
	BACIA DO SÃO FRANCISCO	
São Francisco	Foz/Piranhas	208
	Cachoeira Itaparica/Pto. Real (Iguatama)	2.207
Paracatu	Foz/Buriti	260
Velhas	Foz/Sabará	659
Paraopeba	Foz/Florestal	249
Grande	Foz/Barreiras	358
Preto	Foz/Ibipetuba	125
Corrente	Foz/Santa Maria da Vitória	95
	BACIA DO LESTE	
Doce	Foz/Ipatinga	410
Paraíba do Sul	Foz/Jacareí	670
	BACIA DO NOROESTE	
Ribeira do Iguape	Foz/Registro	70
Jacuí	Foz/Dona Francisca	370
Taquarí	Foz/Mariana	205
Caí	Foz/São Sebastião do Caí	93
Sinos	Foz/Taquarinha	47
Gravataí	Foz/Gravataí	12
Jaguarão	Foz/Jaguarão	32
Camaquã	Foz/São José do Patrocínio	120
Canais Lacustres e Lagoa Mirim	Pelotas/Santa Vitória do Palmar	180
Lagoa dos Patos	Porto Alegre/Rio Grande	230
	BACIA DO PARAGUAI	
Paraguai	Foz do Apa/Cáceres	1.523
Cuiabá-São Lourenço	Foz/Rondério do Oeste	785
Taquari	Foz/Coxim	430
Miranda	Foz/Miranda	255
	BACIA DO PARANÁ	
Paraná	Foz/Iguaçu/Confluência Paranaíba/Grande	808
Paranapanema	Foz/Salto Grande	421
Tietê	Foz/Negi das Cruzes	1.010
Pardo	Foz/Pto. da Barra	170
Ivinheima	Foz/Confluência Brilhante	270
Brilhante	Foz/Pto. Brilhante	67
Ivahandí	Foz/Pto. Tupi	79
Paranaíba	Foz/Escada Grande	787
Iguaçu	Foz/Curitiba	1.020
	BACIA DO URUGUAI	
Uruguai	Barra do Quaraí/Iraí	840
Ibicuí	Foz/Confluência do Santa Maria	360
	TOTAL GERAL	9.904

DO FEDERAL
ete do Senador RENATO CASAGRANDE
inete 14 – Anexo II – Senado Federal – Brasília -

5.2.2 — INTERLIGAÇÃO DE BACIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

INTERLIGAÇÃO	TRECHO A SER TORNADO NAVEGÁVEL
Paraguai-Guaporé	Foz do Jauru-Cidade de Mato Grosso
Paraná-Paraguai	Rio Paraná-Coxim
Paranaíba-São Francisco	Escada Grande-Buriti (Rio Paracatu)
Tietê-Paraíba do Sul	Mogi das Cruzes-Jacareí
Taquari-Araguaia	Coxim-Balsa
Ibicuí-Jacuí	Vacacaí-Ibicuí
Canal do Varadouro	Baía de Paranaguá-Baía de Cananéia
Canal Santa Maria	Rio Sergipe-Rio Vaza Barris
Canal Tartaruga-Jenipapocu e Atari	Na Ilha de Marajó

6. SISTEMA AEROVIÁRIO NACIONAL

6.1 Conceituação

6.1.0 O Sistema Aeroviário Nacional compreende:

a) infra-estrutura aeronáutica, que abrange a rede de aeródromos existentes no País, assim como as instalações destinadas à segurança, regularidade e proteção à navegação aérea. Estas instalações constituem a rede de proteção ao vôo, definida pelo Ministério da Aeronáutica em consonância com a Rede de Aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo aeroviário de transporte, e que possibilitam o uso adequado da navegação aérea.

6.1.1 A Rede de Aeródromos considerada no Plano Nacional de Viação é aquela constante da relação descritiva da seção 6.2 adiante.

6.2 Relação descritiva dos Aeródromos do Plano Nacional de Viação.

Conforme quadro a seguir.

6.2 — RELAÇÃO DESCRITIVA DOS AERODROMOS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

(continua)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rondônia	Abunã Ariquemes Guajará-Mirim Pedras Negras Pimenta Bueno Porto Velho Principe da Beira Rondônia Vilhena
Acre	Brasiléa Cruzeiro do Sul Feijó Rio Branco Santa Rosa Sena Madureira Tarauacá Taumaturgo Vila Japium Xapuri
Amazonas	Barcelos Boa Esperança Bóca do Acre Borba Canaburis Carauari Coari Codajás Cucuí Cuiari Demeri Eirunepé Estirão do Equador Fonte Boa Guajaratuba Humaitá Iauaretê Ipiranga Itaconatiara Lábrea Manaus (novo aeroporto) Manaus (Ponta Pelada) Manicoré Moura Palmeiras Pari-Cachoeira Parintins Santo Antônio do Içá São Gabriel da Cachoeira (ex-Uaupés) Tabatinga Tapuruquara Tefé Toledo Vila Bittencourt

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Roraima	Boa Vista Bonfim Caracaraí Ilha do Aruanã Marco BV8 Normândia Parima Puxa-Faca Surucucu Surumu Tepequem Waterloo
Pará	Abaetetuba Alenquer Altamira Belém (Val-de-Cães) Belém (Júlio Cesar) Bragança Cachimbo Cametá Carajás Chaves Creputiá Conceição do Araguaia Curuaru Gorotire Gurupá Itaituba Jacuréacanga Mapuréa Marabá Monte Alegre Nilo Peçanha Óbidos Oriximiná Paga-Conta Portel Piracaua Porto de Moz Santarém São Felix Soledade Tiriós Tomé-Açu Tucurui Salinópolis
Amapá	Amapá Jarí Macapá Oiapoque

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Maranhão	Alto Parnaíba Balsas Barra do Corda Barreirinhas Benedito Leite Brejo Carolina Carutapera Caxias Chapadinha Cocoal Codó Coroata Cururupu Estreito Grajaú Imperatriz Loreto Pinheiro São Luís
Piauí	Bom Jesus Corrente Curimatá Floriano Gilbues Oeiras Parnaíba Picos Piripiri São Raimundo Nonato Teresina
Ceará	Aracati Camocim Crateús Fortaleza Iguatu Juazeiro do Norte (Cariri) Quixadá Sobral
Rio Grande do Norte	Caicó Currais Novos Macau Mossoró Natal
Paraíba	Cajazeiras Campina Grande João Pessoa Patos
Pernambuco	Arcoverde Caruaru Curicuri Garanhuns Petrolina Recife Salgueiro Serra Talhada
Alagoas	Maceió Palmeira dos Índios Penedo
Fernando de Noronha	Fernando de Noronha

Gabinete do Senador RENATO CASAGRANDE

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Bahia	Barra Barreiras Bom Jesus da Lapa Caetité Campinho (Camamu) Canavieiras Caravelas Carinhanha Cipó Cócos Esplanada Feira de Santana Ilheus Itaberaba Itabuna Itapetinga Jacobina Jequié Morro do Chapeu Paulo Afonso Poções Porto Seguro Prado Remanso Salvador Senhor do Bonfim Vitória da Conquista Xique-Xique
Minas Gerais	Araçuaí Araxá Barbacena Belo Horizonte (Pampulha) Capelinha Caratinga Diamantina Divinópolis Frutal Furnas Governador Valadares Itambacuri Ituiutaba Januária Juiz de Fora Lagoa Santa Leopoldina Monte Azul Montes Claros Nanuque Paracatu Patos de Minas Pedra Azul Pirapora Pocos de Caldas Pouso Alegre Salinas São Lourenço São Romão Três Marias Uberaba Uberlândia Varginha
Espírito Santo	Baixo Guandu Guarapari Linhares São Mateus Vitória

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Rio de Janeiro	Campos Itaperuna Macaé Marambaia Resende Saquarema
Guanabara	Rio de Janeiro (Campo dos Afonsos) Rio de Janeiro (Galeão) Rio de Janeiro (Jacarepaguá) Rio de Janeiro (Santa Cruz) Rio de Janeiro (Santos Dumont)
São Paulo	Araçatuba Araraquara Barretos Bauru Botucatu Campinas (Vira-Copos) Cananéia Dracena Franca Guaratinguetá Marília Novo São Paulo Ourinhos Pirassununga (Campo Fontenelle) Presidente Prudente Presidente Venceslau Registro Ribeirão Preto Santos São José do Rio Prêto São José dos Campos São Paulo (Congonhas) São Paulo (Cumbica) São Paulo (Marte) Sorocaba Urubupungá
Paraná	Campo Mourão Cascavel Cianorte Cornélio Procópio Curitiba (Bacacheri) Curitiba (Afonso Pena) Foz do Iguaçu Goioerê Guaira Guarapuava Irati Loanda Londrina Maringá Monte Alegre Palmas Paranaguá Paranavaí Pato Branco Ponta Grossa Umuarama União da Vitória (Porto União)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Santa Catarina	Blumenau
	Caçador
	Chapecó
	Concórdia
	Criciúma
	Florianópolis
	Joaçaba
	Joinville
	Lajes
	Navegantes
	Mafra
	Rio do Sul
	São Miguel d'Oeste
	Tubarão
	Videira
Rio Grande do Sul	Alegrete
	Bagé
	Cachoeira do Sul
	Caxias do Sul
	Cruz Alta
	Dom Pedrito
	Encruzilhada do Sul
	Erechim
	Ijuí
	Irai
	Itaqui
	Jaguarão
	Passo Fundo
	Pelotas
	Porto Alegre (Canoas)
	Porto Alegre (Gravataí)
	Porto Alegre (Salgado Filho)
	Quarai
	Rosário do Sul
	Santa Maria
	Santa Rosa
	Santana do Livramento
	Santa Vitória do Palmar
	Santiago
	Santo Ângelo
	São Gabriel
	São Borja
	São Luiz Gonzaga
	Tramandai
	Uruguaiana
	Venâncio Aires

UNIDADES DA FEDERACAO	DENOMINAÇÃO
Mato Grosso	Alto Araguaia
	Amambai
	Aparecida do Taboado
	Aquidauana
	Aripuanã
	Barra do Bugre
	Baús
	Bela Vista
	Cáceres
	Campo Grande
	Corumbá
	Coxim
	Cuiabá
	Culuene
	Descalvados
	Divisão
	Dourados
	Forte Coimbra
	Gleba Arinos
	Gleba Camargo Corrêa
	Guiratinga
	Manissauá Missu
	Mato Grosso
	Poconé
	Ponta Porã
	Porto Murtinho
	Poxoréu
	Quebrado
	Ribas do Rio Pardo
	Rondonópolis
	Santa Terezinha
	São Domingos
	Travessão
	Utiariti
	Xavantina
	Xingu

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	DENOMINAÇÃO
Goiás	Anápolis Aragarças Araguacema Araguaina Araguatins Arraias Aruanã Ceiapônia Catalão Cristalândia Dianópolis Goiânia Goiás Gurupi Iassiara Ipameri Iporá Jataí Luziânia Mineiros Miracema do Norte Niquelândia Novo Anápolis Paranã Paraúna Peixe Pium Porangatu Porto Nacional Posse Rio Verde Santa Isabel do Morro São Domingos São Miguel do Araguaia Taguatinga Tocantínia Tocantinópolis Xambioá
Distrito Federal	Brasília

(À Comissão de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 8/10/2008.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, DE 2009

(nº 2660/2007, na Câmara dos Deputados, do Deputado Geraldo Pudim)

Inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da Rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	superposição	
				BR	km
-	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) - Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.660, DE 2007

Inclui trecho da rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) – Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo federalizar o trecho da rodovia RJ-196, entre a BR-356, no Município de São João da Barra e o balneário de Gargaú, no Município de São Francisco de Itabapoana, a partir de onde a RJ-196 já se encontra implantada.

A principal motivação deste projeto é viabilizar a conclusão das obras da ponte que liga os referidos Municípios, por meio do aporte de recursos federais, posto que a Lei que institui o Plano Nacional de Viação (PNV) exige que um trecho rodoviário ou obra de arte conste da Relação do PNV, para que possam ser alocados recursos provenientes do orçamento geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes.

Assim sendo, faz-se necessário primeiro federalizar o citado trecho de rodovia, o qual inclui a ponte sobre o Rio Paraíba do sul, para então poderem ser incluídos recursos nas peças orçamentárias e pleiteada junto ao Ministério dos Transportes a conclusão dessa importante obra para a população da região.

Destacamos, ainda, que o trecho que pretendemos federalizar atende aos requisitos previstos para a inclusão de ligações rodoviárias no PNV, visto que liga uma rodovia federal a um balneário turístico. Adicionalmente, temos o caráter estratégico da obra e a intenção já manifestada pelo Governo Federal em contribuir para a conclusão da ponte, desde que suplantado o entrave técnico que buscamos resolver com esta proposta.

Pelo exposto, por possibilitar claras condições de melhoria para a populaçao e a infra-estrutura daquela importante região do meu Estado, espero contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2007.

Deputado GERALDO PUDIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, de 3/4/2009.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 45, DE 2009

(nº 2.200/2007, na Casa de origem, do Deputado Giovanni Queiroz e de outros Senhores Deputados)

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza - Piripiri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açailândia - Marabá - Brejo do Meio - Vila Santa Fé - Vila Trindade - Vila Novo Progresso - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro - Vila Cruzeiro do Sul - Vila Josenópolis - Vila Plano Dourado - Vila Sudeste - Entronc. com BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

....."

Art. 3° O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.200, DE 2007

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"*2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal*

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Marabá –Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Vila Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Vila Sudeste – Entronc. c/ BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Relação Descritiva do Plano Nacional de Viação, o último trecho da BR-222 está planejado para ligar a cidade de Marabá/PA, com a BR-158, também no Pará. Ocorre que não há definição exata do traçado desse trecho, embora conste no mapa do Plano Nacional de Viação, uma linha pontilhada sugerindo, teoricamente, essa ligação. Por sua vez, a BR-158, ao cortar o sudeste do Pará, tampouco possui traçado definido.

A não implantação da BR-222 constitui um entrave capaz de bloquear qualquer impulso no desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. No entanto, a região é dotada de riquezas naturais e possui grande potencial a ser devidamente explorado. Estima-se que ali a pecuária conta com seiscentas mil cabeças de gado, e se desenvolve uma expressiva atividade extrativa, legalizada, de madeira e minérios. Todas elas carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção. Ademais, nesse território foram implantados cerca de 150 projetos de assentamentos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Todo esse quadro requer, pois, uma urgente intervenção federal por parte do seu setor de viação, para que o traçado da BR-222 possa ser estabelecido e a rodovia implantada, com a maior urgência possível.

Uma condição básica é exigida: somente com o estabelecimento, por lei, dos pontos de passagem dessa rodovia na Relação Descritiva constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, o trecho que segue de Marabá até o entroncamento com a BR-158 poderá receber investimentos federais e ser viabilizado.

Para agilizar esse processo, estamos encaminhando o presente projeto de lei, incluindo nessa referida relação descritiva as localidades que mais demandam serem diretamente servidas pela BR-222. São elas: Brejo do Meio, Vila Santa Fé, Vila Trindade, Vila Novo Progresso, Vila Capistrano de Abreu, Vila São Pedro, Vila Cruzeiro do Sul, Vila Josenópolis, Vila Plano Dourado e Vila Sudoeste. No conjunto delas vivem, aproximadamente, 130 mil habitantes, que contribuem para a colonização do território e lutam pela sua prosperidade região e

necessitam, portanto, de uma infra-estrutura rodoviária capaz de promover os seus intercâmbios comerciais.

Esperamos, com essa iniciativa, adiantar, para o Governo Federal, os fundamentos requeridos com vistas à aplicação de investimentos rodoviários para a implantação do último trecho da BR-222.

Pela importância dessa proposição, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2007

Deputado GIOVANNI QUEIROZ

ASDRUBAL BENTES – PMDB/BA

BEL MESQUITA – PMDB/PA

ZEQUINHA MARINHO – PMDB/PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 21/04/2009.

Inclui no Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a incluir, como uma extensão da BR-110, o trecho rodoviário entre as cidades de Areia Branca e Grossos, no Estado do Rio Grande do Norte.

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de maio de 2009.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 149, DE 2009
(nº 3.195/2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Félix do Araguaia e Santa Terezinha, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres - integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

"4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

.....

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
217	Barra do Garças	MT	Rio Araguaia
218	Araguaiana	MT	Rio Araguaia
219	Cocalinho	MT	Rio Araguaia
220	Luciara	MT	Rio Araguaia
221	São Félix do Araguaia	MT	Rio Araguaia
222	Santa Terezinha	MT	Rio Araguaia

....."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.195, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Félix do Araguaia e Santa Terezinha, no Estado de Mato Grosso.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Inclua-se no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

"....."

4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
220	Barra do Garças	MT	Rio Araguaia
221	Araguaiana	MT	Rio Araguaia
222	Cocalinho	MT	Rio Araguaia
223	Luciara	MT	Rio Araguaia
224	São Félix do Araguaia	MT	Rio Araguaia
225	Santa Terezinha	MT	Rio Araguaia

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

As localidades atendidas pelos portos objetos deste Projeto de Lei sofrem com a dificuldade de deslocamento, pois se trata de uma região desprovida de infra-estrutura viária adequada, que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável e sustentável.

O Governo Federal tem investido na região do Araguaia, Estado de Mato Grosso, para viabilizar o escoamento da grande produção e também para melhorar a movimentação de passageiros por rodovias através da BR-158 sem conseguir resolver plenamente o problema do transporte na região. O uso da via fluvial poderá criar uma nova e econômica alternativa

No mesmo sentido, para a completa integração entre os sistemas de transporte, visando especialmente o barateamento do frete, necessário se faz dotar estes portos da infra-estrutura necessária, implantando as condições apropriadas de embarque, desembarque e armazenamento.

A região coberta por estes portos, além de abrigar a possibilidade do transporte da riqueza agropecuária produzida naquela região do Estado, poderá incentivar um belíssimo pólo turístico com grandes repercussões para a economia regional que envolve ainda, paralelamente, grande parte do território goiano. A via fluvial do Rio Araguaia precisa ser implementada em benefício daquela vasta e rica região.

Por este motivo, estamos empenhados em incluir, no Plano Nacional de Viação, os portos localizados nos municípios de Barra do Garças, Araguaiana, Cocalinho, Luciara, São Felix do Araguaia e Santa Terezinha, para que possam receber recursos da União, estimulando a atividade produtiva, desenvolvendo alternativas para o crescimento do turismo, proporcionando o desenvolvimento econômico social do leste mato-grossense e servindo como alternativa ao transporte de carga rodoviário, de custo muito mais elevado.

Sala das Sessões, 08 de abril de 2008

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 18/7/2009.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 313, DE 2009

(nº 3.354/2008, da Deputada Fátima Pelaes)

Altera o item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2. .....

DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
Amapá	AP	Rio Amapá Grande
Calçoene	AP	Rio Calçoene
Cutias	AP	Rio Araguari
Ferreira Gomes	AP	Rio Araguari
Itaubal	AP	Rio Itaubal
Laranjal do Jari	AP	Rio Jari
Mazagão	AP	Rio Amazonas
Oiapoque	AP	Rio Oiapoque
Pedra B. do Amapari	AP	Rio Amapari
Porto Grande	AP	Rio Araguari
Pracuuba	AP	Rio Lago Pracuuba
Serra do Navio	AP	Rio Cachaça
Tartarugalzinho	AP	Rio Tartarugalzinho
Vitória do Jari	AP	Rio Jari

..... "

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.354, DE 2008

Acresce dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir novos portos no Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1. O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.° 5.917 de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos.

"4.2 - .....

DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
Amapá	AP	LITORÂNEO
Calçoene	AP	LITORÂNEO
Cutias	AP	RIO ARAGUARI
Ferreira Gomes	AP	RIO ARAGUARI
Itaubal	AP	RIO ITAUBAL
Laranjal do Jari	AP	RIO JARI
Mazagão	AP	RIO AMAZONAS
Oiapoque	AP	RIO LITORÂNEO
Pedra B. do Amapari	AP	RIO AMAPARI
Porto Grande	AP	RIO ARAGUARI
Pracuuba	AP	RIO LAGO PRACUUBA
Serra do Navio	AP	RIO CACHAÇO
Tartarugalzinho	AP	RIO LAGO NOVO
Vitória do Jari	AP	RIO JARI

....." (NR)

Art. 2.º Esta Lei passa vigorar na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei N.º 11.518 de 5 de Setembro de 2007, conversão da MP N.º 369 de 2007, entre várias alterações e acréscimos à legislação vigente, somou à Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917 de 10 de Setembro de 1973, nada menos que 41situados no Norte,Sudeste e Centro-Oeste.Recentemente.Por seu lado, o Projeto de Lei nº.2280/2007, de autoria do deputado Ilderlei Cordeiro(PPS/AC), aprovado pela Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados e em tramitação no Congresso Nacional estabeleceu a inclusão de mais 16 portos fluviais localizados no Estado do Acre.Fica claro, portanto,que atualizar o PNV é passo imprescindível para que o programa possa assegurar futuros investimentos para infra-estrutura e equipamentos portuários.

É , portanto, fundamental que o Plano Nacional Viário – PNV seja acrescido sistematicamente de novas localidades onde a movimentação de embarcações de cargas e passageiros demande investimentos para a construção e ampliação da área portuária a fim de aumentar a capacidade e aperfeiçoamento dos serviços prestados.Com isto, contemplam-se as necessidades locais ao mesmo tempo se estimula o desenvolvimento local aliado ao progresso social.

Atualmente, o PNV contempla, no estado do Amapá, somente o complexo portuário de Macapá-Santana. Se trata, sem dúvida alguma, da localidade de maior importância portuária por seu calado e grande movimentação de passageiros e carga.O que não impede,

porém, que os outros municípios aqui elencados fiquem fora do programa, visto que em muitos deles o porto é a única via de comunicação com o resto do Estado, garantindo a mobilidade das comunidades, a troca de mercadorias e ,portanto, o desenrolar progressivo e eficaz das atividades econômicas, molas-mestras de toda vida comunitária.

Vale enfatizar que em termos amazônicos, os rios e seus afluentes, até por questão geográfica e histórica, sempre representaram as vias pioneiras e decisivas de comunicação entre as diversas comunidades, tanto ribeirinhas quanto as embrenhadas no coração da floresta.. Foram, por assim dizer, os grandes responsáveis pela ocupação e consolidação da marca brasileira nos mais distantes rincões amazônicos, quebrando o isolamento e garantindo a o transporte em que pese todas as dificuldades enfrentadas. Falar em Amazônia é, acima de tudo, falar de suas artérias e veias representadas por rios e afluentes que cruzam e alimentam uma região repleta de riquezas e potencialidades ainda não suficientemente mensuradas.

A inclusão desses municípios no PNV representa , sem qualquer sombra de dúvida, uma oportunidade única e decisiva para a programação de construções, ampliações e infra-estrutura de portos que deverão se tornar em grande propulsores do desenvolvimento regional face a suas especificidades e importância estratégica na economia local. Serão, com a decida alocação de recursos proporcionada pelo PNV, consideradas as disposições orçamentárias, a chance definitiva para o passo inaugural de um desenvolvimento sustentado baseado na utilização equilibrada dos recursos naturais para o salto da qualidade de vida do homem amazônico.

Nestes termos peço aos nobres pares o apoio necessário à aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 06 de maio de 2008.

Deputada FÁTIMA PELAES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

ANEXO

.....

4.2 Relação descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 09/12/2009.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 19175/2009

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 327, DE 2009

(nº 3.379/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica. (trecho de acesso ao Município de Laguna, via Balneário Praia do Sol).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de 10 km (dez quilômetros), acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.379, DE 2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de **10 quilômetros**, acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O trecho rodoviário em questão, a ser incluído no Plano Nacional de Viação (PNV), possui a extensão de **10 quilômetros** e apresenta características que facilitam o transporte rodoviário no acesso do Município de Laguna, no Estado de Santa Catarina, via Balneário Praia do Sol. Esta ligação rodoviária é muito importante para o acesso da população daquela região sul de Santa Catarina, para o acesso turístico às praias do litoral catarinense e, em particular, para o desenvolvimento do potencial da área de influência do referido balneário. Vale lembrar que o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura e de Transportes) recomendou a inclusão no PNV, por considerar importante para Santa Catarina, em especial a região Sul, tendo em vista a enorme movimentação na BR 101 e por tratar-se também de um dos melhores pontos turísticos do Brasil.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro. Existem especialistas capazes de transformar uma região ainda inóspita, longínqua ou de difícil acesso em locais excelentes onde as possibilidades de lazer e de lucro imobiliário podem ser rendosas, sem destruir as lindas paisagens ou afetar a flora e a fauna local. Para isso, é fundamental a elaboração de projetos prioritários de infra-estrutura, como rodovia pavimentada e segura, energia, água potável, estação de tratamento de esgoto e telefone.

Tal acesso, encurtará distâncias e será uma via alternativa para alcançar algumas das praias do sul do Estado.

É importante salientar que a Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados (item 2.1.2, alínea "d" do Anexo ao PNV).

Pelas razões expostas, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 08 de maio de 2008.

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

.....

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento	Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra Estrutura, em decisão Terminativa.)

Publicada no DSF 22-12-2009

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:19851/2009

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 2, DE 2010
(nº 4.866/2009, na Casa de origem, da Deputada Rose de Freitas)

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclui o Rio Santa Maria da Vitória, no Estado do Espírito Santo, no Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.866, DE 2009

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Inclui do Rio Santa Maria da Vitória, no Espírito Santo, no Plano Nacional de Viação, aprovado pela lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Bacia do Rio Santa Maria da Vitória situa-se na região central do Estado do Espírito Santo. Sua área é de aproximadamente 1.660 km². Percorrendo cerca de 122 km, desde sua nascente até sua foz, limita-se à leste com a Baia de Vitória, ao norte e a oeste com as bacias dos rios Reis Magos e Doce e ao Sul com as bacias dos rios Jucu, Bubu e Formate, no trecho compreendido entre o porto de Vitória até as Estações Aduaneiras.

Fazem parte da Bacia os municípios capixabas de Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, Cariacica, Serra e Vitória.

A região metropolitana da grande Vitória está com seu sistema viario completamente saturado, inviabilizando a atividade portuaria, provocando aumento do custo Brasil, tendo como consequencia, a perda de carga para os portos vizinhos do rio de janeiro;

O café apresenta uma perda de 30% das exportações capixabas para o Rio de Janeiro. O granito e o mármore, uma perda de 35%. Os conteineres, uma perda de 20% da sua movimentação.

O projeto de dragagem e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução do porto e ampliação dos berços do cais comercial estão conteplados no PAC.

São fatores importantes que justificam a inclusão do Rio Santa Maria da Vitória no Plano Nacional de Viação: a insegurança provocada pela movimentação dos caminhões com cargas pesadas que acessam o porto, a necessidade de melhorar a qualidade de vida da região metropolitana e de manter a economia portuaria, responsavel pela injeção anual de 1 bilhão de reais na economia do Estado.

O Rio Santa Maria se reveste da maior importância para o Estado do Espírito Santo. As razões acima apontadas justificam, plenamente, a sua inclusão no PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2009

ROSE DE FREITAS
Deputada Federal - PMDB/ES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 3/2/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS: 10042/2009)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 55, DE 2010

(nº 3.989/2008, na Casa de origem, do Deputado Carlos Alberto Leréia)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novos trechos e alterar diretrizes de rodovias constantes da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz de rodovias já previstas e inclui novos trechos rodoviários na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º As diretrizes das rodovias BR-060 e BR-457, constantes do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
060	Brasília - Anápolis - Goiânia - Rio Verde - Jataí - Itumirim - Chapadão do Céu - Campo Grande - Fronteira com o Paraguai	DF-GO-MS	1.311	153 364	61 10
457	Entroncamento com BR-040 e BR-050 (Cristalina) - Maniratuba - Ponte Funda - Vianópolis - Leopoldo de Bulhões - Bonfinópolis - Goiânia	GO	194	352	83

Art. 3° O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ligações rodoviárias:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-080 (São Miguel do Araguaia) - Porangatu - Minaçu - Teresina de Goiás - Monte Alegre de Goiás - São Domingos - Entroncamento com BR-020 (São Desidério)	GO-BA	593	-	-
	Divisa GO/TO - Colinas do Sul - Entroncamento com BR-414 (Niquelândia)	GO	224	-	-
	Entroncamento com BR-414 e BR-251 - Padre Bernardo - Água Fria de Goiás - Entroncamento com BR-010 e GO-237 - Entroncamento com BR-020 e GO-114	GO	222	251	18

Art. 4° O traçado definitivo e o número das ligações rodoviárias de que trata o art. 3° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 5° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.989, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novos trechos e alterar diretrizes de rodovias constantes da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz de rodovias já previstas e inclui novos trechos rodoviários na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º As diretrizes das rodovias BR-060 e BR-457, constantes do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
060	Brasília – Anápolis – Goiânia – Rio Verde – Jataí – Itumirim – Chapadão do Céu – Campo Grande – Fronteira com o Paraguai	DF-GO-MS	1.311	153 364	61 10
457	Entroncamento com BR-040 e BR-050 (Cristalina) – Maniratuba – Ponte Funda – Vianópolis – Leopoldo de Bulhões – Bonfinópolis – Goiânia	GO	194	352	83

Art. 3º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ligações rodoviárias:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-080 (São Miguel do Araguaia) – Porangatu – Minaçu – Teresina de Goiás – Monte Alegre de Goiás – São Domingos – Entroncamento com BR-020 (São Desidério)	GO-BA	593	–	–
	Divisa GO/TO – Colinas do Sul – Entroncamento com BR-414 (Niquelândia)	GO	224	–	–
	Entroncamento com BR-414 e BR-251 – Padre Bernardo – Água Fria de Goiás – Entroncamento com BR-010 e GO-237 – Entroncamento com BR-020 e GO-114	GO	222	251	18

Art. 4º O traçado definitivo e o número das ligações rodoviárias de que trata o art. 3º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação – PNV, retrata, com exceção de algumas alterações pontuais, a realidade implantada e a situação planejada para a malha rodoviária brasileira no ano de 1973, ou seja, há trinta e cinco anos atrás.

A atual distribuição da produção e dos pólos geradores de tráfego, bem como as atuais necessidades logísticas são, certamente, bastante diferentes das encontradas à época da aprovação do PNV, sendo necessárias profundas reestruturações.

No caso específico do Estado de Goiás, que se tornou uma das principais Unidades da Federação nos campos da agricultura, pecuária, turismo, mineração, reflorestamento, biocombustíveis e mesmo em atividades industriais, mostra-se urgente uma readequação da malha rodoviária, posto que muitas ligações existentes e planejadas passaram a guardar um caráter estratégico para o País, notadamente para a integração regional, para o escoamento da produção e para o fomento de atividades turísticas geradoras de emprego, renda e desenvolvimento sustentável.

Adicionalmente, é urgente a necessidade de se promover uma nova lógica rodoviária no entorno do Distrito Federal, a qual permitirá reduzir os índices de acidentes e desafogar o tráfego das áreas centrais e tipicamente urbanas da capital federal, por meio da implantação de uma nova plataforma logística na região, representada pela construção de anéis viários e de rodovias transversais e diagonais que ofereçam rapidez, conforto e segurança ao tráfego de passagem.

Para alcançar os objetivos anteriormente relatados, elaboramos o presente projeto de lei, o qual permitirá ajustar o traçado de rodovias já constantes da Relação Descritiva das Rodovias do PNV, bem como inserir novas rodovias na citada Relação, sempre com o intuito de garantir as condições básicas da infra-estrutura, de modo a permitir o desenvolvimento regional e nacional.

Com a federalização do trechos rodoviários selecionados, poderão ser realizadas intervenções de melhoria e mesmo a pavimentação de algumas rodovias que se encontram atualmente em leito natural ou apenas planejadas, devido à possibilidade de aplicação de recursos provenientes do Orçamento Geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes, nos termos do art. 7° da Lei que aprovou o PNV.

Pela relevância estratégica da presente medida, esperamos vê-la aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 03 de setembro de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI N° 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

((À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 11/05/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS:12377/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, DE 2010

(nº 2.384/2007, na Casa de origem, do Deputado Afonso Hamm)

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR	Superposição Km
	Entre a BR-293 (Município de Santana do Livramento) com a BR-290 (Município de Alegrete).	RS	130	-	-

..... "

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.384, DE 2007

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, integrante do anexo da Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973, que "aprova o Plano Nacional de Viação", a ligação rodoviária entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) à BR-290 (município de Alegrete) no Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Inclua-se na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR	Km
	Entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) com a BR-290 (município de Alegrete).	RS	130	-	-

....." (NR)

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão na relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal da estrada existente entre os municípios de Santana do Livramento e Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul, atual RS-183, fundamenta-se no fato de que esse trecho viário já interliga duas rodovias federais, a BR-293(no município de Santana do Livramento) e a BR-290(no município de Alegrete) o que, em princípio, já deve definir a sua circunscrição.

Na realidade, o traçado da RS-183 configura-se como uma das poucas rodovias ainda sob domínio estadual na região, que com uma extensão de 130 quilômetros sem pavimentação, interliga duas importantes rodovias, cujo conjunto constitui o eixo principal de tráfego rodoviário do Rio Grande do Sul com países do Rio da Prata – Uruguai e Argentina, e que necessita ter um tratamento uniforme, o que só será possível se todas estiverem sob uma mesma jurisdição. Como a circunscrição predominante dessas vias é a federal, não faz sentido a RS-183 continuar sendo uma estrada estadual.

Esta rodovia tem apoio num solo basáltico e é servido, em toda sua extensão de obras de arte (pontes), atendendo uma região da fronteira oeste do RS voltada para a produção de carnes de qualidade e lãs para exportação, além de plantação de extensas lavouras de arroz, soja e sorgo forrageiro. A transferência para o domínio federal poderá garantir sua conservação perene e posterior pavimentação asfáltica.

Por todas essas condições, acreditamos que a nossa iniciativa reveste-se de total coerência e grande importância, pelo que esperamos seja este projeto de lei aprovado pelos ilustres Deputados.

Deputado Afonso Hamm(PP-RS)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

.....

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO* BR	SUPERPOSIÇÃO* km
.....					
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goio Erê-Guaíra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lourenço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lages-Joaçaba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Chapecó-São Carlos-Palmito-Mondaí-Itapiranga (fronteira com a Argentina)	SC	251		
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbé-Bom Jèsus-Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	SC-RS	738		
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete-Uruguaiana	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguaiana	RS	536	116 158	6 35

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 27/05/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 72, DE 2010

(nº 1.998/2007, na Casa de origem, do Deputado Zonta)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

"BR:

Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-158 (Maravilha) - Bom Jesus do Oeste - entroncamento com a SC-469.

Unidades da Federação: SC
Extensão (km):
*Superposição**
BR:
Km: "

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.998, DE 2007

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar, acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que por si só justificam o pleito e a atenção do Governo Federal, qual seja, BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

Ao que pese, trata-se de uma rota que além de reduzir distancias entre os três estados do sul, une regiões de importante respaldo no Estado de Santa Catarina, onde estão localizadas grandes agroindustrias.

Neste interim, tal rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região pouco explorada, mas com recursos consideráveis que precisam ser potencializados.

Ex positi, para que tal demanda se faça valer, estamos sujeitando tal proposta a apreciação e conseqüente aprovação dos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 11 de setembro de 2007.

Deputado Zonta

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 28/05/2010.

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 73, DE 2010
(nº 3.557/2008, na Casa de origem, do Deputado Cláudio Diaz)

Inclui trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, prevista no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação, com extensão de 18km (dezoito quilômetros), ligando a Ponta dos Pescadores à rodovia BR-101, no Município de São José do Norte, Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento BR-101 (São José do Norte) - Ponta dos Pescadores	RS	18	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.557, DE 2008

Inclui trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, prevista no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário de ligação, com extensão de dezoito quilômetros, ligando a Ponta dos Pescadores à rodovia BR-101, no Município de São José do Norte, Estado do rio Grande do Sul.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento BR-101 (São José do Norte) – Ponta dos Pescadores	RS	18	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A atual estrada vicinal conhecida como estrada da Barra, cujo traçado coincide com o da rodovia estadual VRS-301, ligando a sede do Município de São José do Norte à Pontas dos Pescadores, teve seu domínio e a responsabilidade pela conservação e manutenção repassados ao Município pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul – DAER/RS, após a

publicação da Lei Estadual nº 11.036, de 14 de novembro de 1997, que autorizou a transferência.

Ocorre que o Município de São José do Norte não está tendo condições financeiras de arcar com as pesadas despesas para manutenção e para a necessária adequação da estrada, incluindo a elevação da base e a pavimentação asfáltica, ações que se mostram urgentes diante das necessidades do tráfego local, bem como dos projetos de expansão econômica, turística e industrial previstos para a região.

Lembramos, ainda, que a citada estrada atende aos critérios estabelecidos para a inclusão de um trecho rodoviário no Plano nacional de Viação – PNV, notadamente por permitir o acesso à área de expansão do Porto Organizado de Rio Grande, interligando-o, através da BR 101, em fase de conclusão, ao norte do Estado do Rio Grande do Sul, além de facilitar o acesso a um ponto de atração turística notoriamente conhecido e explorado. Dessa forma, passará a ser possível a aplicação na rodovia de recursos provenientes do Orçamento Geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes, nos termos do art. 7º da Lei que aprovou o PNV.

Por fim, consideramos ser a federalização da referida estrada uma medida que possibilitará a implantação de uma ligação rodoviária pavimentada e segura, a qual fomentará atividades geradoras de emprego e renda para a população local, bem como evitará os constantes acidentes de trânsito que têm ocorrido no citado trecho, inclusive com mortes.

Por todo o exposto, esperamos ver a presente matéria apoiada e aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 2008.

Deputado CLÁUDIO DIAZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 28/05/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:12774/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 82, DE 2010

(nº 2.368/2003, na Casa de origem, dos Deputados Cezar Silvestri e Beto Albuquerque)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário longitudinal, a ser identificado por BR-155 e com os seguintes pontos de passagem:

"BR: 155

Pontos de Passagem: Erechim - Aratiba - Itá - Seara - Ipumirim - Lindóia do Sul - Ponte Serrada - Passos Maia - Palmas.

Unidades da Federação: RS-SC-PR

Extensão (km):

*Superposição**

BR:

Km: "

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.368, DE 2003

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário longitudinal, a ser identificada por BR-155 e com os seguintes pontos de passagem:

BR-155: Erechim (RS) – Aratiba (RS) – Itá (SC) – Seara (SC) – Ipumirim (SC) – Lindóia do Sul (SC) – Ponte Serrada (SC) – Passos Maia (SC) – Palmas (PR).

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

J U S T I F I C A T I V A

O traçado rodoviário proposto para ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que, por si só, justificam o pleito e a atenção do Governo Federal. Parte dele liga a BR-282 com a BR-280, ao sair de Ponte Serrada, em Santa Catarina, e chegar a Palmas, no Estado do Paraná. A outra parte, que segue na direção sul, vai de Ponte Serrada até Erechim, no norte do Rio Grande Sul.

Trata-se de uma rota que liga os três estados da Região Sul, nas partes a oeste. Se configura num importante corredor de ligação do norte do Rio Grande do Sul, via Santa Catarina e Paraná, com a Região Centro-Oeste, e principalmente com a região do Alto Uruguai, onde estão localizadas grandes agroindústrias. O percurso proposto encurta, em aproximadamente cinqüenta quilômetros, o caminho atualmente percorrido.

Sem dúvida, essa rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região pouco explorada, situada na divisa dos estados de Santa Catarina e Paraná, mas que possui recursos hidrelétricos, eólicos, agropecuário, madeireiro e turístico, todos esses que necessitam ser potencializados. Acreditamos que só será possível conseguirmos promover o progresso dessa região se um importante passo for dado: entregar esse traçado rodoviário aos cuidados da União.

Além da homenagem ao ex-Deputado Antônio Carlos Konder Reis, autor do PL 6.392/02 e que serviu de referência para a apresentação deste projeto, são esses os motivos que fazem com que nós apresentemos a presente proposta à apreciação dos Ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 06 de agosto de 2003.

Deputado CEZAR SILVESTRI PPS/PR

Deputado BETO ALBUQUERQUE PSB/RS

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviço de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 9/6/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:13099/2010

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 83, DE 2010
(nº 6.200/2005, na Casa de origem, do Deputado Milton Monti)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário nos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com os seguintes pontos de passagem:

"BR:
Pontos de Passagem: Rubinéia - Aparecida do Taboado (Entroncamento com a BR-158).
Unidades da Federação: SP-MS
Extensão (km):
*Superposição**
BR:
Km: "

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e as demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.200, DE 2005

Inclui no anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona:

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2. constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário nos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, com os pontos de passagem citados abaixo:

Rubinéia/SP – Aparecida do Taboado/MS (Entrocamento com a BR 158)

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho que trata o art. 1° serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

Construídos com recursos dos governos federal e estadual, com investimentos da ordem de R$ 585 milhões, a ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná com 3.770 metros de extensão, ligando os municípios de Rubinéia, no Estado de São Paulo, e Aparecida do Taboado, no Mato Grosso do Sul, foi inaugurada em maio de 1998.

É uma importante junção rodoviária, ferroviária e hidroviária. A ponte é um marco para o Brasil. É a realização de um antigo sonho da marcha para o Oeste. Essa obra é um exemplo de confiança no Brasil.

Mesmo servindo como um dos mais importantes eixos de escoamento da safra agrícola do Centro-Oeste, entre outros pontos para o Porto de Santos, a ponte rodoferroviária não consta do PNV – Plano Nacional Viário entre as rodovias federais.

Urge, então, que se inclua o trecho Rubinéia/SP – Aparecida do Taboado/MS (Entroncamento com a BR 158) no PNV, possibilitando a alocação dos recursos necessários para a manutenção e conservação da ponte.

Entendemos ser essa a melhor solução no sentido de preservar esta obras que custou lutas e sacrifícios de todo o povo brasileiro e cujo significado para a economia nacional e incontestável.

A presente proposta foi sugerida pelo ex-deputado federal e atual prefeito do município de São José do Rio Preto (SP), Edinho Araújo, cujo trabalho incansável na região Noroeste paulista tornou possível a construção da ponte.

Solicitamos, portanto, a costumeira atenção, na apreciação, discussão e votação da matéria, requerendo integral apoio ao referido projeto.

Sala das sessões, em 17 de novembro de 2005

Deputado **MILTON MONTI**

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviço de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 9/6/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13092/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 96, DE 2010

(nº 3.066/2008, na Casa de origem, do Deputado Asdrubal Bentes)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o porto que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do seguinte porto fluvial com a mesma denominação da cidade de Bujaru, localizado no rio Guamá:

"4.2 .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
.....	.....	....	.....
	BUJARU	PA	RIO GUAMÁ

"

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.066, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir no item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os portos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
	MARABÁ	PA	RIO TOCANTINS
	BUJARU	PA	RIO GUAMÁ

Art 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art 3º Revogam-se as disposições em contrário

JUSTIFICAÇÃO

Os municípios de Marabá e Bujaru localizam-se no Estado do Pará, às margens do Rio Tocantins e Rio Guamá, respectivamente. Nessas localidades, entretanto, como em boa parte das cidades ribeirinhas, a utilização que se faz do Rio é desprovida de infra-estrutura adequada, o que inviabiliza a utilização de todo o seu potencial.

Com os investimentos do Governo Federal para viabilizar a Hidrovia Araguaia-Tocantins, ou seja, tornar navegável praticamente toda a extensão desses rios, tem-se tentado reduzir os custos de transporte dos produtos agroindustriais e minerais e facilitar a sua saída das regiões Norte e Centro-Oeste para o resto do País, bem como para a exportação, principalmente pelos portos do Pará. Essas ações beneficiarão uma extensa área do Brasil Central, com a geração de novos empregos.

Há, ainda, a previsão de que as duas eclusas de Tucuruí estarão operando plenamente em junho de 2010. Um mês antes, em maio, deve começar a construção, pela Vale, de uma siderúrgica no Pará, provavelmente em Marabá. Também nesse período, estará concluída a hidrovia do Tocantins, ligando Marabá a Tucuruí e Tucuruí a Barcarena, que receberá a demanda de exportação e importação gerada por esses investimentos e têm previsão de conclusão das obras de ampliação do porto de Vila do Conde em meados de 2010.

Entretanto, sem a infra-estrutura apropriada de embarque e desembarque das mercadorias naqueles Municípios ribeirinhos todo esse investimento será desperdiçado. Serão milhares de quilômetros de rios navegáveis sem que os produtores tenham condições de acessá-lo e embarcar as suas mercadorias ou receber os insumos necessários à produção.

Por esses motivos, estou empenhado em incluir no Plano Nacional de Viação os portos localizados nos municípios citados, para que possam receber recursos da União necessários à implantação da infra-estrutura portuária necessária para viabilizar as operações de embarque e desembarque de mercadorias nas localidades ribeirinhas. Espera-se, com isso, estimular a atividade produtiva e proporcionar a elevação dos níveis de desenvolvimento econômico e social daquela região.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, em 18 de março de 2008.

Deputado ASDRUBAL BENTES

Legislação citada anexada pela Secretaria-Geral da Mesa

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 24/06/2010

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 98, DE 2010
(nº 3.196/2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Santo Antônio de Leverger - Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº de ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
...	...	...	...
217	Santo Antônio do Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger - Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

"

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.196, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1° - Inclua-se no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

"....."

4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
217	Santo Antônio de Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger – Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

Art. 2° - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

As localidades atendidas pelos portos objetos deste Projeto de Lei sofrem com a dificuldade de deslocamento, pois se trata de uma região desprovida de infra-estrutura viária adequada, que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável e sustentável.

O Governo Federal tem investido na região central de Mato Grosso para viabilizar o escoamento da grande produção e também para melhorar a movimentação de passageiros por rodovias.

Entretanto, para a completa integração entre os sistemas de transporte, visando especialmente o barateamento do frete, necessário se faz dotar estes portos da infra-estrutura necessária, implantando as condições apropriadas de embarque, desembarque e armazenamento.

A região coberta por estes portos, além de abrigar a possibilidade do transporte da riqueza agropecuária produzida no Estado, está inserida no contexto do Pantanal de Mato Grosso com grandes repercussões para a área do turismo regional.

Por este motivo, estamos empenhados em incluir, no Plano Nacional de Viação, os portos localizados nos municípios de Barão do Melgaço e Santo Antonio do Leverger, para que possam receber recursos da União, servindo de opção para o transporte de cargas e passageiros e estimulando a atividade produtiva, proporcionando o desenvolvimento

econômico social do centro mato-grossense e servindo como alternativa ao transporte de carga rodoviário, de custo muito mais elevado.

Sala das Sessões, 08 de abril de 2008

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA

SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras Providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1 conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6 citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias

consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

.....

Art. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis ns. 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-Leis ns. 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

.....

Plano Nacional de Viação

Anexo IV
Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:
4.1 - Conceituação:
4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:
a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.
4.1.1 - São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 diante.
4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

.....

176 ALVARÃES AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

177 AMATURÁ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

178 ANAMÃ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

179 ANORI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

180 APUÍ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

181 ATALAIA DO NORTE AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

182 BARREIRINHA AM RIO ENVIRA(AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

183 BERURI AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

184 BOA VISTA DO RAMOS AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

185 CAAPIRANGA AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

186 CANUTAMA AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

187 CARAUARI AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

188 CAREIRO DA VÁRZEA AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

189 CODAJÁS AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

190 EIRUNEPÉ AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

191 ENVIRA AM RIO TARAUACÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

192 GUAJARÁ AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

193 IPIXUNA AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

194 ITAMARATI AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

195 ITAPIRANGA AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007*

196 JAPURÁ AM RIO JAPURÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

197 JURUÁ AM RIO JAPURÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

198 MARAÃ AM RIO JAPURÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

199 NOVO AIRÃO AM RIO NEGRO
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

200 PAUINÍ AM RIO PURUS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

201 RIO PRETO DA EVA AM RIO PRETO DA EVA
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

202 SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA AM RIO NEGRO
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

203 SILVES AM RIO AMAZONAS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

204 TAPAUÁ AM RIO PURUS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

205 UARINI AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

206 BELÉM PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

207 ANANINDEUA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

208 ITUPIRANGA PA RIO TOCANTINS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

209 COLARES PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

210 SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

211 RONDONÓPOLIS MT RIO SÃO LOURENÇO
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

212 ROSANA SP RIO PARANAPANEMA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

213 PORTO VELHO RO RIO CANDEIAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

214 GUARUJÁ SP ESTUÁRIO DE SANTOS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

215 JURUTI PA RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

216 SANTAREM PA RIO TAPAJÓS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

Anexo V
Sistema Hidroviário Nacional

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL:
5.1 - Conceituação:
5.1.0 - O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios Complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.
5.1.1 - As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer, quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante:
5.2 - Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).
Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.
5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação
.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 24/06/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13505/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 122, DE 2010

(nº 2.762/2008, na Casa de origem, do Deputado Moises Avelino)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação os portos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação os Portos de Araguacema, Araguatins, Caseara, Pau D'arco e Xambioá, no Estado do Tocantins.

Art. 2° O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

.....

N° de Ordem	Denominação	UF	Localização
	ARAGUACEMA	TO	RIO ARAGUAIA
	ARAGUATINS	TO	RIO ARAGUAIA
	CASEARA	TO	RIO ARAGUAIA
	PAU D'ARCO	TO	RIO ARAGUAIA
	XAMBIOÁ	TO	RIO ARAGUAIA

....."

Parágrafo único. O número de ordem e a localização definitiva dos portos de que trata este artigo serão definidos pelo órgão competente.

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.762, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os portos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Araguacema, Araguatins, Caseara, Couto Magalhães, Pau D'arco e Xambioá, no Estado do Tocantins.

Art. 2º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante da Lei N.º 5.917, de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

.....

N.º DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
...	.....	...	.....
217	ARAGUACEMA	TO	RIO ARAGUAIA
218	ARAGUATINS	TO	RIO ARAGUAIA
219	CASEARA	TO	RIO ARAGUAIA
220	COUTO MAGALHÃES	TO	RIO ARAGUAIA
221	PAU D'ARCO	TO	RIO ARAGUAIA
222	XAMBIOÁ	TO	RIO ARAGUAIA

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os municípios de Araguacema, Araguatins, Caseara, Couto Magalhães, Pau D'arco e Xambioá localizam-se no Estado do Tocantins às margens do Rio Araguaia. Nessas localidades, entretanto, a utilização que se faz do Rio é desprovida de infra-estrutura adequada que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável.

O Governo Federal tem investido para viabilizar a Hidrovia Araguaia-Tocantins, ou seja, tornar navegável praticamente toda a extensão desses rios. A meta principal é reduzir os custos e facilitar a saída dos produtos das regiões Norte e Centro-Oeste para o resto do País, bem como para a exportação, principalmente pelos portos do Pará e do Maranhão. Outra meta é facilitar a entrada dos insumos necessários para o desenvolvimento. Essas ações beneficiarão uma extensa área do Brasil Central, com a criação de pólos de turismo e agroindustriais e com a geração de novos empregos.

Entretanto, nada disso será possível se as mercadorias produzidas na região não tiverem infra-estrutura apropriada de embarque, desembarque e armazenamento. Teremos milhares de quilômetros de rios navegáveis sem que os produtores tenham condições de acessá-lo e embarcar as suas mercadorias ou receber os insumos necessários à produção.

Por esse motivo, estamos empenhados em incluir no Plano Nacional de Viação os portos localizados nos municípios citados, para que possam receber recursos da União necessários à implantação da infra-estrutura portuária, viabilizando as operações de embarque e desembarque de mercadorias nas localidades ribeirinhas do rio Araguaia. Espera-se, com isso, estimular a atividade produtiva e proporcionar a elevação dos níveis de desenvolvimento econômico e social daquela região.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação deste projeto de lei.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras Providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1 conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6 citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

.....

Art. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis ns. 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-Leis ns. 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

.....

Plano Nacional de Viação

Anexo IV
Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:
4.1 - Conceituação:
4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:
a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.
4.1.1 - São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 diante.
4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

.....

176 ALVARÃES AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

177 AMATURÁ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

178 ANAMÃ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

179 ANORI AM RIO SOLIMÕES

* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

180 APUÍ AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

181 ATALAIA DO NORTE AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

182 BARREIRINHA AM RIO ENVIRA(AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

183 BERURI AM RIO PURUS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

184 BOA VISTA DO RAMOS AM RIO AMAZONAS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

185 CAAPIRANGA AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

186 CANUTAMA AM RIO PURUS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

187 CARAUARI AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

188 CAREIRO DA VÁRZEA AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

189 CODAJÁS AM RIO SOLIMÕES
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

190 EIRUNEPÉ AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

191 ENVIRA AM RIO TARAUACÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

192 GUAJARÁ AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

193 IPIXUNA AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

194 ITAMARATI AM RIO JURUÁ
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

195 ITAPIRANGA AM RIO AMAZONAS
* *Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

196 JAPURÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

197 JURUÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

198 MARAÃ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

199 NOVO AIRÃO AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

200 PAUINÍ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

201 RIO PRETO DA EVA AM RIO PRETO DA EVA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

202 SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

203 SILVES AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

204 TAPAUÁ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

205 UARINI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

206 BELÉM PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

207 ANANINDEUA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

208 ITUPIRANGA PA RIO TOCANTINS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

209 COLARES PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

210 SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

211 RONDONÓPOLIS MT RIO SÃO LOURENÇO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

212 ROSANA SP RIO PARANAPANEMA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

213 PORTO VELHO RO RIO CANDEIAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

214 GUARUJÁ SP ESTUÁRIO DE SANTOS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

215 JURUTI PA RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

216 SANTAREM PA RIO TAPAJÓS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

Anexo V
Sistema Hidroviário Nacional

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL:
5.1 - Conceituação:
5.1.0 - O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios Complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.
5.1.1 - As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer, quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante:
5.2 - Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).
Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.
5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação
.....
.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 123, DE 2010

(nº 3.317/2008, na Casa de origem, do Deputado Renato Molling)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, a rodovia de ligação entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, no Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-290 (Porto Alegre) - Entroncamento com BR-116 (Novo Hamburgo)	RS	48	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.317, DE 2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos rodoviários que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trechos rodoviários com os seguintes pontos de passagem:

Trecho 1 - com início no entroncamento com a BR/290-RS e término no entroncamento com a BR/386 – extensão de 12,00 km;

Trecho 2 – com início no entroncamento com a BR/386 e término no acesso a São Leopoldo – extensão de 11,60 km;

Trecho 3 – com início no acesso a São Leopoldo e término na BR/116 - extensão de 18,70 km.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no "Plano Nacional de Viação" possui características que, por si só, justificam o pleito e a atenção do Governo Federal, qual seja, da BR 290, altura do município de Porto Alegre –até a BR 116 — no Município de Novo Hamburgo.

Trata-se de rota que, além de reduzir distâncias entre os municípios da grande Porto Alegre, desafogando o tráfego na BR 116, une regiões de importante respaldo no desenvolvimento econômico do Estado do Rio Grande do Sul, onde estão localizados grandes pólos industrias e agroindustriais.

O tema, hoje debatido na sociedade gaúcha como "Implantação da Rodovia do Progresso", diz respeito a uma grande preocupação cotidiana de boa parte da sociedade, com reflexos na economia do Estado, uma vez que fará a ligação da Capital com as regiões do Vale do Sinos, do Paranhana e, por extensão, com a importante região da serra e do Vale do Caí, e de ligação de Porto Alegre com toda a região norte do Estado.

Mais ainda: trata-se de uma rodovia fundamental para o escoamento da produção de vários segmentos da economia dessas regiões, pois, atualmente, é somente pela BR-116 que muitos dos produtos do setor metal-mecânico, da indústria da borracha, da produção de sapatos e até de pequenos produtores rurais são transportados para os mais variados destinos, haja vista tratar-se de uma estrada que corta vários Estados brasileiros.

O dinamismo da economia moderna exige alternativas que somente poderão ser concretizadas com essa nova rodovia, que certamente será ponto de chegada para essas regiões, especialmente na área de serviços e de uma nova tendência que se verifica no campo tecnológico, pelo surgimento dos pólos de desenvolvimento e de incubadoras empresariais. Será também caminho alternativo para os turistas que chegam ao Rio Grande do Sul. Outro fator que terá nessa nova rodovia uma referência quase vital é que ao longo de pouco mais de 38 quilômetros da atual e única opção de deslocamento, a BR- 116, entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, estão situadas três grandes universidades particulares que atraem, pela histórica qualidade acadêmica, milhares e milhares de estudantes diariamente. Salienta-se também a questão do socorro médico-hospitalar, uma vez que é grande o afluxo de pacientes de vários locais em busca dos serviços mais sofisticados que somente os hospitais de Porto Alegre oferecem.

Gostaria de destacar que uma das fontes de inspiração para a apresentação da presente proposição foi à iniciativa quase que visionária do Grupo Editorial Sinos, que há anos vem desenvolvendo incansável trabalho de mobilização de toda a região em torno da construção de um novo caminho para interligar todas as cidades do Vale do Sinos e do Vale do Gravataí a Porto Alegre. O sonho da Rodovia do Progresso começou a surgir a partir de uma seqüência de reuniões preparatórias com prefeitos, líderes políticos, entidades empresariais, autoridades do Poder Judiciário e do mundo acadêmico. Enfim, houve uma ampla mobilização em favor dessa rodovia, que não é importante apenas para a região metropolitana, o Vale dos Sinos e o Vale do Gravataí, mas também para o Vale do Taquari e para a serra gaúcha, que fazem parte da região produtora do Rio Grande do Sul e integram a rota do turismo estadual.

Sala das Sessões, em 23 de abril de 2008.

Deputado Renato Molling

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Ítem 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS:13702/2010

SENADO FEDERAL

(*) PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 124, DE 2010

(nº 3.435/2008, na Casa de origem, do Deputado Roberto Rocha)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
	Entroncamento c/ BR-010 - Travessia do Rio Tocantins - Entroncamento c/ as rodovias TO 126/TO-201	MA/TO	22,20	-	-

....."

(*) Republicado para inclusão de texto omitido.

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.435, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir, na Relação Descritiva das ~~Rodovias do~~ Sistema Rodoviário Federal, a rodovia que especifica;

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	SUPERPOSICAO BR/KM
435	ENTR BR-010 – INÍCIO TRAVESSIA RIO TOCANTINS	MA	2,7	-
435	INICIO TRAVESSIA RIO TOCANTINS – FIM TRAVESSIA RIO TOCANTINS	MA	1,0	-
435	FIM TRAVESSIA RIO TOCANTINS – ENTR TO-126/TO-201	TO	18,5	-

Art. 2° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia de ligação que se pretende incluir no Plano Nacional de Viação (PNV) comunica, em uma das pontas, a estrada federal BR-010 com, na outra, importante entroncamento de rodovias no Estado de Tocantins, unindo duas unidades da Federação. Em sua extensão, a rodovia propiciará maior integração entre a cidade de Imperatriz, segunda maior cidade do Maranhão, com 230 mil habitantes, e a microrregião do Bico do Papagaio, com cerca de 200 mil habitantes, no Tocantins, abrigando os municípios de São Miguel do Tocantins e Sítio Novo do Tocantins ao longo do percurso. A ligação promoverá a transposição do Rio Tocantins, de jurisdição federal.

A área de influência da rodovia afasta qualquer dúvida sobre a sua relevância. A microrregião de Imperatriz representa o "centro nervoso" do assim denominado Vetor Logístico Centro-Norte. Sua população é de mais de 550 mil habitantes, divididos em 16 municípios. Dentre os municípios que a congrega está Açailândia, importante pólo intermodal do País, para onde convergem a BR-010, a BR-222, a Ferrovia Norte-Sul e a Estrada de Ferro Carajás. Pela região trafega uma parte significativa da produção nacional de minério de ferro, bauxita para produção de alumínio no pólo siderúrgico de São Luís e a produção da mais nova e dinâmica fronteira agrícola nacional, compreendendo o sul do Piauí e do Maranhão, o oeste da Bahia e o Nordeste do Tocantins.

Não obstante, a população de Imperatriz (MA) e de São Miguel do Tocantins (TO), mais diretamente afetadas pelo projeto, não possuem uma forma adequada de transpor o rio símbolo da integração Norte-Sul, de sorte a maximizar os benefícios promovidos pela ferrovia homônima e pela navegação no aludido rio. A comunidade, na área de influência de importantes projetos federais em curso ao longo de vários governos, ainda segue alijada de melhorias nas suas condições de vida e de trânsito seguro e confortável, recorrendo ao anacrônico uso de balsas.

E Maranhão e Tocantins não aceitam apenas observar o progresso transitando por seus domínios, sem lhes favorecer a gente. Não foi por outra razão que o Governo do Estado do Maranhão, reconhecendo a oportunidade e a conveniência do projeto de ligação, e em virtude da negativa do Ministério dos Transportes em executar emenda da Bancada do Estado no orçamento do ano findo, investiu exclusivamente recursos do Tesouro Estadual para promover o acesso e erigir a ponte, com previsão de entrega dos equipamentos para a população em agosto próximo. Da mesma forma, o Governo do Estado de Tocantins inicia gestão com vistas à desapropriação e à implantação e pavimentação do último trecho faltante da rodovia, com cerca de 3 km de extensão.

A inclusão, pois, da rodovia no PNV não onerará a União de imediato para prover com recursos federais obra que, conforme já asseverado, correu a expensas dos Tesouros Estaduais. Trata-se, em verdade, de reconhecer a sua importância para a integração das unidades federativas e, por conseguinte, habilitá-la à manutenção da trafegabilidade pela União.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 2008

Deputado ROBERTO ROCHA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Ítem 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, DE 2010

(nº 3.720/2008, na Casa de origem, do Deputado Luiz Carlos Hauly)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376 passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376, passando pela BR-369 até a divisa Paraná com São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.720, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376 passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo no município de Primeiro de Maio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376, passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo no município de Primeiro de Maio.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicaçao oficial.

Justificativa

A rodovia estadual PR 445, denominada Celso Garcia Cid, interliga três rodovias federais e ainda dá acesso a região centro-sul ao norte do Paraná e ao sul de São Paulo.

Originada entre as rodovias BR 272 e 376 atravessa a BR 369 e é importante ponto de escoamento das cargas do agronegócio e do setor industrial do Paraná, sendo ainda ponto de convergência do sul do país com o sudeste.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal no seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:13704/2010)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, DE 2010

(nº 4.050/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilhinha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	-	-

....."

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.050, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilhinha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	–	–

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei pretende corrigir um lapso no Plano Nacional de Viação - PNV, que atualmente não contempla o trecho Criciúma - Forquilhinha: alterando a identificação da EF 489 que ora registra Pontos de Passagem entre Lauro Müller - Tubarão, para registrar Pontos de Passagem entre Criciúma - Forquilhinha.

A ligação ferroviária entre Criciúma - Forquilhinha, de aproximadamente dez quilômetros, foi concedida e é operada pela Ferrovia Tereza Cristina, nos termos do Contrato de Concessão nº 001/97, firmado com a União, de acordo com o Edital nº PND/A-07/96/RFFSA.

Embora não esteja previsto no PNV vigente, no chamado ramal Forquilhinha (trecho Criciúma - Forquilhinha) são transportados mais de um milhão de toneladas de carvão mineral por ano, produzido na região de Sangão e Santa Líbera, no Município de Forquilhinha. Trata-se de uma ligação ferroviária fundamental para o atendimento da demanda do complexo termelétrico Jorge Lacerda e para o escoamento do carvão mineral produzido no sul do Estado de Santa Catarina.

Somente com a inclusão desse trecho Criciúma - Forquilhinha ao PNV será possível a adequada gestão da malha e a identificação, dentro das normas estabelecidas no Sistema Nacional de Viação, dos diversos pontos da ferrovia, bem como serão corretamente encaminhadas aos órgãos públicos

competentes quaisquer demandas sobre passagens em nível, viadutos, invasões de faixa de domínio ou mesmo sobre possíveis ampliações.

Quanto ao trecho Lauro Muller - Tubarão, originalmente com cinqüenta e sete quilômetros de extensão, atualmente está restrito a quatro quilômetros, apenas para acesso às oficinas de manutenção ferroviária, estando ainda prevista a sua redução para somente dois quilômetros de extensão, com a mudança de localização das oficinas. Dessa forma, como não há operação comercial ou movimentação de mercadorias, nem possibilidade de reativação do mesmo, esse trecho passaria a ser considerado somente como desvio de acesso da EF-488, sem necessidade de numeração específica no PNV.

Por se tratar de matéria de extrema relevância para o aprimoramento do Plano Nacional de Viação, contamos com o apoio de nossos Pares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de outubro de 2008

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:13677/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 129, DE 2010

(nº 4.786/2009, na Casa de origem, do Deputado Giovanni Queiroz)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novo trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Fede-	Extensão (Km)	Superpo- sição

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
	Entroncamento com a BR-163 e PA-254 - Placas(PA) - Jutuarana(PA) - Entroncamento com a PA-473 (Almeirim) - Divisa PA/AP - Entroncamento com a BR-156 (Vitória do Jari)	PA/AP	350	-	-

....."

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.786, DE 2009

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para incluir novo trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido das seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com BR-163 e PA-254 – Placas – Jutuarana – Entroncamento com PA-473 (Almeirim) – Divisa PA/AP	PA	338	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os trechos rodoviários para os quais se pretende a federalização no presente projeto de lei são coincidentes com estradas estaduais paraenses, implantadas ou projetadas, especificamente as identificadas como PA-254 e PA-473. Considerando a interligação dessas rodovias com a BR-163, que corta o País em sentido norte-sul, o eixo rodoviário que será formado com a federalização proposta interligará o sistema viário federal, desde o Chuí até o Oiapoque, cruzando longitudinalmente a região Centro-Oeste.

A BR-163 encontra-se pavimentada desde o Sul do País até o município de Guarantã do Norte, no Estado do Mato Grosso, bem próximo ao limite com o Estado do Pará. O trecho de Guarantã do Norte até Santarém, no Pará, com extensão de 1.152 km, embora esteja, em sua quase totalidade, sem capeamento asfáltico e em péssimas condições de tráfego, já está incluído no Plano Nacional de Viação (PNV), podendo receber recursos orçamentários da União.

Da mesma forma, o trecho da BR-163 ao norte de Santarém também está previsto no PNV, e o que pretendemos é a federalização do trecho da PA-254 que se desenvolve em sentido oeste-leste, desde a BR-163 até a PA-473, se estendendo por esta em direção norte até a divisa do Estado do Pará com o Amapá, local em que está sendo construída uma ponte sobre o rio Jari.

A partir da divisa entre os Estados, o eixo rodoviário que será formado terá continuidade por meio da rodovia federal BR-156, num percurso total de 907 km até a fronteira com a Guiana Francesa, na cidade brasileira de Oiapoque, local onde está projetada uma ponte internacional sobre o rio Oiapoque, a qual interligará os dois países.

Com a federalização proposta, e o posterior aporte de recursos federais para a pavimentação dos trechos rodoviários, será concretizada uma ligação efetiva do Estado do Amapá com o restante do Brasil, bem como se possibilitará o acesso brasileiro ao extremo norte do continente sul-americano, criando-se novas possibilidades de negócios e viabilizando a utilização de novos portos, localizados no Atlântico Norte, instalados nas Guianas e no Suriname.

Cabe ainda destacar que a região de influência das rodovias possui imenso potencial turístico, com cachoeiras, campos gerais, complexos montanhosos, cavernas, águas medicinais, sítios arqueológicos, inscrições rupestres, rios e lagos piscosos, e cidades erguidas com arquitetura de épocas passadas, riquezas praticamente intocadas que poderão ser exploradas de forma sustentável.

Também se vislumbra para a região um grande potencial mineral que aguarda condições de infra-estrutura para ser aproveitado, especialmente quanto ao calcário, ferro, manganês, cobre, ouro, fosfato, caulim, níquel, salgema, pedras preciosas e semipreciosas.

Em virtude da grande importância da presente proposta para a integração e o desenvolvimento de nosso País, esperamos vê-la aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 04 de março de 2009.

Deputado GIOVANNI QUEIROZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS:13703/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 130, DE 2010

(nº 4.963/2009, na Casa de origem, do Deputado Alex Canziani)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR - *Campus* Londrina.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal - integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
449	Entroncamento com a BR-369/PR (km 140,0) - Portal de entrada da UTFPR (*Campus* Londrina)	PR	6,2	-	-

....."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.963, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFP - Campus Londrina - a partir do km 140,0 da BR-369 / PR.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1° - Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte Anexo:

"....."

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Código	Pontos de Passagem	UF	Extensão
	Km 140 da BR-369/PR – Portal de entrada da UTFP – Campos Londrina	PR	6,2 km

Art. 2° - O Código do Anexo será estabelecido pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, Órgão competente para administrar as Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Art. 3° - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina , criada no atual Governo, provocará uma verdadeira revolução na educação de nível superior , pois proporcionará a formação de jovens em diversas áreas de tecnologias, oferecendo pessoal especializado para o mercado regional.

Como conseqüência dessa oferta de pessoal especializado certamente haverá incremento econômico na região através da instalação de novas indústrias e do setor de serviços , gerando uma verdadeira revolução no processo de desenvolvimento da região.

A localização estratégica do Campus da UTFPR-Londrina, situado na Região Metropolitana de Londrina,proporcionará o atendimento, além da demanda originária na própria Cidade, de toda a região composta por mais de 10 importantes municípios,com população superior a 700.000 (setecentos mil habitantes.

A partir da Londrina, existe acesso que será pavimentado até o Campus Entretanto, a partir da Ibiporã e entorno, não existe acesso direto ao Campus, fazendo com que a população tenha que aumentar o percurso em 8km pela BR-369 .

Uma solução para esse problema passa pela criação de um acesso ao Campus que atenda à população de Ibiporã e dos Municípios de seu entorno.

A apresentação da proposição tem o objetivo de incluir , na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação, o Acesso ao Campus da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina, a partir do km 140 da BR-369/PR, que permitirá a toda população acesso seguro e fácil ao local.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2009.

Deputado ALEX CANZIANI
PTB/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13679/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 152, DE 2010

(nº 5.479/2009, na Casa de origem, do Deputado Ruy Pauletti)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a alterar as diretrizes das ferrovias que especifica, previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera diretrizes de ferrovias previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º As diretrizes das ferrovias EF-151 e EF-280, constantes do item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				EF	Km
151	Belém - Barcarena - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatu - Uruaçu - Ouro Verde de Goiás - Anápolis - Rio Verde - São Simão - Estrela D'Oeste - Santa Fé do Sul - Aparecida do Taboado - Panorama - Maringá - Chapecó - Pelotas - Rio Grande	PA - MA - TO - GO - MG - MS - SP - PR - SC - RS	4.475	-	-
...	.....	.....	.....	.....	...
280	Itajaí - Santa Cecília - Herval D'Oeste - Entroncamento com EF-151 (Chapecó)	SC	448	-	-

....."

Art. 3° O traçado definitivo das ferrovias de que trata o art. 2° desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 5.479, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica, ampliando a Ferrovia Norte Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, Constante da Seção 3.2.2 do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida das seguintes ferrovias destacadas no quadro abaixo:

Art. 1 "3.2.2-

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição EF (Km)
151	Panorama - ***Cascavel – Chapecó – Caxias do sul – Porto Alegre – Pelotas – Rio Grande***	SP – **PR – SC – RS**	1.740	

..... (NR)"

Art. 2º Esta lei poderá ser regulamentada pelo Poder Executivo.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

Com o escopo de incluir os Estados do sul nos novos planos de malha ferroviária do Plano Nacional de Viação (PNV), que apresento esta proposição, interligando de fato o norte e o sul do País com ferrovias longitudinais.

Em análise aos programas do PAC para expansão da malha ferroviária, pode-se verificar que está planejado a construção ou alteração da bitola de mais de 10.739 km no qual 4.190 km já estão em andamento, 3.687 km em estudo e 2.862 km estão para ser estudados, totalizando os 10.739 km referidos anteriormente, e o que mais espanta a este legislador é o simples fato dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Parana não serem incluídos nesta expansão.

De acordo com a Lei 5.917/1973, que cria o Plano Nacional de Viação (PNV), onde diz que poderá integrar o referido Plano "ferrovias que interliguem entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transportes ou promovam a ligação entre as capitais de Estados ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre", no qual este PL preenche sem restrição a todos os requisitos que solicita a referida lei de criação do PNV.

As ligações férreas ora propostas para inclusão no PNV enquadram-se em todos os casos. A iniciativa leva em conta o descuido do Governo Federal com a Região Sul na recente aprovada MP 427/2008, transformada em norma jurídica na forma da Lei 11.772/2008 que inseriu modificações nos trechos da EF 151 chamada de Ferrovia Norte Sul deixando de fora novamente o Porto de Rio Grande como o único porto sem ligação férrea até outros pórtos bem como outros pólos do restante do País.

Para tanto esta proposta procura corrigir as demandas não atendidas e potencialidades não exploradas numa ideologia de integração nacional entre o sul e norte do país através de uma ferrovia longitudinal e continua de Bitola Larga que promova efetivamente a ligação até o sul do País.

A ligação da Ferrovia Norte-Sul dar-se-á a partir de Belém no Pará até Panorama no extremo oeste do Estado de São Paulo onde já existe uma malha pronta de bitola larga e outra sendo construída entre estes dois trechos, partindo deste ultimo ponto "Panorama" - que este projeto de lei se refere, instituindo uma ligação até o Porto de Rio Grande ao sul do Rio Grande do Sul, tendo diversas escalas em importantes cidades industriais durante este percurso incluindo a capital Porto Alegre-RS.

Com esse novo trajeto os produtores de bens e serviços gaúchos, catarinenses e paranaenses poderão exportar seus produtos tanto quanto importar de maneira mais rápida e segura e, ao mesmo tempo, transformar o Porto de Rio Grande numa alternativa aos portos de Paranaguá e Itajaí.

Abaixo o quadro de como ficaria o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, Constante da Seção 3.2.2, e em anexo o mapa do Brasil com o trecho completo da Ferrovia Norte Sul.

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição EF - (Km)
151	Belém – Barcarena – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Alvorada – Porangatu – Uruaçu – Ouro Verde de Goiás – Anápolis – Rio Verde – São Simão – Estrela D'Oeste - Santa Fé do Sul – Aparecida do Povoado - Panorama - ***Cascavel – Chapecó – Caxias do sul – Porto Alegre – Pelotas – Rio Grande***	PA – MA – TO – GO – MG – MS - SP – **PR – SC – RS**	4.500	

Assim, pedimos o apoio dos colegas Parlamentares no sentido de aprovarmos este projeto de lei que, sem sombra de dúvidas, permitirá maior participação desses estados no restante do mercado brasileiro e vice-versa, ao tempo em que facultará novas alternativas de transportes entre o Sul e o Norte do país.

Sala das Sessões, em 24 de junho de 2009.

PROFESSOR RUY PAULETTI
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Vide Lei nº 12.264, de 2010

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
	FERROVIAS RADIAIS				
025	Brasília-Entronc. c/EF-116-Iaçu-Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	-	-
040	Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí - Aljezur-Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.502	-	-
045	Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	-	-
050	Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Prêto-Campinas-Mayrink-Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
	FERROVIAS LONGITUDINAIS				
101	Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador	RN-PB-PE-AL-SE-BA	1.381	025	22
103	Vitória-Campos-Visconde de Itaboraí-Niterói	ES-RJ	594	-	-
105	Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza-Crato-Salgueiro-Petrolina-Campo Formoso-Iaçu-Entronc. c/EF-025-Monte Azul-Entronc. c/EF-040-Belo Horizonte-Divinópolis-Lavras-Três Corações-Campinas-Itapeva-Garganta de Bom Sucesso-Ponta Grossa-Lages-General Luz-Pelotas-Basílio-Jaguarão (Policlínico)	CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC - RS	5.381	025 040 050	423 262 113
152	Marques dos Reis-Ponta Grossa-Pôrto União-Passo Fundo-Santa Maria-Santana do Livramento	PR-SC-RS	1.791	-	-
	FERROVIAS TRANSVERSAIS				
225	Cabedelo-João Pessoa-Entronc. c/EF-101-Souza-Entronc. c/EF-116-Crateús-Castelo-Altos-Teresina-Itaqui	PB-CE-PI-MA	1.587	101 116	41 158
232	Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro	PE	608	101	8
262	Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas	ES-MG	1.007	040 116	8 167
265	Santos-Mayrink-Rubião Junior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia	SP-MT	1.830	050 116	155 71
270	Rubião Junior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Porã	SP-MT	792	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Engº Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	834	-	-
290	Pôrto Alegre-Santa Maria-Entronc. c/EF-153-Uruguaiana-Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande-Pelotas-Basílio-São Sebastião-Santana do Livramento	RS	475	116	72
	FERROVIAS DIAGONAIS				
364	Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-Santos	SP	824	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Pôrto Mendes	SP-PR	183	-	-
	LIGAÇÕES				
401	Serra do Navio-Pôrto Santana	AP	194	-	-
404	Luís Correia-Entronc. c/EF-225	PI	310	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Crateús	CE	442	-	-

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO *	
				EF	km
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/ EF-101	RN	235	-	-
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	317	-	-
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
450	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Itutinga)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim Murtinho	MG	103	-	-
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubá-Ligação-Furtado de Campos-Bicas-Três Rios	MG-RJ	412	-	-
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Prêto-Pontal-Entronc. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosigua)	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiapeba-São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
485	Pôrto União-Mafra-São Francisco do Sul	SC	460	-	-
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenau-Ponte Alta-(EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	138	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cêrro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	850		
		TOTAL	35.944	-	2.130
		TOTAL SEM SUPERPOSIÇÃO	33.806	-	-

* A extensão superposta, quando ocorre, consta nas na ferrovia de maior numeração.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 17/07/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 161, DE 2010

(nº 1.985/2007, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, adicionando ao traçado da BR-080 o trecho desde o Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) - Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a cidade de Matupá, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2. Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UF	EXTENSÃO	SUPERPOSIÇÃO/UF
	1) Entrocamento da BR-158	MT	650	158BMT0225/MT
	(Vila Ribeirão Bonito) -			158BMT0222/MT
	Ribeirão Cascalheira			158BMT0221/MT
	2) Rio Xingu entrocamento			158BMT0220/MT
	da BR-163 (Matupá)			158BMT0215/MT
				158BMT0210/MT
				158BMT0200/MT

....."

Art. 2º O código da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.985, DE 2007

Altera o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, adicionando ao traçado da BR-080 o trecho, desde Entroncamento BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) - Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a cidade de Matupá

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 –**Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação,** aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

" 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

.....

BR/Pontos de Passagem	UF/Extensão	Superposição/UF
1) Entrocamento da BR-158	MT / 650	158BMT0225/MT
(Vila Ribeirão Bonito) –		158BMT0222/MT
Ribeirão Cascalheira		158BMT0221/MT
2) Rio Xingu entrocamento		158BMT0220/MT
da BR-163 (Matupá)		158BMT0215/MT
		158BMT0210/MT
		158BMT0200/MT

....."

Art. 2º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º O código da ligação rodoviária que trata o Art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art.4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Estado do Mato Grosso ocupa o terceiro lugar em extensão territorial, o que demanda grandes investimentos em infra-estrutura para seu desenvolvimento sustentável.

Dentre as principais demandas do Estado, encontra-se o pleito pela ampliação da BR 080. Essa ausência tem inviabilizado grandes oportunidades de crescimento para a região do Centro-Oeste, pois essa rodovia interligará o Estado de Goiás a Mato Grosso e a partir da BR 163 ao Porto de Santarém, formando uma zona de integração modal.

Com essa Visão estratégica, proponho a ampliação da BR-080 desde o Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) – Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a Cidade de Matupá.

O trecho para a federalização está compreendido na tabela 1 e corresponde a uma distância de 650 quilômetros e pode tornar-se uma das principais via de exportação não só do Estado de Mato Grosso, mas do Centro-Oeste brasileiro.

PROPOSTA DE EXTENSÃO DA RODOVIA BR-080 NO ESTADO DE MATO GROSSO

LOCAIS DE INÍCIO E FIM TRECHOS ESTAD.	INÍCIO	FIM	EXT.	
COINCIDENTES				
ENTR BR-158 (VILA RIBERÃO BONITO) - RIBEIRÃO CASCALHEIRA	170,0	173,5	3,5	158BMT0225
RIBEIRÃO CASCALHEIRA - FIM DA PAVIMENTAÇÃO	173,5	183,9	10,4	158BMT0222
FIM DA PAVIMENTAÇÃO - ENTR MT-243	183,9	198,8	14,9	158BMT0221
ENTR MT-243 - ENTR MT-322(B)/433 (ALÔ BRASIL)	198,8	263,8	65,0	158BMT0220
ENTR MT-322(B)/433 (ALÔ BRASIL) - ENTR MT-242/322(A)	263,8	270,3	6,5	158BMT0215

ENTR MT-242/322(A) - ENTR MT-424	270,3	324,4	54,1	158BMT0210
ENTR MT-424 - ENTR MT-412	324,4	405,4	81,0	158BMT0200
ENTR MT-412 - CANABRAVA DO NORTE	405,4	423,5	18,1	MT-412
CANABRAVA DO NORTE - ENTR MT-430	423,5	512,0	88,5	MT-412
ENTR MT-430 - SÃO JOSÉ DO XINGU	512,0	548,0	36,0	MT-412
SÃO JOSÉ DO XINGU - RIO XINGU	548,0	592,0	44,0	MT-322
RIO XINGU - ENTR BR-163 (MATUPÁ)	592,0	820,0	228,0	MT-322
EXTENSÃO A SER INCLUÍDA NO PNV		**650,0**	**km**	

Tabela 1 . Traçado de ampliação da BR-080

A ampliação da BR-080 trará inúmeras vantagens, sobretudo quanto ao escoamento dos pólos de produção até os portos exportadores. Essa federalização assegurará que os investimentos já realizados e os futuros revertam em benefícios legítimos às reais necessidades de logistica de transportes da região centro-oeste. Assim, o traçado integrado desde a divisa dos Estados MT/GO proporcionará maiores oportunidades de negócios e crescimento econômico susténtavel para ambas unidades da federação.

Destaca-se, ainda, as seguintes vantagens da ampliação da BR –080:

- Incremento do transporte multimodal, otimizando o desempenho da relação custo-benefício;
- Estruturação de corredores estratégicos de transportes;
- Utilização de modalidades de menor consumo energético;
- Redução das despesas do país com fretes;
- Competividade dos produtos no mercado internacional;
- Indução ao desenvolvimento em áreas de expansão;
- Ampliação de cobertura geográfica da infra-estrutura de transportes.

Ante o exposto, como Deputado Eleito do Estado do Mato Grosso, proponho a ampliação da BR-080 a partir do Entroncamento da BR-158 (Vila Ribeirão Bonito) – Ribeirão Cascalheira, passando por Alô Brasil, Canabrava do Norte, São José do Xingu, até a Cidade de Matupá.

Sala das Sessões, em 06 de setembro de 2007.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

(PR/MT)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 11/08/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:14241/2010

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 175, DE 2010

(nº 3.719/2008, na Casa de origem)

(Do Deputado Luiz Carlos Hauly)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-090, originado em Curitiba passando pela BR-369 até a divisa do Paraná com São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.719, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 090 saindo de Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 090, originado em Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Justificativa

A rodovia estadual PR 090, denominada "Estrada do Cerne", atravessa, a partir de Curitiba, os três planaltos e alcança o norte do Estado do Paraná, nas barrancas do rio Paranapanema, liga a região Norte ao Porto de Paranaguá e propicia o fluxo da produção agroindustrial. Originada na capital paranaense e é uma das primeiras das grandes rodovias estaduais para a ligação entre o sul e o norte do Paraná, passando pela BR 369.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso e com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal em seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 23/11/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15341/2010)

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, DE 2010

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para excluir da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal os trechos rodoviários urbanos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam excluídos da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os trechos rodoviários urbanos com a seguinte descrição:

BR	Pontos de Início e Fim	Unidade da Federação	Extensão (km)
101	Entr. ES-010 (Carapina/Aeroporto)(km 0,0) ao Acesso Norte Vitória (km 2,9)	ES	2,9

101	Entr. Acesso Norte Contorno do Mestre Álvaro (km 249) ao Acesso a Serra Sede(km 254,6)	ES	5,6
101	Acesso a Serra Sede (km 254,6) ao Entr. ES-010 (A) (Laranjeiras) (km 266,5)	ES	11,9
101	Entr. ES-080 (A) (Laranjeiras) (km 266,5) ao Entr. ES-080 (B) (Carapina) (km 268,8)	ES	2,3
101	Entr. ES-010 (B) (Carapina) (km 268,8) ao Entr. Acesso Sul Contorno Mestre Álvaro (km 275)	ES	6,2
259	Entr.. BR-482 (km 00) ao Entr. ES-080 (Travessia de Colatina) (km 7,5)	ES	7,5
262	Vitória (km 00) ao Entr. ES-060 (São Torquato) (km 1,3)	ES	1,3
262	Entr. ES-060 (São Torquato) (km 1,3) ao Entr. ES-080 (Campo Grande) (km 3,7)	ES	2,4
262	Entr. ES-080 (Campo Grande) (km 3,7) ao Entr. BR-101 (A) (km 7,1)	ES	3,4
262	Entr. BR-101 (A) (km 7,1) ao Entr. BR-101 (B) (km 15,5) (trecho comum com a BR-101, do km 294,3 ao km 302,7)	ES	8,4
262	Entr. BR-101 – Km 0,0	ES	

Parágrafo único. As necessárias adaptações na descrição das rodovias objeto desta Lei serão promovidas pelo Poder Executivo em atendimento aos critérios estabelecidos no Plano Nacional de Viação.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Ao aprovar o Plano Nacional de Viação (PNV), a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, almejava dotar o Brasil da infraestrutura de transportes necessária à livre movimentação de passageiros e cargas, integrando as mais distantes regiões do território nacional.

Um plano de tamanha envergadura, contudo, deveria manter-se permeável às variáveis sociais e econômicas que, ao longo do tempo, tendem a exigir adaptações. Por essa razão, o art. 9º da própria Lei previa sua revisão “de cinco em cinco anos”, o que lamentavelmente não ocorreu, embora proposição legislativa nesse sentido tramite no Congresso Nacional.

Uma das adaptações necessárias refere-se aos trechos urbanos das rodovias federais. Em muitos casos, em virtude da expansão verificada nos municípios que perpassam, esses segmentos rodoviários perderam as características de uma rodovia federal, devendo passar à jurisdição local.

É o caso dos trechos rodoviários de que trata a presente proposição. Como reconhece o próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por meio de sua Superintendência Regional no Estado do Espírito Santo, é possível a municipalização desses trechos, seja pela notória prevalência das funções locais nessas vias, seja pela iminente construção do contorno rodoviário da cidade de Serra, o que permitirá o deslocamento do tráfego regional.

Para tanto, a presente proposição exclui os mencionados trechos rodoviários da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal. Tal procedimento atende ao disposto no art. 4º da própria Lei nº 5.917, de 1973, quando estabelece que “as rodovias ou trechos de rodovias (...) que não constem do Plano Nacional de Viação (...) passam automaticamente para a jurisdição da unidade da federação em que se localizem”.

São essas as razões pelas quais esperamos contar com o apoio dos membros do Congresso Nacional para o presente projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador MAGNO MALTA

4
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo

de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais

seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar se á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior

eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:
"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

.....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior''.

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

15

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 12.9.1973

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 04/03/2010.

SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, DE 2010

Altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR -293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altere-se o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Ligações, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, a descrição da BR-293 com a inclusão do seguinte trecho:

".....

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR- Km
	Entroncamento com a BR-293 – Candiota – Usina Termelétrica Presidente Médici	RG	15	

....."

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão rodoviário competente**.**

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Candiota, devido ao seu subsolo abundante em minerais (carvão e calcário), está se transformando em um centro de geração de energia termelétrica e produção de cimento pozolânico.

O complexo industrial do município sofre com a dificuldade de escoamento da sua produção pela falta de rodovias com trafegabilidade adequada.

A Rodovia Miguel Arlindo Câmara, que liga a BR-293/RS, à cidade e ao complexo termelétrico, é a única via de acesso para o atendimento, não só da população local como do restante do complexo industrial de Candiota.

Está prevista para o início de 2010 a conclusão das obras de ampliação da capacidade da Usina Termelétrica Presidente Médici, localizada no município, que se realizará com a entrada em operação da Fase C do complexo (Candiota III).

A rodovia, que já não está adequadamente mantida para o tráfego atual, sofrerá uma solicitação maior com essa ampliação, aumentando os riscos para os veículos de passageiros e cargas que utilizam a mesma.

Outro ponto a destacar é que a Fase C da Usina de Candiota está relacionada no Programa de Aceleração de Crescimento do Governo Federal.

A federalização da Rodovia Miguel Arlindo Câmara, com a criação do acesso à BR-293 aqui proposta, propiciará melhores condições de tráfego para população local além de permitir segurança e rapidez no escoamento da produção da região.

Portanto, com a federalização da rodovia ora indicada, o Congresso Nacional estará dando resposta justa à população brasileira em cada recanto deste nosso Brasil, pelo que primamos pela sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **PAULO PAIM**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 06/05/2010.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, DE 2011

(nº 6.289/2009, na Casa de origem, do Deputado Alex Canziani)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso ao Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal - integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

" .....

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Entroncamento com a BR-153/PR (km 17,0) - Portal de entrada do Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho)	PR	3,0	-	-

....."

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.289, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso ao Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho);

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

"....."

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Entroncamento com a BR-153/PR (km 17,0) – Portal de entrada do Instituto Federal do Paraná - IFPR (Campus Jacarezinho)	PR	3,0	-	-

....."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A cidade de Jacarezinho está localizada no nordeste do Estado do Paraná, a poucos quilômetros do rio Paranapanema, na divisa com o Estado de São Paulo. Sua história começa no século XIX, constituindo-se um dos primeiros pólos de desenvolvimento agrícola do Estado e sua colonização foi realizada por fluminenses, paulistas e mineiros. A riqueza provém, ainda hoje, do setor agropecuário.

Jacarezinho tem em sua cidade três dos cinco *campus* da Universidade Estadual do Norte do Paraná – UENP, e um campus do Instituto Federal do Paraná - IFPR, uma autarquia federal criada em dezembro de 2008, que conta com uma reitoria e oito *campi* em várias cidades paranaenses, um deles em Jacarezinho.

O acesso rodoviário até o IFPR apresenta um trecho de aproximadamente três quilômetros de extensão que começa no entroncamento com a BR-153, que corta a cidade de Jacarezinho. É esse o trecho que deve ser incluso no Plano Nacional de Viação até o portal de entrada do IFPR, pois permitirá melhor acesso ao Campus, a partir do km 17 da BR-153.

A lei 5.917/73 permite que seja implantada rodovia federal para dar acesso a instalações federais de reconhecida importância, como é o caso do Instituto Federal do Paraná (IFPR), uma instituição pública e gratuita de educação profissionalizante criada pela lei 11.892/08, e que substitui a Escola Técnica da Universidade Federal do Paraná (ET-UFPR), fundada em 1869.

Por esse motivo, apresentamos este projeto de lei para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustre Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2009.

Deputado ALEX CANZIANI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 1º/07/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 13226/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 99, DE 2011

(nº 3.013//2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, para modificar o traçado da Rodovia BR-163 entre as cidades de Rondonópolis e Cuiabá, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A descrição da rodovia BR-163, entre Rondonópolis e Cuiabá, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
163	(...)- Rondonópolis - São Lourenço de Fátima - Mimoso - Santo Antônio do Leverger - Cuiabá - Entroncamento com a BR-364 -(...)	MT	220	-	-

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.013, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (mudança de traçado do trecho da BR-163 entre Rondonópolis e Cuiabá)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias dos Sistemas Rodoviários Federal, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

.....

				Novo traçado	
BR	Pontos de passagem	UF	Extensão (Km)	BR	KM
-	BR-163 – Saindo de Rondonópolis Passando pelo Distrito de São Lourenço de Fátima no antigo traçado da BR-163 Mimoso – Santo Antonio do Leverger no traçado da MT-040 Chega a Cuiabá passando a esquerda do Distrito Industrial de Cuiabá. Encontro com a BR-364 no Trevo do Lagarto	MT	220,0	163	-

Art. 2º – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - O Código da ligação rodoviária que trata o art. 1º da presente lei será definido pela autoridade responsável após a aprovação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A BR-163, vindo de Campo Grande-Ms, ao chegar a Rondonópolis-Mt se sobrepõe, desnecessariamente, a BR-364. Nesta sobreposição existe uma estrada tomada de graves acidentes devido ao trafego pesado de veículos, provocado pelo grande potencial agrícola do Estado de Mato Grosso.

A mudança de traçado da BR-163 torna-se de suma importância por diversos motivos:

a – Com o aumento do volume de carga na região os problemas se avolumaram e necessitam de urgente solução. A mudança serve para aliviar o intenso movimento que deságua na BR-364 vindo das rodovias estaduais, MT-270, MT-130, MT-140, MT-337, MT-040 e ainda da BR-070. Mesmo que no futuro aconteça uma duplicação da BR-364, o novo traçado da BR-163 será de suma importância para toda a extensa e rica região.

b – Esse novo traçado vai margear a Ferrovia Ferronorte, podendo servir de apoio a futuros terminais de carga ao longo do trecho.

c – O novo trecho tem a grande vantagem de se desviar da Serra de São Vicente, diminuindo custos na implantação de melhoramentos estruturais.

d – Áreas de grande produção como o Chapadão do Prata será beneficiado, além do que o novo traçado servirá para descongestionar um futuro Terminal de Carga da Ferronorte na capital, Cuiabá.

e – O novo trajeto servirá para o desenvolvimento do turismo em toda a região atingida, especialmente para as localidades de São Lourenço de Fátima, Santo Antônio do Leverger e Barão do Melgaço.

O novo traçado da BR-163 depois de asfaltado no futuro servirá como canal de desafogo do forte tráfego de veículos que tantos problemas têm criado para o governo federal, daí a importância da aprovação do projeto de Lei ora telado.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2008.

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇ BR
163	São Miguel D'Oeste-Barracão-Guaíra-Porto Mornmbi-Dourados-Rio Brilhante-Campo Grande-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Artur-Cachimbo-Santarém-Alenquer-Óbidos-Tiriós-Fronteira c/Suriname	SC-PR-MT-PA	3.966	060

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 1º/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS:15803/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 115, DE 2011

(nº 5.790/2009, na Casa de origem, do Deputado Jaime Martins)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.

Art. 2º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
	Costa Marques	RO	Rio Guaporé
	Pimenteiras do Oeste	RO	Rio Guaporé
	Tabajara	RO	Rio Machado
	Cabixi	RO	Rio Cabixi

Art. 3° Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 5.790, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o anexo da Lei n° 5.917, de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi, no Estado de Rondônia.

Art. 2º O item 4.2 da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do anexo da Lei n.º 5.917, de 10 de Setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

N.º DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
217	COSTA MARQUES	RO	RIO GUAPORÉ
218	PIMENTEIRAS DO OESTE	RO	RIO GUAPORÉ
219	TABAJARA	RO	RIO MACHADO
220	CABIXI	RO	RIO CABIXI

....." (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de infraestrutura de transportes no Estado de Rondônia dificulta o atendimento das necessidades básicas da população que lá reside. Além de impor dificuldades para deslocamentos de pessoas e cargas, impede a exploração de todo o potencial econômico da região de forma viável e sustentável.

Por esse motivo, estamos propondo a implantação de algumas instalações portuárias, para que se possa utilizar de uma forma mais adequada o transporte hidroviário daquela região. O uso da via fluvial com mais intensidade e racionalidade, poderá incentivar o crescimento do turismo e de toda a economia na área de influência dessas localidades, com reflexo direto no seu desenvolvimento.

Com a construção das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, no Rio Madeira, e das eclusas para transposição dos desníveis, será possível, em um futuro próximo, deslocar-se pelo meio aquaviário desde o Rio Amazonas até a proximidade da divisa dos Estados de Rondônia e Mato Grosso, através dos Rios Madeira, Mamoré e Guaporé. Em razão da sua localização, e com a construção dos portos que estamos propondo, as Cidades de Costa Marques e Pimenteiras do Oeste serão grandemente beneficiadas e poderão integrar-se à Bacia Amazônica e manter intercâmbio comercial com os polos econômicos regionais, inclusive Manaus e Belém.

Portanto, atendendo uma demanda daquele Estado, estamos propondo, por meio deste projeto de lei, a inclusão dos portos de Costa Marques, Pimenteiras do Oeste, Tabajara e Cabixi no Plano Nacional de Viação, para que possam receber os recursos da União necessários à implantação da infraestrutura portuária nessas localidades.

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 13 de agosto de 2009.

Deputado Jaime Martins

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

'4.2. Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação

Nº de Ordem	Denominação	UF	Localização
218	Porto do Polo Industrial de Manaus	AM	Rio Negro
219	(VETADO)		
220	(VETADO)		
221	(VETADO)		
222	(VETADO)		
223	(VETADO)		
224	(VETADO)		

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 10/11/2011.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 116, DE 2011

(nº 6.022/2009, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente 11 km (onze quilômetros) de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

Art. 2° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.022, DE 2009

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente onze quilômetros de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação, permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turísticas notoriamente conhecidos e explorados, conforme o item 2.1.2, alínea "d" do Anexo ao PNV. Com aproximadamente 11 quilômetros de extensão, é este o trecho rodoviário em questão que pretendemos incluir no PNV, ligando o entroncamento da BR-101, que corta a cidade de Araranguá/SC, até o Balneário Arroio do Silva, localizado no extremo sul no litoral catarinense.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro, que é o caso em questão. Todo ano, por exemplo, no Balneário Arroio do Silva e em sua orla marítima, com vasta extensão de areia, ocorre a realização de um evento muito conhecido, a Arrancada de Caminhões, reunindo mais de uma centena de caminhões de grande potência vindos de vários estados brasileiros. A cada edição do evento aumenta ainda mais a participação do público, sendo que mais de cento e cinqüenta mil pessoas estiveram assistindo o evento este ano. Outro evento que merece destaque na região é a Festa do Peixe, que também fomenta o turismo da região e a geração de empregos desse extraordinário balneário que recebe não só turistas de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná, mas de toda América Latina.

O transtorno que a falta do mencionado trecho de ligação causa é imensurável. Os congestionamentos são freqüentes, sendo que num trecho de dez quilômetros, quando ocorrem tais festividades aguarda-se, em média, quatro horas. Experiência vivenciada por este deputado.

O trecho em questão depende apenas da conclusão final das obras de pavimentação para facilitar ainda mais a promoção de novas atividades e investimentos adequados para o crescimento dessa região. Os investimentos serão capazes de transformar esta região ainda aparentemente inóspita em local excelente onde as possibilidades de lazer podem ser extremamente lucrativas, sem afetar o ecossistema natural.

Pelas estas razões, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2009.

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 10/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15978/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 117, DE 2011

(nº 6.409/2009, na Casa de origem, do Deputado Dr. Paulo César)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para alterar a diretriz da BR-492 e incluir a BR-444 na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho rodoviário e altera a diretriz de rodovia prevista na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º A diretriz da rodovia BR-492, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	km
492	Domingos (BR-356) - São Francisco de Itabapoana - Morro do Coco (BR-101) - Cardoso Moreira (BR-356) - São Fidélis - Cordeiro - Nova Friburgo - Bonsucesso - Sobradinho (BR-116) - Posse (BR-040) - Pedro do Rio (BR-040) - Avelar - Massambará (BR-393)	RJ	430	116 040	3 13

....."

Art. 3° O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n° 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
444	Entroncamento com a BR-319 - Travessia do Rio Solimões - Iranduba - Travessia do Rio Negro - Manaus (BR-174)	AM	105	-	-

Art. 4° Os traçados definitivos das rodovias de ligação de que trata esta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 5° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.409, DE 2009

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para alterar diretriz da BR-492, no Estado do Rio de Janeiro;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz de rodovia prevista na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação.

Art. 2º A diretriz da rodovia BR-492, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
492	Domingos (BR-356) – São Francisco de Itabapoana – Morro do Coco (BR-101) – Cardoso Moreira (BR-356) – São Fidélis – Cordeiro – Nova Friburgo – Bonsucesso – Sobradinho (BR-116) – Posse (BR-040) – Pedro do Rio (BR-040) – Avelar – Massambará (BR-393)	RJ	430	116 040	3 13

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo prolongar a diretriz da rodovia BR-492, desde o entroncamento com a BR-101, em Morro do Coco, no Município de Campos dos Goytacazes, até a BR-356, em Domingos, Município de São João da Barra. Dessa forma, o traçado proposto para a BR-492 seria de 430 quilômetros, representando uma extensão de 63 quilômetros em relação ao traçado atual da rodovia.

A Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), permite que sejam incluídos no sistema rodoviário federal trechos de rodovias que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados, conforme o item 2.1.2, alínea "d" do Anexo do PNV.

Nesse sentido, a região norte do Estado do Rio de Janeiro, além de grande produtora de cana-de-açúcar, possui potencial turístico relevante, especialmente para o ecoturismo, atividade que se multiplicará e será grande promotora de emprego e renda com a implantação do novo trecho rodoviário. Cabe lembrar que, com a ampliação pretendida para a BR-492, o novo trecho estará apto a receber investimentos da União, devido à possibilidade de aplicação de recursos provenientes do Orçamento Geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes, nos termos do art. 7º da Lei que aprovou o PNV.

Dessa forma, este projeto de lei possibilitará a ampliação da oferta de infraestrutura rodoviária na região, complementando a interligação de várias localidades da região norte fluminense, além de viabilizar a construção de ponte sobre o rio Paraíba do Sul.

A rodovia também passará a representar uma ligação direta entre o centro-oeste do Estado do Rio de Janeiro e São João da Barra e São Francisco do Itabapoana, bem como facilitará a integração com os Municípios do sul do Espírito Santo. Assim, haverá uma interligação de toda a região em direção ao litoral fluminense e à região dos lagos, sem interferência da área urbana de Campos dos Goytacazes e do grande número de veículos que trafegam pela rodovia BR-101.

Pela relevância da presente medida, esperamos vê-la aprovada pelo nossos Pares.

Sala das Sessões, em 12 de novembro de 2009.

Deputado DR. PAULO CÉSAR

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 10/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15984/2011

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 43, DE 2012

(nº 7.491/2010, na Casa de origem, do Deputado Sandro Mabel)

Inclui na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui rodovia de ligação no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação - PNV.

Art. 2º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida da seguinte rodovia:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entroncamento com a BR-040 (Luziânia) - Vianópolis - Caldas Novas - Corumbaíba - Araguari - Entroncamento com a BR-050	GO - MG	405	-	-

"

Art. 3° A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 2° serão determinadas pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.491, DE 2010

Inclui na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui rodovia de ligação no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida da seguinte rodovia:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Entroncamento com a BR-040 (Luziânia) – Vianópolis – Caldas Novas – Corumbaíba – Araguari – Entroncamento com a BR-050	GO - MG	405	-	-

....."

Art. 3º A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 2º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Estado de Goiás possui vários pólos turísticos, alguns em desenvolvimento e muitos já perfeitamente instalados, sendo um deles a região das águas termais de Caldas Novas e Rio Quente.

Quem mora no Distrito Federal e pretende se dirigir a essa agradável região deve passar primeiro pela cidade de Goiânia, usando a BR-060 como a melhor alternativa, e depois pela BR-153, até próximo à cidade de Morrinhos. O restante do trajeto é feito pela rodovia estadual GO-213, até as cidades de Caldas Novas e Rio Quente, numa extensão total de aproximadamente 360 quilômetros.

Outra alternativa é a proposta apresentada neste projeto de lei, que permitirá uma redução de aproximadamente 60 quilômetros de extensão, utilizando-se o trecho rodoviário da GO-139, até Caldas Novas. Esta região sul do Estado de Goiás também guarda proximidade com a divisa com o Estado de Minas Gerais, razão pela qual sugerimos ampliar o trecho rodoviário proposto até o entroncamento com a BR-050, no Município mineiro de Araguari. Dessa forma, seria constituída mais uma importante via de tráfego para a integração dos Estados de Goiás, Minas Gerais e, a partir deste, também São Paulo.

Esta rota, que une o Distrito Federal e três grandes estados brasileiros será, ainda, um fator de maior desenvolvimento para o turismo e a para a rica agropecuária da região.

Pelos motivos expostos, apresentamos este projeto de lei para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de junho de 2010.

Deputado SANDRO MABEL

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 14/06/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS:12563/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 47, DE 2012

(nº 7.185/2010, na Casa de origem, do Deputado Luiz Couto e outros)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para interligar a BR-104, no Estado da Paraíba, com a BR-427, no Estado do Rio Grande do Norte, por meio da inclusão de trechos das rodovias PB-137, PB-151 e RN-288.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. com BR-104 e PB-137 - Picuí - Carnaúba dos Dantas - Entronc. com BR-427 e RN-288	PB - RN	80	-	-

"

Art. 3° A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1° serão determinadas pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 7.185, DE 2010

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para interligar a BR-104, no Estado da Paraíba, com a BR-427, no Estado do Rio Grande do Norte, por meio da inclusão de trechos das rodovias PB-137, PB-151 e RN-288.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte ligação rodoviária:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. com BR-104 e PB-137 – Picuí – Carnaúba dos Dantas – Entronc. com BR-427 e RN-288	PB – RN	80	–	–

"Art. 3º A designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinadas pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As regiões adjacentes entre os Estados da Paraíba e do Rio Grande do Norte são bastante propícias ao desenvolvimento de várias atividades econômicas geradoras de trabalho e renda, destacando-se a agricultura familiar, a cerâmica vermelha e a mineração. Para se desenvolver melhor essas potencialidades locais, necessita-se reduzir bastante os custos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, aplicando mais recursos na infraestrutura viária dos Estados vizinhos, de forma a induzir a absorção de mão de obra regional e evitar o êxodo rural.

A PB-137 começa no entroncamento com a BR-104, no Estado da Paraíba, e continua, para o leste, até a cidade paraibana de Picuí. A PB-151 começa na mesma cidade e continua em direção à divisa com o Estado do Rio Grande do Norte, onde lá se conecta com a RN-288. Essa rodovia estadual continua até a BR-427 passando, antes, pela cidade de Carnaúba dos Dantas. A extensão total entre as duas rodovias federais, a BR-104 e a BR-427, é de aproximadamente 80 quilômetros.

Existem muitos outros municípios nessa mesma região entre os Estados limítrofes que apresentam, juntos, um contingente populacional acima de 100 mil habitantes. São eles que vão depender urgentemente de melhorias das condições de locomoção, uma vez que os recursos estaduais são insuficientes para a manutenção adequada à rodovia em questão. Esta é a principal razão pela qual pretendemos federalizá-las para pleno aproveitamento de todos para os referidos Estados.

Por esse motivo, estamos apresentando este projeto de lei, que inclui os trechos em questão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 27 de abril de 2010.

Deputado LUIZ COUTO

Deputada FÁTIMA BEZERRA

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 15/06/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 12664/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 111, DE 2012

(nº 2.821/2011, na Casa de origem, do Deputado Ronaldo Zulke)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Entroncamento da BR-448 c/ a BR-386 - entroncamento c/ RS-240 - entrocamento da BR-116 c/ a RS-239	RS	25	-	-

"

Art. 3° A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2° desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.821, DE 2011

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Entronc. da BR-448 c/ a BR-386 – entronc. c/ RS-240 – Entronc. da BR-116 c/ a RS-239	RS	25	–	–

....." (NR)

Art. 3º A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de ligação de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Rodovias federais e estaduais tem como principal função integrar espaços geográficos, fazendo ligações importantes entre cidades e Estados

brasileiros. Quanto mais se amplia essa função, mais se fortalece o comércio entre as regiões, gerando novos processos naturais de crescimento econômico.

Porto Alegre e cidades circunvizinhas tornam-se grande foco de desenvolvimento econômico acelerado, mas as rodovias que as servem apresentam tráfego rodoviário bastante saturado. Esse problema somente pode ser melhorado com a construção de novas artérias rodoviárias na região metropolitana e arredores da capital do Estado do Rio Grande do Sul.

Um dos bons exemplos de melhoria do transporte intermunicipal refere-se à nova rodovia BR-448 que, conforme a Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, foi projetada e está sendo construída conforme os pontos de passagem previstos na norma, iniciando-se no entroncamento com a BR-116 e RS-118 e prosseguindo até o entroncamento com a BR-290.

Este projeto de lei pretende dar continuidade ao citado projeto da BR-448, em construção pelo Governo Federal, ligando a capital dos gaúchos, na BR 290, ao Vale do Sinos, Vale do Paranhana, Vale do Caí e Serra Gaúcha, possibilitando desafogar a BR-116 no trecho da região metropolitana de Porto Alegre e melhorando a integração de diferentes regiões acima citadas, passando pela RS 240, até o entroncamento da BR 116 com a RS 239, na divisa dos municípios de Estância Velha e Novo Hamburgo.

Por esses motivos, apresentamos o presente projeto de lei, para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 01 de dezembro de 2011.

Deputado **RONALDO ZULKE**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 15/11/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15541/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 115, DE 2012

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação) , com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entr. BR-174 (A)/352 (Pontes e Lacerda) – Entr. MT-265	MT	134,3		

Art. 2º O número da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo Poder Executivo.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A federalização da rodovia MT-743, no trecho que vai desde o Entroncamento da MT-265 próximo à fronteira com a Bolívia até a sede do Município de Pontes e Lacerda, é providência de grande relevância social e econômica para a região, bem como insere-se nos objetivos do Sistema Nacional de Viação.

Quanto aos benefícios socioeconômicos, temos constatado inúmeras reivindicações dos habitantes da região de Pontes e Lacerda e seus representantes, no sentido de proporcionar, com essa medida, melhores condições de trafegabilidade para as comunidades ao longo de todo o trecho. Além disso, a implantação da rodovia nos padrões federais virá a facilitar o acesso mais rápido e seguro a uma vasta região de fronteira atualmente sofrendo com difíceis condições de acesso, inclusive para vários destacamentos militares que cumprem sua missão nessa inóspita paragem.

Do ponto de vista da lógica do SNV, trata-se de rodovia que facilita o acesso a pontos de fronteira, estando contemplado na previsão do art. 13, inc. V, da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, atendendo dessa maneira ao objetivo geral do Sistema Federal de Viação de assegurar a unidade nacional e a integração regional, conforme o art. 4º, inciso I, do mesmo diploma legal.

Desse modo, submetemos a presente proposição ao descortino do Congresso Nacional com a confiança do reconhecimento de sua adequação aos interesses nacionais.

Sala das Sessões,

Senador **PEDRO TAQUES**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Vide Lei nº 12.264, de 2010

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

4

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

5

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas

obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

13

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.1973 e retificado em 11.12.1973

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985

	Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 ~~(Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.772, de 2008
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007. Lei nº 11.550, de 2007. ~~(Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.701, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 12.058, de 2009 ~~Medida Provisória nº 513, de 2.010~~ Lei nº 12.409, de 2011
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979) Lei nº 12.247, de 2010

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.

Mensagem de veto

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030,

15

de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

I - Subsistema Rodoviário Federal;

II - Subsistema Ferroviário Federal;

III - Subsistema Aquaviário Federal; e

IV - Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 4º São objetivos do Sistema Federal de Viação - SFV:

I - assegurar a unidade nacional e a integração regional;

II - garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional;

III - promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes;

IV - atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento;

V - prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional.

Art. 5º Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

I – (VETADO);

II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;

III - parceria público-privada.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.

Art. 7º A União poderá aplicar recursos financeiros no SFV, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 6º, é vedada a aplicação de recursos da União em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas.

Art. 8º Os componentes físicos dos subsistemas integrantes do SFV integram as relações descritivas anexas a esta Lei e sujeitam-se às especificações e normas técnicas formuladas pela autoridade competente, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Art. 9º As rodovias, ferrovias e vias navegáveis terão seu traçado indicado por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

Parágrafo único. No caso de rodovias, ferrovias e vias navegáveis planejadas, as localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 10. A alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas constantes dos anexos desta Lei somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de:

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre e aquaviário;

II - ato administrativo da autoridade competente, designada nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, no caso do transporte aéreo.

§ 1º São dispensadas de autorização legislativa as mudanças de traçado decorrentes de ampliação de capacidade ou da construção de acessos, contornos ou variantes, em rodovias, ferrovias e vias navegáveis.

§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.

Art. 11. A implantação de componente do SNV será precedida da elaboração do respectivo projeto de engenharia e da obtenção das devidas licenças ambientais.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

18

CAPÍTULO III
DOS SUBSISTEMAS FEDERAIS DE VIAÇÃO

Seção I
Do Subsistema Rodoviário Federal

Art. 12. O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei.

Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II - Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III - Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV - Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste; e

V - Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV.

Art. 14. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são designadas pelo símbolo “BR”, seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo:

a) 0 (zero), para as rodovias radiais;

b) 1 (um), para as rodovias longitudinais;

c) 2 (dois), para as rodovias transversais;

d) 3 (três), para as rodovias diagonais; e

e) 4 (quatro) para as rodovias de ligação;

II - os outros 2 (dois) algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

Art. 15. O Anexo I apresenta a relação descritiva das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

I - promover a integração regional, interestadual e internacional;

II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;

III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e

IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

Art. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter.

Art. 18. Fica a União autorizada a transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

I - acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;

II - rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto no inciso II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios.

Art. 19. Fica a União autorizada a incorporar à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, mediante anuência dos Estados a que pertençam.

20

Seção II
Do Subsistema Ferroviário Federal

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, interregional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

I - atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros;

II - possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação;

III - possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;

IV - promover ligações necessárias à segurança nacional.

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade da União.

Art. 21. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

II - Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

III - Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais; e

V - Acessos Ferroviários: segmentos de pequena extensão responsáveis pela conexão de pontos de origem ou destino de cargas e passageiros a ferrovias discriminadas nos incisos I a IV.

Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo “EF” ou “AF”, indicativo de estrada de ferro ou de acesso ferroviário, respectivamente.

§ 1º O símbolo “EF” é acompanhado por um número de 3 (três) algarismos, com os seguintes significados:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da ferrovia, sendo:

a) 1 (um) para as longitudinais;

b) 2 (dois) para as transversais;

c) 3 (três) para as diagonais; e

d) 4 (quatro) para as ligações;

II - os outros 2 (dois) algarismos indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º O símbolo "AF" é seguido pelo número da ferrovia ao qual está ligado o acesso e complementado por uma letra maiúscula, sequencial, indicativa dos diferentes acessos ligados à mesma ferrovia.

Art. 23. O Anexo III apresenta a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal.

Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Parágrafo único. A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no caput deste artigo.

Seção III
Do Subsistema Aquaviário Federal

Art. 25. O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

I - vias navegáveis;

II - portos marítimos e fluviais;

III - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;

IV - interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;

V - facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

Art. 26. O Anexo IV apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 27. O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 28. O Anexo VI apresenta a relação descritiva das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 29. A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, nos termos da alínea *d* do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

Art. 30. Qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 31. (VETADO).

Art. 32. A exploração dos portos organizados e de instalações portuárias atenderá ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, independentemente do regime de administração adotado.

Art. 33. A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União.

Seção IV
Do Subsistema Aeroviário Federal

Art. 34. O Subsistema Aeroviário Federal é constituído de:

I - os aeródromos públicos que atendam ao tráfego aéreo civil, regular e alternativo, doméstico e internacional, no País ou que sejam estratégicos para a integração e a segurança nacional;

II - o conjunto de aerovias, áreas terminais de tráfego aéreo e demais divisões do espaço aéreo brasileiro necessárias à operação regular e segura do tráfego aéreo;

III - o conjunto de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao vôo e auxílio à navegação aérea.

Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 36. Serão classificados como de interesse federal os aeródromos públicos que se enquadrem em uma das seguintes situações:

I - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo, elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular ou não regular, doméstico ou internacional, situados nas capitais dos Estados da Federação e do Distrito Federal;

II - aqueles que se situem nas áreas terminais de tráfego aéreo ou nas regiões metropolitanas ou outros grandes aglomerados urbanos que exijam para sua gestão e planejamento a ação coordenada de todos os níveis da administração pública federal, estadual e municipal;

III - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular, doméstico ou internacional no País;

IV - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados alternativos aos aeroportos definidos nos incisos I, II e III, em conformidade com as exigências técnicas, operacionais e de segurança do tráfego aéreo;

V - aqueles que sejam de interesse para a integração nacional, em razão de servirem a localidade isolada do território nacional, não atendida regularmente por outro modo de transporte;

VI - aqueles que sejam sede de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao vôo e auxílio à navegação aérea necessários à operação regular e segura do tráfego aéreo;

VII - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para a segurança nacional, tais como os localizados nas faixas de fronteira, em regiões insulares do mar brasileiro e que forem sede ou apoio de instalações ou organizações voltadas à defesa do território;

VIII - os que, em virtude de sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para o desenvolvimento socioeconômico do País, tais como os localizados

em áreas próximas a grandes empreendimentos de exploração mineral de interesse nacional.

Art. 37. Fica a União autorizada a transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, de acordo com esta Lei, com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e com a legislação aeronáutica em vigor.

CAPÍTULO IV
DOS SISTEMAS DE VIAÇÃO DOS ESTADOS, DO DISTRITO FEDERAL E DOS MUNICÍPIOS

Art. 38. Os Sistemas de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios abrangem os diferentes meios de transporte e constituem parcelas do Sistema Nacional de Viação, com os objetivos principais de:

I - promover a integração do Estado e do Distrito Federal com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes;

II - promover a integração do Município com os Sistemas Federal e Estadual de Viação e com os Municípios limítrofes;

III - conectar, respectivamente:

a) a capital do Estado às sedes dos Municípios que o compõem;

b) a sede do Distrito Federal às suas regiões administrativas; e

c) a sede do Município a seus distritos;

IV - possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal e urbano.

Art. 39. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios definirão, em legislação própria, os elementos físicos da infraestrutura viária que comporão os respectivos sistemas de viação, em articulação com o Sistema Federal de Viação.

Art. 40. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adequar suas estruturas administrativas para assumirem segmentos da infraestrutura viária federal e a execução de obras e serviços que lhes forem outorgados pela União.

25

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 41. (VETADO).

Art. 42. O art. 2º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIV:

"Art. 2º .....

.....

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água." (NR)

Art. 43. Ficam aprovadas as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, com as respectivas regras de nomenclatura, que passam a compor o Sistema Federal de Viação, sob jurisdição da União.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 45. (VETADO).

Brasília, 6 de janeiro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF
Nelson Jobim
Guido Mantega
Alfredo Pereira do Nascimento
Edison Lobão
Luís Inácio Lucena Adams
José Leônidas de Menezes Cristino

Este texto não substitui o publicado no DOU de 7.1.2011

ANEXO I

(VETADO)

ANEXO II

(VETADO)

ANEXO III

(VETADO)

ANEXO IV

(VETADO)

ANEXO V

(VETADO)

ANEXO VI

(VETADO)

ANEXO VII

(VETADO)

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 25/04/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 11533/2012

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 25, DE 2013

(nº 2.841/2011, na Casa de origem, do Deputado Valtenir Pereira)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação - PNV, para incluir a rodovia que descreve.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Ilha Solteira - Chapadão do Sul - Alto Taquari - Alto Araguaia - Itiquira - Guiratinga - Rondonópolis - Poxoréo - Primavera do Leste - Paranatinga - Gaúcha do Norte - Feliz Natal - Vera - Santa Carmem - União do Sul	SP - MS - MT	2.236	364	16
	- Marcelândia - Distrito de União do Norte (Peixoto de Azevedo) Entroncamento c/ BR-163				

Art. 3° A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.841, DE 2011

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação – PNV, para incluir a rodovia que descreve.

Art. 2º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, a seguinte rodovia:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
	Ilha Solteira – Chapadão do Sul – Alto Taquari – Alto Araguaia – Itiquira – Guiratinga – Rondonópolis – Poxoréo – Primavera do Leste – Paranatinga – Gaúcha do Norte – Feliz Natal – Vera – Santa Carmem – União do Sul – Marcelândia – Distrito de União do Norte (Peixoto de Azevedo) Entroncamento c/ BR-163	SP – MS – MT	2.236	364	16

....."

Art. 3º A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei trata da federalização de um corredor rodoviário que integrará e otimizará a infraestrutura de transportes dos Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, servindo de via indireta ao estado do Pará.

Partindo da cidade paulista de Ilha Solteira, a rodovia segue por atuais rodovias estaduais sul-mato-grossenses, ingressando finalmente em Mato Grosso, por onde percorre diversas cidades de grande importância e regiões ainda carentes de infraestrutura, seguindo, em grande parte, pelo traçado da MT-130, até atingir o entroncamento com a BR-163, em Peixoto de Azevedo.

Esperamos viabilizar, com a federalização proposta, a alocação de recursos do Orçamento Geral da União para a construção ou adequação de trechos da nova rodovia federal, o que tornará a malha rodoviária da região mais coerente com a nova realidade econômica das localidades atendidas.

Além disso, devemos considerar que os investimentos federais na logística de transportes refletem diretamente na redução do chamado custo Brasil, trazendo benefícios duradouros no que se refere à competitividade de nossos produtos nos mercados externo e interno.

Pela importância desta proposta para o desenvolvimento de nosso País, esperamos vê-la, brevemente, aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 02 de dezembro de 2011.

Deputado **VALTENIR PEREIRA**
PSB/MT

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETRAIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/05/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 73, DE 2013

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, a ligação rodoviária entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Rodovias Longitudinais, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná, conforme a seguinte descrição:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição km BR
	Mineiros (BR-359 e BR-364) – Chapadão do Sul (BR-060) – Água Clara (BR-262) – Nova Andradina (BR-267 e BR-376) – Umuarama (BR-487)	**GO-MS-PR**		

Parágrafo único. O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput*, inclusive eventuais pontos de passagem adicionais, serão determinados pelo órgão federal competente.

Art. 2º Fica a União autorizada a celebrar, com o Estado do Mato Grosso do Sul, convênio de cooperação para transferência da titularidade dos trechos rodoviários estaduais coincidentes com o traçado de que trata o art. 1º.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A porção centro-leste do estado do Mato Grosso do Sul é uma das mais promissoras regiões do País, com uma potencialidade que aguarda racional exploração. Terras antes consideradas de baixa produtividade, hoje estão sendo usadas para produção de eucaliptos que abastecem as indústrias de papel e de celulose, tidas como as maiores do mundo no município de Três Lagoas. Isso ocorre graças ao avanço tecnológico, ao uso de fertilizantes e de sementes altamente selecionadas.

Acrescente-se, também, um início auspicioso no plantio de seringueiras que há de permitir um aumento significativo na produção de látex para a indústria nacional. Além disso, há extensivas áreas para a criação de gado de corte, de seleção apurada e também um princípio de criação de gado leiteiro, fatores que constituirão em alavanca para a estratificação de uma economia racional da pecuária.

Graças a essas atividades, a região conhecida tradicionalmente com a do "Bolsão" está ganhando significativa escala na economia do Mato Grosso do Sul. Pode-se ressaltar, entre outras localidades de intensa atividade econômica na região, o município de Chapadas do Sul, que tem o maior PIB *per capita* do Estado. Ainda na região do Bolsão, já na divisa e no Estado de Goiás, encontra-se o Parque Nacional das Emas, aberto à visitação e que poderia receber mais turistas se houvesse uma via de comunicação mais adequada, gerando, portanto, valores econômicos para a região.

Caminhando no sentido sudeste, há terras mais férteis e onde se encontra uma significativa produção de commodities agrícolas já tradicionais como a do milho, da soja, do girassol e do algodão. No eixo da Rodovia 262 localizam-se inúmeras empresas que utilizam o eucalipto para a produção destinada à indústria do mobiliário, como matéria prima de laminados; bem como metalúrgicas, fomentadas pelo carvão vegetal oriundo dos eucaliptos, que elaboram metais provenientes do ferro e do manganês vindos das minas inesgotáveis do complexo minífero de urucum em Corumbá.

A despeito do rigor econômico e das vastas potencialidades da região, é notada a carência de rodovias adequadas para o escoamento de sua produção e, naturalmente, o deslocamento da população, o que, evidentemente, prejudica o seu desenvolvimento econômico e social.

O estado de Mato Grosso do Sul, lamentavelmente, é um dos menos servidos por rodovias federais pavimentadas - pouco mais de três mil quilômetros para um estado que possui um território maior do que a República da Alemanha.

Nota-se que na relação das rodovias longitudinais, há um injustificável vazio, superior a 300 quilômetros de extensão, que tem como limite extremo Chapadão do Sul,

Camapuã, a capital Campo Grande, Nova Alvorada, Bataguassu, Três Lagoas, Aparecida do Taboado, Santana do Paranaíba, Cassilândia, voltando a Chapadão do Sul. O cerco é feito pelas BR's 060, 163, 262 e 158.

Essa lacuna precisa ser preenchida por meio da inclusão de uma rodovia com o traçado proposto, que ligaria o sudoeste do Estado de Goiás ao oeste do Estado do Paraná. Além disso, a rodovia proposta serviria de integração continental por meio de sete outras rodovias federais interligando com as estradas das Repúblicas do Paraguai e da Argentina, também membros do MERCOSUL, onde é intensa a relação comercial e de turismo.

São estas as razões que nos levam a submeter a presente proposição aos nobres membros do Congresso Nacional, esperando contar com o apoio necessário para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **RUBEN FIGUEIRÓ**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções: .....

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004

4

	Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008 Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 09/03/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 84, DE 2013

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, o trecho que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com a seguinte descrição:

"2.2.2 –....."

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição Km BR
	BR 070 – BR 163 – BR 364 - Subtrecho Distrito Industrial (Cuiabá) – Trevo do Lagarto (Várzea Grande)	MT	28	

....." (NR)

Parágrafo único. O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput* serão determinados pelo órgão rodoviário federal competente.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O trecho rodoviário em questão, que contorna Cuiabá e Várzea Grande, conhecido como Contorno Sul, interliga grandes artérias de escoamento da produção mato-grossense, permitindo o fluxo de grãos provenientes da região Médio-Norte, que é a maior produtora, para terminal rodoviário de Rondonópolis.

Em face da especial importância desse trajeto, acreditamos que, a jurisdição federal proposta viabilizará novas oportunidades de melhorias para o desenvolvimento do Estado do Mato Grosso e da economia nacional como um todo.

Espero, assim, contar com o indispensável apoio dos nobres pares, em ambas as Casas do Congresso, no sentido da aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em

Senador **JAYME CAMPOS**
DEM - MT

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Vide Lei nº 12.264, de 2010

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos

globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos,

dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade

e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação

para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14. .....

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.1973 e retificado em 11.12.1973

12

Download para anexo

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007) Lei nº 11.729, de 2008 Lei nº 11.731, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 11.862, de 2008 Lei nº 11.879, de 2008

	Lei nº 11.880, de 2008 Lei nº 11.911, de 2009 Lei nº 11.968, de 2009
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 10.680, de 23.5.2003 Lei nº 9.060, de 14.6.1995 Lei nº 7.436, de 20.12.1985 Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 ~~(Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.772, de 2008
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007. Lei nº 11.550, de 2007. ~~(Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)~~ Lei nº 11.701, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 12.058, de 2009 ~~Medida Provisória nº 513, de 2.010~~ Lei nº 12.409, de 2011
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979) Lei nº 12.247, de 2010

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa

Publicado no **DSF**, em 15/03/2013.

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 144, DE 2013

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação e dá outras providências, para incluir no Subsistema Ferroviário Federal trecho ferroviário entre as localidades de Curuçá e Barcarena, e no Subsistema Aquaviário Federal o Porto de Espadarte, ambos no Estado do Pará.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida dos anexos seguintes:

ANEXO III

SUBSISTEMA FERROVIÁRIO FEDERAL RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES FEDERAÇÃO
EF-151	Curuçá - Belém - Barcarena - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatu - Uruaçu - Anápolis - Rio Verde - Aparecida do Taboado - Santa Fé do Sul - Panorama	PA / MA / TO / GO / MG / MS / SP

ANEXO V

SUBSISTEMA AQUAVIÁRIO FEDERAL RELAÇÃO DESCRITIVA DOS PORTOS

A – MARÍTIMOS

DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
Espardate	PA	Curuçá - Oceano Atlântico

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

2

JUSTIFICAÇÃO

A movimentação portuária das exportações brasileiras encontra-se concentrada em um número restrito de portos. Esse já é um grave fator de estrangulamento da economia nacional, que encarece o custo do frete e, consequentemente, a competitividade dos produtos brasileiros.

O equacionamento desse problema passa pelo redirecionamento de grande parte da carga atualmente destinada aos portos do Sul e do Sudeste para os portos do Norte e do Nordeste, que podem ser acessados por via hidroviária ou ferroviária.

Nesse contexto, o Terminal Marítimo de Espadarte, projetado pela Companhia Docas do Pará, revela-se estratégico, pois apresenta grande potencial de movimentação de cargas, calado profundo, menor distância até portos europeus e localização próxima a Belém, que é o ponto final da Ferrovia Norte-Sul.

Essa ferrovia, por sua vez, conectará a capital paraense à cidade de Panorama, no Estado de São Paulo, passando pela Região Centro-Oeste, maior produtora mundial de grãos.

O Terminal de Espadarte facilitará, ainda, o escoamento do minério proveniente de Carajás, que atualmente é feito por meio do porto de Ponta da Madeira, no Maranhão. Além de grãos, o Terminal de Espadarte deverá movimentar também minério de ferro, minério de manganês, ferro gusa e cobre.

O projeto ora apresentado tem também por finalidade a de assegurar a construção do trecho ferroviário situado entre os Municípios de Barcarena, Belém e Curuçá, necessário para conectar a Ferrovia Norte-Sul ao Terminal Marítimo de Espadarte.

Contamos com o apoio de nossos Pares para este projeto, que contribuirá para dinamizar a logística brasileira de transportes e aumentar a competitividade de nossas exportações.

Sala das Sessões,

Senador **FLEXA RIBEIRO**

3

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 25/04/2013.

22

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 138, de 2010, do Deputado Luiz Sérgio, que *regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia*.

RELATOR: Senador **MOZARILDO CAVALCANTI**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 138, de 2010, que ora relatamos nesta Comissão, é de autoria do Deputado Luiz Sérgio.

Trata-se de proposição que objetiva regulamentar as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

A proposição estabelece no seu art. 1º que é livre o exercício das profissões de Pesquisador de Mercado, opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia em todo o território nacional, observadas as disposições desta Lei.

Como condição para o exercício da profissão de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia exige-se a conclusão de curso de nível superior ou de pós-graduação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa científica e estatística aplicada à pesquisa, bem como teorias sociais e psicológicas e, para o Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, a conclusão de curso de educação profissional técnico de nível médio reconhecido pelo Ministério da Educação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa; ou a conclusão de curso de nível médio e de treinamento específico proporcionado por instituto ou órgão de pesquisa.

Assegura-se, como não poderia deixar de ser, o direito daqueles que tenham exercido as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e

Mídia ou de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, por mais de 2 (dois) anos, até a data da publicação desta Lei, independentemente dos requisitos ora exigidos.

Segundo o autor, a pesquisa de mercado, opinião e mídia é cada vez mais utilizada como uma ferramenta na formulação de estratégias de ação em diversas áreas de atuação, tais como empresarial, política, educacional e muitas outras.

Destaca-se também a importância da regulamentação da matéria afirmando que *é preciso proteger a população do dano social que pode advir da pesquisa mal formulada. Uma pesquisa errada, realizada por profissional sem qualificação pode levar ao fracasso de grandes investimentos, colocar em risco a saúde financeira de muitas empresas, eliminar milhares de empregos*.

O projeto de lei define os cargos profissionais, a saber:

a) pesquisador de mercado, opinião e mídia (de nível universitário), como analistas, gestores de processos e da informação de pesquisa;

b) técnicos de pesquisa de mercado, opinião e mídia (nível técnico), como entrevistadores, verificadores, críticos e codificadores, supervisores de campo, tabuladores de dados, recrutadores e moderadores.

Argumenta-se, por fim, que a fixação de parâmetros da profissão de pesquisador é de suma importância social ao bem-estar, à segurança da coletividade e dos indivíduos, sendo, pois, alto o interesse social na preservação e regulação dessa atividade.

Até a presente data não foram apresentadas emendas perante esta Comissão.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais discutir e votar o presente projeto de lei, em caráter terminativo.

Proposições regulamentadoras de profissões inserem-se no campo do Direito do Trabalho. Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional a competência para legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, temos que a proposição não apresenta vícios de inconstitucionalidade nem de ilegalidade.

No mérito, o projeto merece toda a nossa consideração, dada a importância estratégica das profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

Há quase dez anos, um grupo de pesquisadores se dedica a obter o reconhecimento da atividade pelo Ministério do Trabalho e Emprego e a criação de uma legislação trabalhista especifica para o setor para diferenciar os verdadeiros dos falsos pesquisadores, implementando um conselho fiscalizador.

Sempre que se discute a regulamentação de profissões no âmbito do Poder Legislativo, observam-se os interesses dos grupos profissionais envolvidos, da sociedade e dos demais profissionais para que não tenham restringidas as condições para acesso ao mercado de trabalho.

No caso presente, observamos que a profissão de Pesquisador exige nível universitário, mas não reserva o mercado a um determinado curso, fazendo menção apenas ao conteúdo mínimo exigido ou a uma especialização que pode ser feita por qualquer pessoa com nível superior.

No nível técnico também a exigência é elástica, exigindo-se conhecimentos de nível médio. Como são profissões do mundo contemporâneo, logo, escolas técnicas, inclusive públicas, estarão formando contingente habilitado para o exercício destas profissões.

O interesse público é enorme, pois hoje é difícil alguém formular política pública ou de caráter privado sem pesquisa, sem conhecimento, sem dados. Portanto, é claro que esse trabalho deve estar revestido de boa técnica,

de ética, de profissionalismo, para que o próprio recurso público seja preservado e investido de forma eficiente, não fosse isso esta Casa não teria, inclusive, o seu próprio centro de pesquisa, o DataSenado.

Prestigia-se, assim, o trabalho profissional de um contingente enorme de profissionais que estão nas ruas, em pesquisas de opinião, mercado, de mídia, como foi o caso do último Censo de 2010, realizado pelo IBGE e dos demais institutos. A partir de agora, poderão qualificar melhor seus profissionais e com isso obter maior confiança e credibilidade, bem como oferecer ao País uma contribuição estratégica, indispensável ao seu desenvolvimento social e econômico.

Registre-se, finalmente, que houve a solicitação de uma audiência pública nesta Comissão para instruir o presente projeto de lei, pedida pelo Senador Paulo Paim, que acabou não se efetivando. Também consta dos autos do processado manifestação contrária por parte do Conselho Federal de Estatística, que pugna pela manutenção da prerrogativa de seus profissionais.

Entendemos que a proposição não inibe ou restringe a atuação dos estatísticos que poderão até ter maior mercado de trabalho com a regulamentação da nova profissão. O projeto contempla estes profissionais que também poderão se habilitar, sem qualquer restrição, e exercê-la no âmbito de sua competência, com a fiscalização do respectivo Conselho.

III – VOTO

Em face do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 138, de 2010.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 138, DE 2010
(nº 609/2007, na Casa de origem, do Deputado Luiz Sérgio)

Regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° É livre o exercício das profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia em todo o território nacional, observadas as disposições desta Lei.

Art. 2° É condição para o exercício da profissão de:

I - Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia: a conclusão de curso de nível superior ou de pós-graduação cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa científica e estatística aplicada à pesquisa, bem como teorias sociais e psicológicas;

II - Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

a) a conclusão de curso de educação profissional técnico de nível médio reconhecido pelo Ministério da

Educação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa; ou

b) a conclusão de curso de nível médio e de treinamento específico proporcionado por instituto ou órgão de pesquisa.

Parágrafo único. É garantido o direito daqueles que tenham exercido as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia ou de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, por mais de 2 (dois) anos, até a data da publicação desta Lei, independentemente das exigências contidas neste artigo.

Art. 3° Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, por encomenda de cliente, planeja ou realiza pesquisa, de forma autônoma ou a serviço de instituto de pesquisa, desenvolvendo, entre outras, as seguintes atividades, compatíveis com sua formação profissional:

I - atividade processual e coordenada de investigação dos problemas sociais, culturais, mercadológicos, econômicos e políticos, mediante método de coleta de informações, ampliando o conhecimento e subsidiando a busca de soluções;

II - gerenciamento e execução do processo de obtenção dos dados, análise dos resultados, comunicação das conclusões e recomendações de solução;

III - transformação das informações obtidas mediante pesquisas e dados secundários em inteligência mercadológica e pensamento estratégico, com foco na solução do problema de pesquisa, dentro dos padrões éticos e de qualidade científica.

Art. 4° Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, sob a supervisão de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia, participa da coleta, tabulação e pré-análise de dados para realização da pesquisa de mercado, opinião e mídia.

Art. 5° É vedado ao Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e ao Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

I - prejudicar, por dolo ou culpa, os interesses que lhe forem confiados;

II - violar o sigilo profissional.

Art. 6° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 609, DE 2007

Regulamenta as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É livre o exercício das profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia em todo o território nacional, observadas as disposições desta lei.

Art. 2º É condição para o exercício da profissão de:

I – Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia: a conclusão de curso de nível superior ou de pós-graduação cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa científica e estatística aplicada à pesquisa, bem como teorias sociais e psicológicas;

II – Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

a) a conclusão de curso de educação profissional técnico de nível médio reconhecido pelo Ministério da Educação, cujo conteúdo curricular abranja métodos e técnicas de pesquisa; ou

b) a conclusão de curso de nível médio e de treinamento específico proporcionado por instituto ou órgão de pesquisa.

Parágrafo único. É garantido o direito daqueles que tenham exercido as profissões de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia ou de Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia, por mais de dois anos, até a data da publicação desta lei, independentemente das exigências contidas neste artigo.

Art. 3º Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, por encomenda de cliente, planeja ou realiza pesquisa, de forma autônoma ou a serviço de instituto de pesquisa, desenvolvendo, entre outras, as seguintes atividades, compatíveis com sua formação profissional:

I – atividade processual e coordenada de investigação dos problemas sociais, culturais, mercadológicos, econômicos e políticos, através de método de coleta de informações, ampliando o conhecimento e subsidiando a busca de soluções;

II – gerenciamento e execução do processo de obtenção dos dados, análise dos resultados, comunicação das conclusões e recomendações de solução;

III – transformação das informações obtidas mediante pesquisas e dados secundários em inteligência mercadológica e pensamento estratégico, com foco na solução do problema de pesquisa, dentro dos padrões éticos e de qualidade científica.

Art. 4º Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia é o profissional que, sob a supervisão de Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia, participa da coleta, tabulação e pré-análise de dados para realização da pesquisa de mercado, opinião e mídia.

Art. 5º A prestação de serviços pelos profissionais de que trata esta Lei, quando se tratar de serviço caracteristicamente eventual, será feita mediante contrato de trabalho por prazo determinado.

Parágrafo único. O contrato de trabalho de que trata este artigo deve conter:

I – qualificação das partes contratantes;

II – definição de responsabilidades;

III – especificação das atividades a serem desenvolvidas;

IV – remuneração e forma de pagamento;

V – jornada de trabalho;

VI – local de prestação dos serviços;

VII – prazo para a realização do trabalho.

Art. 6º É vedado ao Pesquisador de Mercado, Opinião e Mídia e ao Técnico de Pesquisa de Mercado, Opinião e Mídia:

I – prejudicar, por dolo ou culpa, os interesses que lhe forem confiados;

II – violar o sigilo profissional.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A pesquisa de mercado, opinião e mídia é cada dia mais utilizada como uma ferramenta na formulação de estratégias de ação em diversas áreas de atuação, tais como empresarial, política, educacional e muitas outras.

Por isso, os institutos de pesquisa são cada vez mais procurados, como prestadores de serviços especializados, para a realização de pesquisas que servirão de base para a tomada de decisões que terão implicações importantes na vida e no patrimônio das pessoas.

É preciso proteger a população do dano social que pode advir da pesquisa mal formulada. Uma pesquisa errada, realizada por profissional sem qualificação, pode levar ao fracasso grandes investimentos, colocar em risco a saúde financeira de muitas empresas, eliminar milhares de empregos.

A pesquisa oferece a informação, detecta, avalia e explica a reação, os porquês, e os comos. Numa relação dinâmica, ajuda a construir e refletir a opinião pública. Ou. se mal feita. a manipulá-la.

Por tudo isso, a fixação dos parâmetros da profissão de pesquisador é de suma importância social, ao bem-estar, à segurança da coletividade e dos indivíduos, sendo, pois, alto o interesse social na preservação e regulação dessa atividade.

Sala das Sessões, em 4 de março de 2007.

Deputado Luiz Sérgio

(À Comissão de Assuntos Sociais, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, de 06/07/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:13759/2010