



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 37ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**06/12/2012
QUINTA-FEIRA
às 09 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**37ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 06/12/2012.**

37ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

Quinta-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	OFS 23/2012 - Não Terminativo -	SEN. VANESSA GRAZZIOTIN	9
2	PLS 214/2008 - Não Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	45
3	PLS 346/2012 - Não Terminativo -	SEN. MARCO ANTÔNIO COSTA	55
4	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	69
5	PLS 68/2011 - Terminativo -	SEN. JOÃO CAPIBERIBE	82
6	Requerimento 6		97

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

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senadora Lúcia Vânia

VICE-PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE 6390/6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(28)(29)	RJ (61) 3303-5730
Acir Gurgacz(PDT)(39)(40)(53)(54)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(26)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF 6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE 5791/5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Valdir Raupp(PMDB)(34)(41)(42)(56)(57)	RO (61) 3303-2252/2253	1 Romero Jucá(PMDB)(34)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Waldemir Moka(PMDB)(34)	MS 6767 / 6768	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(11)(18)(34)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Lobão Filho(PMDB)(34)	MA (61) 3303-2311 a 2314	3 Roberto Requião(PMDB)(34)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(34)	PB (61) 3303-6747	4 Francisco Dornelles(PP)(17)(34)	RJ 3303-4229
Ricardo Ferraço(PMDB)(34)	ES (61) 3303-6590	5 Clésio Andrade(PMDB)(19)(30)(31)(34)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Eduardo Braga(PMDB)(34)	AM (61) 3303-6230	6 Casildo Maldaner(PMDB)(34)	SC (61) 3303-4206-07
Ciro Nogueira(PP)(34)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Ivo Cassol(PP)(23)(24)(25)(32)(34)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	1 Aécio Neves(PSDB)	MG (61) 3303-6049/6050
Lúcia Vânia(PSDB)	GO (61) 3303-2035/2844	2 Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)	SP 6063/6064
Cyro Miranda(PSDB)(9)(12)	GO (61) 3303-1962	3 Alvaro Dias(PSDB)(12)(15)	PR (61) 3303-4059/4060
Wilder Moraes(DEM)(37)(46)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(37)(47)	MT (61) 3303-4061/1048
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)			
Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Gim(PTB)(45)(55)	DF (61) 3303-1161/3303-1547	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)(44)	MT (61) 3303-6167	3 João Costa(PPL)(51)(52)	TO (61) 3303-6469 / 3303-6472 / 3303-6467
PSOL			
VAGO(27)		1 Randolfe Rodrigues(27)(58)	AP (61) 3303-6568
PSD			
Marco Antônio Costa(35)(38)(48)(49)	TO (61) 3303-2708	1 Sérgio Petecão(13)(14)(20)(22)(35)(36)(38)	AC (61) 3303-6706 a 6713

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

- (13) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (14) Em 14.07.2011, o Senador Reditário Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (15) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (16) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (17) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (18) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditário Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (23) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (24) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (25) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (26) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (27) Vaga cedida temporariamente ao Bloco de Apoio ao Governo (OF. Nº 20/2012-GSRR).
- (28) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (29) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (30) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (31) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMBD nº 36/2012).
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (35) 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.
- (36) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (37) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (38) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (39) 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.
- (40) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (41) 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.
- (42) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (43) Senador Blairo Maggi licenciou-se por 130 dias, a partir de 09.08.12, nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (44) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (45) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarildo Cavalcanti (OF. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).
- (46) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Moraes é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (47) Em 03.09.2012, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em decorrência da designação do Senador Wilder Moraes como titular (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (48) 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.
- (49) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
- (50) 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.
- (51) Em 17.10.2012, foi lido na Sessão Deliberativa Ordinária do Senado Federal o Ofício GSVALV nº 415/2012, do Senador Vicentinho Alves, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o seu afastamento do exercício do mandato para assumir o cargo de Secretário Extraordinário do Estado do Tocantins para Assuntos Legislativos junto ao Congresso Nacional (Diário Oficial do Estado do Tocantins nº 3.735, de 17.10.2012).
- (52) Em 17.10.2012, o Senador João Costa é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Vicentinho Alves (Of. nº 104/2012/BLUFOR/SF).
- (53) 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).
- (54) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 140/2012 - GLDBAG).
- (55) 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".
- (56) 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.
- (57) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 359/2012).
- (58) Em 03/12/2012, o Senador Randolfe Rodrigues é designado membro suplente do PSOL na Comissão (Of. GSRR nº 264/2012).

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

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



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

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 6 de dezembro de 2012
(quinta-feira)
às 09h**

PAUTA

37ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

Deliberativa	
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário 13

Exclusão do item 1 da Pauta e renumeração dos demais itens.

PAUTA

ITEM 1

OFÍCIO "S" Nº 23, de 2012

- Não Terminativo -

Encaminha, nos termos do § 1º do art. 28 da Lei nº 11.079, de 2004, o demonstrativo de impacto orçamentário sobre sua Receita Corrente Líquida relativo à Parceria Público-Privada.

Autoria: Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo (SP)

Relatoria: Senadora Vanessa Grazziotin

Relatório: Pelo conhecimento do Ofício "S" nº 23, de 2012, seu arquivamento e comunicação ao Ministério da Fazenda, o resultado da deliberação.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, de 2008

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Inácio Arruda (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: Pela rejeição

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais em decisão terminativa;
- 2) a matéria constou, também, na Pauta das Reuniões dos dias 28/06/2012, 05/07/2012; e 12/09/2012;
- 3) em 29/08/2012, foi lido o Relatório e concedida vista coletiva aos Senadores nos termos regimentais;
- 4) em 11/10/2012, a matéria foi enviada ao Gabinete do Relator *ad hoc*, Senador Flexa Ribeiro, para reexame.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 346, de 2012

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação e fixar as velocidades máximas permitidas para esse tipo de veículo.

Autoria: Senador Jorge Viana

Relatoria: Senador Marco Antônio Costa

Relatório: Pela aprovação do projeto, com quatro emendas que apresenta.

Observações:

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

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: Pela aprovação, com quatro emendas que apresenta.

Observações:

1) em 11/09/2012 o Relator encaminha novo Relatório;

2) em 31/10/2012, foi lido o Relatório e adiadas a discussão e votação da matéria;

3) em 14/11/2012 a discussão foi encerrada e a votação da matéria adiada;

4) a matéria constou, também, na pauta da reunião dos dias 24 e 31/05, 28/06, 05/07, 29/08, 12/09, 17 e 31/10 e 22 e 28/11/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Quadro comparativo](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, de 2011

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Armando Monteiro (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador João Capiberibe

Relatório: Pela aprovação, nos termos do substitutivo

Observações:

- 1) em 31/05/2011 a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo ofereceu Parecer favorável ao Projeto nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutivo);
- 2) em 05/07/2012 o Relator apresentou nova minuta de Parecer;
- 3) em 31/10/2012, sendo designado relator “ad hoc” o Senador João Capiberibe, foi lido o Relatório e adiadas a discussão e votação da matéria;
- 4) em 14/11/2012, a discussão foi encerrada e a votação da matéria adiada;
- 5) a matéria constou, também, na pauta da reunião dos dias 29/08, 12/09, 17/10 e 22 e 28/11/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 6

REQUERIMENTO Nº , DE 2012

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, requero audiência pública em conjunto com as seguintes comissões: Comissão de Serviços de Infraestrutura, Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa e Comissão de Assuntos Sociais – em aditamento ao Requerimento nº 64/12, para discutir as condições de mercado do transporte aéreo brasileiro, a compra da empresa aérea Webjet pela Gol e a demissão de 850 funcionários da Webjet logo após a conclusão da negociação, bem como o valor das passagens aéreas, conforme noticiado no 28/11/2012 pelo Jornal Correio Braziliense: ...“uma viagem de Brasília para Fortaleza ou Natal entre os dias 26 de dezembro e 2 de janeiro, trechos de ida e volta, pode passar de R\$ 5 mil por passageiro, sem incluir as taxas aeroportuárias. Os valores cobrados pela TAM e pela Azul nesses dois casos superam os bilhetes internacionais da capital federal para Londres e Paris, entre R\$ 4,3 mil e R\$ 4,7 mil, e são quase o dobro da média cobrada no trajeto para Buenos Aires.” Para discorrer sobre esses e outros assuntos correlatos, sugerimos sejam convidadas as seguintes autoridades: 1. Wagner Bittencourt - Ministro da Secretaria de Aviação Civil (SAC); 2. Paulo Sérgio Kakinoff - Presidente da Gol; 3. Marcelo Guaranys - presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); 4. Vinícios Marques de Carvalho - Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE; 5. Presidente do sindicato dos aeroviários; e 6. Presidente do sindicato dos aeronautas.

Autoria: Senador João Capiberibe

1

PARECER Nº , DE 2012

DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Ofício “S” nº 23, de 2012 (Ofício nº 63, de 11 de setembro de 2012, na origem), da Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo – SP, que encaminha nos termos do §1º do art. 28 da Lei nº 11.079, de 2004, o demonstrativo de impacto orçamentário sobre sua Receita Corrente Líquida relativo à Parceria Público-Privada.

RELATORA: Senadora VANESSA GRAZZIOTIN

I – RELATÓRIO

Com o Ofício “S” nº 23, de 2012, o Secretário de Assuntos Jurídicos e Cidadania da Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo, no Estado de São Paulo, submete ao Senado Federal *“o demonstrativo de impacto orçamentário sobre sua Receita Corrente Líquida havida pela contratação de Parceria Público-Privada para a outorga de Sistema de Manejo e Gestão de Resíduos Sólidos, assinada em 20/06/2012.”*

Em anexo ao referido Ofício, consta o Termo de Contrato da referida parceria público-privada.

A matéria foi distribuída para exame desta Comissão, tendo a Srª Presidente, Senadora Lúcia Vânia, designado-me relatora.

II – ANÁLISE

O art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF)

estabelece, dentre as competências desta Comissão, a atribuição de opinar sobre parcerias público-privadas.

Por outro lado, a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito da administração pública, veda a concessão de garantia ou a realização de transferência voluntária, pela União, aos Estados, Distrito Federal e Municípios que extrapolarem – no exercício anterior ou nos dez anos seguintes à contratação – o limite de 5% de suas receitas correntes líquidas com as despesas de caráter continuado decorrentes dos referidos contratos de parcerias público-privadas. Assim prescreve o art. 28 da citada Lei nº 11.079, de 2004, *verbis*:

“Art. 28. A União não poderá conceder garantia ou realizar transferência voluntária aos Estados, Distrito Federal e Municípios se a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas por esses entes tiver excedido, no ano anterior, a cinco por cento da receita corrente líquida do exercício ou se as despesas anuais dos contratos vigentes nos dez anos subsequentes excederem a cinco por cento da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios.” [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 575, de 2012\)](#).

A citada Lei determina, também, que os entes sub-nacionais que contratarem empreendimentos por intermédio de parcerias público-privadas deverão encaminhar ao Senado Federal e à Secretaria do Tesouro Nacional, previamente à contratação, as informações necessárias para cumprimento do limite acima referido. Incluem-se nesse limite as despesas derivadas de contratos de parceria celebrados pela administração direta e indireta, excetuando-se apenas as empresas estatais não dependentes (cf. §§ 1º e 2º do art. 28 da citada Lei nº 11.079, de 2004).

O Ofício em exame data de 11 de setembro de 2012 e refere-se à contratação realizada em 20 de junho de 2012.

Não obstante a comunicação posterior ao fato, resalto nesta análise a seguinte informação prestada pelo Sr. Secretário Municipal: a

despesa com a PPP contratada em relação às RCL, no período de 10 anos compreendido entre os anos de 2012 e 2021, evolui de 1,03% em 2012 para 1,62% em 2015. A partir de 2016, decresce a cada ano até atingir 0,47% em 2021.

Depreende-se que a evolução do referido comprometimento de receitas municipais encontra-se não apenas dentro dos limites legais de 5% das referidas RCL, mas ainda deixa margem para novas contratações da ordem de 3,97% em 2012, com tendência crescente para o próximo decênio, quando deve alcançar 4,53%, em 2021.

Enfatizo que até a edição da MPV nº 575, de 7 de agosto de 2012, o limite máximo permitido para o impacto de PPPs na RCL era de 3%. Mesmo que se considerasse esse limite legal no caso sob exame, tendo em vista que o contrato foi assinado em junho de 2012, a presente contratação estaria dentro do referido limite.

Em outras palavras, do ponto de vista substantivo – qual seja, do controle exercido pelo Senado sobre a extrapolação do limite de endividamento indireto que as contratações de PPPs podem proporcionar, assim como da observância das condições para a concessão de garantias e de realização de transferências voluntárias pela União –, depreende-se que o Município de São Bernardo do Campo cumpre as exigências legais sobre o assunto.

De acordo com o citado Termo de Contrato de Parceria, o Município de São Bernardo do Campo promove a outorga do Sistema Integrado de Manejo e Gestão de Resíduos Sólidos no município à concessionária SBC Valorização de Resíduos S.A., conforme a concorrência pública nº 10.010/2011 e o Processo de Contratação nº 80.097/2011.

Em resumo, o Município de São Bernardo do Campo – SP presta as informações sobre o impacto da contratação de parceria público-privada em suas receitas correntes líquidas e demonstra que esse impacto está dentro dos limites legais e atende plenamente às exigências contidas no art. 28 da Lei nº 11.079, de 2004.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pelo conhecimento do Ofício “S” nº 23, de 2012, por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, e pelo seu subsequente arquivamento, comunicando-se ao Ministério da Fazenda a presente deliberação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



SENADO FEDERAL
OFÍCIO
Nº S/23, DE 2012
(nº 63/2012, na origem)

Ref.: Contratação de PPP

Em 11 de setembro de
2012.

Em atendimento ao mandamento contido no art. 28 da Lei Federal 11.079/2004, o Município de São Bernardo do Campo vem à presença de V. Ex^a. submeter o demonstrativo de impacto orçamentário sobre sua Receita Corrente Líquida havida pela contratação de Parceria Público-Privada para a outorga de Sistema de Manejo e Gestão de Resíduos Sólidos, assinada em 20/06/2012.

Como se pode observar, o endividamento havido pela contratação da PPP está demonstrado pelo período dos próximos 10 (dez) anos, sem que a porcentagem da receita corrente líquida atinja o limite de 5% imposto pelo art. 28 da Lei 11.079/2004, com nova redação dada pela Medida Provisória 575 de 07 de agosto de 2012.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO
Secretaria de Assuntos Jurídicos e Cidadania

Observe-se ainda que mesmo que se adote como critério-limite a porcentagem anterior, de 3% sobre a Receita Corrente Líquida, o Município encontraria folga para a contratação de outras parcerias, conforme descrito no relatório anexo.

Assim sendo, cumprindo o quanto exige a legislação federal no que diz respeito ao limite de endividamento municipal, aproveitamos o ensejo para cumprimentá-la e apresentar as nossas estimas e consideração.



MARCOS MOREIRA DE CARVALHO
Secretário de Assuntos Jurídicos e Cidadania

SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTUTURA – CI
Exa. Presidente LÚCIA VÂNIA
Praça dos Três Poderes – Brasília - DF
CEP 70165-900

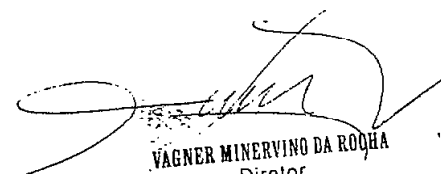
SECRETARIA DE FINANÇAS
Departamento de Contabilidade e Controladoria

IMPACTO DAS PPP SOBRE A RCL - Medida Provisória 575 de 07/08/2012

ANO	RCL	Despesa com PPP já contratada R\$ (*)	% da RCL Comprometido	Margem para Novas PPP R\$	% da RCL para Novas PPP
2012	2.417.635.928,21	25.004.118,74	1,03%	95.877.677,67	3,97%
2013	2.519.901.928,06	34.872.310,84	1,38%	91.122.785,56	3,62%
2014	2.626.493.779,62	40.439.728,70	1,54%	90.884.960,28	3,46%
2015	2.737.594.466,50	44.431.741,90	1,62%	92.447.981,43	3,38%
2016	2.853.394.712,43	40.242.642,82	1,41%	102.427.092,80	3,59%
2017	2.974.093.308,77	35.876.344,86	1,21%	112.828.320,58	3,79%
2018	3.099.897.455,73	31.325.352,49	1,01%	123.669.520,29	3,99%
2019	3.231.023.118,11	26.581.853,15	0,82%	134.969.302,76	4,18%
2020	3.367.695.396,01	21.637.703,78	0,64%	146.747.066,02	4,36%
2021	3.510.148.911,26	16.484.416,90	0,47%	159.023.028,67	4,53%

(*) As despesas obrigatórias consideram os acréscimos líquidos decorrentes da PPP e para sua atualização utilizou-se a mesma metodologia da projeção da RCL, conforme Manual de Instrução de Pleitos vigente.

SF-3, 22 de agosto de 2012


VAGNER MINERVINO DA ROCHA
 Diretor
 SF-3

Termo de Contrato SA. 200.2 n.º 114/2012

Processo de Contratação n.º 80.097/2011

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO E MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA
DEPARTAMENTO DE MATERIAIS E PATRIMÔNIO

TERMO DE CONTRATO DE PARCERIA PÚBLICO PRIVADA
SA. 200.2 N.º 114/2012

EMENTA: TERMO DE CONTRATO DE
CONCESSÃO DE PARCERIA PÚBLICO – PRIVADA
– PPP OBJETIVANDO A OUTORGA DO SISTEMA
INTEGRADO DE MANEJO E GESTÃO DE
RESÍDUOS SÓLIDOS NO MUNICÍPIO DE SÃO
BERNARDO DO CAMPO

CONCESSIONÁRIA: SBC VALORIZAÇÃO DE
RESÍDUOS S.A.

CONCORRÊNCIA Nº. 10.010/2011

Por este instrumento, as partes, de um lado, o **MUNICÍPIO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO**, inscrito no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda sob o n.º 46.523.239/0001-47, neste ato representado pelo Ilmo. Sr. Prefeito, Sr. **LUIZ MARINHO**, doravante denominado apenas **MUNICÍPIO**, e, de outro, a empresa **SBC VALORIZAÇÃO DE RESÍDUOS S.A.**, com endereço Rua Tietê, 232, Parte, Rudge Ramos, São Bernardo do Campo, SP, constituído pela empresa **REVITA ENGENHARIA S/A.**, com sede na Rua Clodomiro Amazonas, 249, 2º andar, Itaim Bibi, São Paulo, SP, inscrita no CNPJ sob o n.º 08.623.970/0001-55, neste ato representado pelo Sr. **MARCO AURÉLIO SEIXAS**, brasileiro, casado, economista, residente e domiciliado a Rua Valdomiro Silveira nº. 20, apto. 72, Santos, São Paulo, portador do RG nº. 10.343.043-SSP/SP e CPF 042.576.488-56 e a empresa **LARA CENTRAL DE TRATAMENTO DE RESÍDUOS LTDA**, com sede na Avenida Guaraciaba, 430, Sertãozinho, Mauá, SP, inscrita no CNPJ sob o n.º 57.543.001/0001-08, neste ato representado pelo Sr. **ADALBERTO COPPINI FILHO**, brasileiro, casado, administrador de empresas, residente e domiciliado na Avenida Guaraciaba nº. 430, Mauá, São Paulo, portador do RG nº. 7.532.012-SSP/SP e CPF 007.134.928-64, doravante designada simplesmente **CONCESSIONÁRIA**, tendo em vista o constante e decidido no Processo de Contratação n.º 80.097/2011 doravante referido simplesmente como **PROCESSO**, em especial a deliberação da Comissão de Julgamento de Licitações – COJUL n.º 119/2012, inserta às fls. 9806/9807 do mencionado processo, devidamente homologada pelo Sr. Prefeito às fls. 9820, resolvem celebrar o presente contrato, nos termos das disposições a seguir discriminadas:

DO OBJETO

1.0 – A **CONCESSIONÁRIA** obriga-se em regime de Parceria Público-Privada, a execução do sistema integrado de manejo e gestão de resíduos sólidos, de acordo com sua proposta técnica e comercial, rigorosamente dentro das especificações técnicas constantes do edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 e seus anexos, os quais, para todos os efeitos, fazem parte desta avença.

1.1 – Compreendem no objeto deste contrato os seguintes serviços e atividades:

1.1.1 – Coleta manual e mecanizada e transporte de resíduos sólidos domiciliares e de varrição;

1.1.2 – Varrição manual e mecanizada de vias e logradouros públicos;

1.1.3 – Fornecimento, implantação, manutenção e higienização de papeleiras;

1.1.4 – Coleta e transporte de grandes objetos;

1.1.5 – Lavagem manual e mecanizada de vias e logradouros públicos;

1.1.6 – Operação feira limpa;

1.1.7 – Limpeza de núcleos e áreas de difícil acesso;

1.1.8 – Roçada, corte de mato e de gramíneas e capinação mecânica e química;

1.1.9 – Poda de galhos de árvores, transporte e trituração;

1.1.10 – Remoção de árvores e reparos em passeios danificados pela remoção de árvores;

1.1.11 – Limpeza de bocas de lobo e de córregos e transporte de resíduos;

1.1.12 – Limpeza de piscinões municipais, transporte e tratamento dos resíduos;

1.1.13 – Serviços gerais de limpeza pública;

1.1.14 – Programa de informação e de educação ambiental;

1.1.15 – Sistema de monitoramento, controle e avaliação dos serviços;

1.1.16 – Programa de minimização de resíduos – coleta seletiva, implantação de PEVs e Ecopontos e Programa de gestão integrada e de manejo de resíduos da construção civil – RCC;

1.1.17 – Remediação da área do antigo lixão do Alvarenga;

1.1.18 – Sistema de Processamento e Aproveitamento de Resíduos e Unidade de Recuperação de Energia (SPAR-URE-SBC);

1.1.19 – Outros serviços apresentados na proposta técnica inserida nos autos às fls. 6195/9656.

DO PRAZO DE EXECUÇÃO E DE VIGÊNCIA DO CONTRATO

2.0 – O prazo de vigência da concessão será de 30 (trinta) anos, contados a partir da data da assinatura deste contrato de PPP, podendo ser prorrogado por mais 5 (cinco) anos, nos termos da Lei.

2.1 – Os prazos para o cumprimento de todas as obrigações, formalidades e início de cada etapa dos serviços contratados deverão seguir rigorosamente o cronograma apresentado pela **CONCESSIONÁRIA** em sua proposta técnica, o qual faz parte deste contrato e balizará o controle e fiscalização dos serviços, e cujo descumprimento ensejará a aplicação das penalidades cabíveis.

DAS CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO E FISCALIZAÇÃO

3.0 – Os serviços serão iniciados pela **CONCESSIONÁRIA** somente após o recebimento da respectiva Ordem de Serviço para o início do contrato, a qual deverá ser retirada no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis, contados da comunicação do **MUNICÍPIO**.

3.1 – A **CONCESSIONÁRIA** fica obrigada a aceitar, nas mesmas condições iniciais, acréscimos ou supressões nos serviços, até o limite previsto no § 1º, do artigo 65, da Lei Federal n.º 8.666/93, sobre o valor inicial atualizado do contrato.

3.2 – Após o recebimento da Ordem de Serviço, a **CONCESSIONÁRIA** deverá iniciar suas atividades, conforme cronograma apresentado em sua Proposta Técnica, cumprindo todas as obrigações impostas no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011, no contrato, na proposta técnica e no termo de referência.

3.3 – A partir do início da execução contratual, é dever da **CONCESSIONÁRIA** a obtenção de todas as licenças e alvarás necessários para a execução dos serviços contratados, e também do licenciamento ambiental do SPAR-URE-SBC, observando rigorosamente a legislação pertinente e prazos estabelecidos no cronograma.

3.4 – A **CONCESSIONÁRIA** fica obrigada a elaborar o projeto executivo dos serviços, o que será feito mediante apresentação dos Planos de Trabalho para todos os serviços, em estrita conformidade com a proposta técnica apresentada, conforme especificações do Termo de Referência, sendo que a execução de todos os serviços e obras deverá observar as normas contidas neste mesmo anexo.

3.5 – As contratações, inclusive de mão de obra, feitas pela **CONCESSIONÁRIA** serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados por ela e o **MUNICÍPIO**.

DOS PREÇOS E DOS PAGAMENTOS

4.0 – A remuneração da **CONCESSIONÁRIA** será efetivada mediante pagamento do valor por ela apresentada, fundamentada por valor global e contratual dos serviços, considerando 80% de teto máximo em função da execução adequada dos serviços e após mediação realizada pelo **MUNICÍPIO** e 20% atribuída à avaliação qualitativa dos mesmos, nos termos dispostos pelo Anexo I-F do edital em consonância com a proposta e planilhas que a compõem, partes integrantes deste contrato, abatidos os valores de receitas acessórias percebidas pela **CONCESSIONÁRIA**. Estima-se que o valor global do contrato seja de R\$ 4.269.020.219,89 (quatro bilhões, duzentos e sessenta e nove milhões, vinte mil, duzentos e dezenove reais e oitenta e nove centavos), nos 30 anos de concessão.

4.1 – Juntamente com a nota fiscal, a **CONCESSIONÁRIA** enviará mensalmente o relatório de todos os serviços prestados, indicando seus quantitativos, bem como a relação das receitas acessórias obtidas durante o período, as quais gerarão os descontos nas faturas, observando-se o seguinte:

4.1.1 – Após a implantação do SPAR-URE-SBC e início de sua operação, com a ocorrência de receitas acessórias não previstas no Plano de Negócio da **CONCESSIONÁRIA**, esta deverá repassar 10% (dez por cento) do lucro líquido advindo destas receitas ao **MUNICÍPIO**, em forma de desconto mensal do valor pago como contraprestação dos serviços.

4.1.1.1 – Igualmente, este mesmo percentual de desconto deverá ser ofertado com o crescimento da receita advinda do tratamento de outros resíduos, da prestação de outros serviços/contratos com terceiros e outros fatores de geração de receitas não considerados na proposta técnica.

4.1.1.2 – Consideram-se receitas acessórias aquelas que sejam obtidas pela **CONCESSIONÁRIA** durante toda a vigência da outorga da concessão, não previstas na proposta técnica e comercial da mesma.

4.1.1.3 – Entende-se por receitas complementares aquelas previstas e estimadas nas propostas técnicas e comercial da **CONCESSIONÁRIA**, a exemplo da venda de energia, de materiais recicláveis, de composto orgânico e outras.

4.2 – O faturamento dos serviços prestados ao **MUNICÍPIO** serão efetuados mensalmente, devendo ser apresentados até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente àquele a que se refere a prestação dos serviços executados.

4.3 – A aceitação da nota fiscal e o pagamento correspondente não isentarão a **CONCESSIONÁRIA** das responsabilidades contratuais ou implicarão no recebimento definitivo dos serviços, que somente se dará mediante verificação do cumprimento das condições de execução dos serviços;

4.4 – O pagamento da nota fiscal será efetuado em até 30 (trinta) dias corridos, mediante crédito em conta corrente de titularidade da **CONCESSIONÁRIA**, contados da data de aceitação da nota fiscal/fatura.

4.5 – Nas notas fiscais emitidas deverá constar o número deste contrato.

4.6 – Para efeito de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão da PPP, com relação ao crescimento da geração de resíduos no **MUNICÍPIO**, deverão ser considerados os seguintes aspectos:

a) A diretriz de redução na geração de resíduos incorporada pelo Plano Municipal de Resíduos - Cenário 1, que projetou a curva de crescimento de geração na perspectiva nesta redução;

b) Que o novo sistema de limpeza pública definido para o **MUNICÍPIO** adotou diversos programas neste intuito, e considerando ainda que o novo sistema de remuneração pelos serviços prestados, pelo valor global, deve estabelecer uma lógica econômica capaz de premiar a eficiência.

4.7 – Com base nas diretrizes acima definidas, fica estipulado que somente será considerado para efeito de repactuação do contrato, o crescimento da geração de resíduos superior a 15% (quinze por cento) do previsto e projetado no Plano Municipal de Resíduos do **MUNICÍPIO**.

4.8 – Na ocorrência do crescimento na geração de resíduos nas condições desta cláusula, só será incorporado nos cálculos 50% (cinquenta por cento) deste crescimento, repactuando-se a cada 12 (doze) meses.

4.9 – Definido o balanço de massa e os processos tecnológicos da proposta da **CONCESSIONÁRIA**, após a implantação e início da operação do SPAR-URE-SBC, os custos com a disposição final das cinzas e escórias deverão ser objeto de repactuação de preços, caso os mesmos não sejam classificados como: Cinzas de filtros: Classe I e Escórias: Classe II, pelos órgãos ambientais competentes.

4.10 – Ressalvado o disposto na cláusula 4.7 deste contrato, na ocorrência de fatores que gerem o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, desde que comprovados pela **CONCESSIONÁRIA**, nos termos previstos no artigo 65, II, "d" da Lei Federal n.º 8.666/93, será concedida a repactuação de preços.

4.10.1 – Será objeto de repactuação de preços a ocorrência de incentivos fiscais e isenções tributárias que incidam na prestação dos serviços, o que gerará desconto em favor do **MUNICÍPIO**.

4.10.2 – A **CONCESSIONÁRIA** terá direito à repactuação de preços imediata quando houver modificação dos fatores de formação de preços para o tratamento de resíduos do SPAR-URE-SBC, considerados em sua proposta comercial, tais como valor de venda da energia, valor de compra do gás para co-geração de energia, custo de disposição de cinzas e escórias e outros. A concessão da repactuação, neste caso, terá como termo inicial a data da ocorrência do fato gerador do desequilíbrio.

4.11 – Ultrapassados os 12 (doze) meses da apresentação da proposta, conforme estabelece a Lei Federal n.º 10.192, de 14 de fevereiro de 2001, mediante o requerimento expresso da **CONCESSIONÁRIA**, os preços serão reajustados, obedecido o seguinte critério:

4.12 – Fica definido o IPCA como índice geral de preços básico a ser utilizado, como segue:

a) **Na eleição do índice:**

- um mês de retroação da data base (mês da entrega da proposta);
- um mês de retroação da incidência.

b) **Na incidência:** A variação apurada será aplicada sobre o preço proposto e incidirá no 13º mês contado da data de apresentação da proposta e assim sucessivamente.

4.13 – Havendo necessidade de readequação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, serão utilizados como parâmetros iniciais de recomposição os valores previstos na proposta comercial, em confronto com as justificativas e elementos comprobatórios pertinentes, segundo as disposições contratuais.

5.0 – Antecedendo à assinatura deste instrumento, a **CONCESSIONÁRIA** prestou garantia observando as estipulações do edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011, optando pela modalidade Seguro Garantia, no valor de R\$ 6.275.261,25, com validade até 20/06/2013, que corresponde a 5% (cinco por cento) do valor anual do contrato.

5.1 – Igualmente, a **CONCESSIONÁRIA** apresentará o Seguro de Performance do empreendimento do SPAR-URE-SBC, que será identificado a época oportuna.

5.2 – A garantia e seguros prestados deverão abranger todo o período contratual, devendo a **CONCESSIONÁRIA** prorrogá-la, renová-la e atualizá-la a cada término do vencimento, sendo restituída após o término do contrato de PPP, desde que o mesmo tenha sido cumprido satisfatoriamente.

5.2.1 – Caso este contrato seja estendido ou prorrogado, a validade da garantia deverá ser renovada, de modo a abranger o período total de execução.

5.3 – No caso de depósito em títulos da dívida pública, a Secretaria Municipal de Finanças, efetuará análise prévia dos mesmos objetivando verificar as condições de mensuração de valor e de resgate.

5.4 – O **MUNICÍPIO** se reserva o direito de efetuar cobrança ou descontar de valores devidos à **CONCESSIONÁRIA** no caso do valor da garantia ser insuficiente para cobrir danos ou multas.

DOS BENS

6.0 – Todas as Centrais de Triagem, Papeleiras, Contêineres, Caçambas, equipamentos utilizados nos PEV's e nos Ecopontos, bem como outros bens instalados na execução dos serviços objeto desta concessão, e ainda todas as instalações, equipamentos e sistemas implantados para a operação e funcionamento do SPAR-URE-SBC, serão revertidos ao patrimônio do **MUNICÍPIO** ao final do contrato de Parceria Público Privada oriundo deste contrato.

6.1 – A **CONCESSIONÁRIA** deverá manter os bens e equipamentos utilizados na prestação de todos os serviços, bem como todas as instalações e equipamentos do SPAR-URE-SBC renovados, não permitindo a depreciação dos mesmos, buscando sempre a adequação às evoluções tecnológicas.

DA EXTINÇÃO DO CONTRATO

7.0 – Considerar-se-á extinto o presente contrato nas seguintes hipóteses, ressalvados o caso de força maior, plenamente justificado:

- I) término do prazo contratual;
- II) encampação;
- III) caducidade;
- IV) rescisão;
- V) anulação; ou
- VI) falência ou extinção da SPE.

7.1 – A extinção da concessão devolve ao **MUNICÍPIO** os direitos e deveres relativos à prestação dos serviços, bem como os bens referidos na cláusula anterior.

7.2 – Após a extinção do contrato, o **MUNICÍPIO** procederá aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, salvo na hipótese de término do prazo contratual, quando estas providências deverão ser adotadas com antecedência.

7.3 – Extinto o contrato antes de seu termo, o **MUNICÍPIO**, sem prejuízo de outras medidas cabíveis, poderá:

- I) ocupar, temporariamente, bens móveis e imóveis e valore-se de pessoal empregado na prestação dos serviços da concessão considerados imprescindíveis à sua continuidade;
- II) manter os contratos firmados pela SPE com terceiros, pelo prazo e nas condições inicialmente ajustados, respondendo os terceiros pelos prejuízos decorrentes do não cumprimento das obrigações assumidas.

7.4 – Considera-se encampação a retomada das atividades integrantes da concessão desta parceria público-privada, pelo **MUNICÍPIO**, durante o prazo do contrato, em face das razões de interesse público, mediante Lei autorizativa específica e precedida de pagamento de indenização.

7.5 – O contrato poderá ter sua caducidade declarada pelo **MUNICÍPIO**, respeitado o processo administrativo que assegure ampla defesa da SPE, nas hipóteses de;

I) inexecução total do objeto da PPP;

II) não implantação de algum dos Programas definidos no item 5.1.11 do Anexo I – Termo de Referência, bem como outros Programas que a **CONCESSIONÁRIA** tenha apresentado em sua proposta técnica;

III) deficiência reiterada na prestação dos serviços objeto da concessão;

IV) descumprimento das obrigações de realização de obras ou melhorias, bem como aquisição de bens previstos no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 e todos os seus anexos, bem como no contrato;

V) descumprimento as metas de universalização e de qualidade dos serviços, previstas na legislação e no contrato;

VI) transferência do controle societário, cisão, fusão, incorporação ou redução do capital social da SPE, sem prévia anuência do **MUNICÍPIO**;

VII) transferência do contrato sem prévia anuência do **MUNICÍPIO**;

VIII) dissolução ou falência da **CONCESSIONÁRIA**.

7.4 – A declaração de caducidade não elidirá a aplicação das penalidades cabíveis, nos termos do edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 e seus anexos, pelas infrações praticadas pela SPE.

7.5 – A anulação será decretada pelo **MUNICÍPIO** ou pelo Poder Judiciário, em caso de irregularidade grave e insanável do contrato, observado o regime de indenização previsto na Lei Federal n.º 8.987/95.

DAS PENALIDADES

8.0 – Pela inobservância parcial ou total das obrigações previstas na legislação em vigor, em especial, das previstas neste contrato, no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 e todos os seus anexos, o **MUNICÍPIO** poderá, de acordo com a natureza da infração e ao objeto do contrato a que se referir, aplicar à **CONCESSIONÁRIA**, independentemente da ordem, as seguintes sanções:

- I) Advertência;
- II) Multa;
- III) Intervenção temporária dos serviços;
- IV) Suspensão do direito de licitar com o **MUNICÍPIO**;
- V) Declaração de Inidoneidade.

8.1 – Pela inexecução total do objeto deste contrato, caberá a aplicação da multa de 5% (cinco por cento) do valor adjudicado, sem prejuízo da penalidade de suspensão do direito de licitar com o **MUNICÍPIO** e a caducidade da outorga.

8.2 – Pela não implantação de algum dos Programas definidos no item 5.1.11 do Anexo I – Termo de Referência, bem como outros Programas que a **CONCESSIONÁRIA** tenha apresentado em sua proposta técnica, será aplicada multa correspondente a 3% (três por cento) do valor total do contrato e a caducidade da outorga.

8.3 – Pela operação inadequada ou mau gerenciamento dos serviços, assim como o não cumprimento dos parâmetros e metas de qualidade nos serviços arrolados, dentro dos prazos estabelecidos, ensejará a multa correspondente a 0,1% (zero vírgula um por cento) ao dia do valor mensal do contrato, até a resolução do problema, conforme infrações abaixo:

- a) Atraso injustificado para o início dos serviços;

- b) Não disponibilização efetiva das instalações necessárias à execução do contrato, incluindo instalação administrativa; oficina; almoxarifado; estoque de equipamentos, componentes e peças; garagens e outras unidades indispensáveis aos serviços;
- c) Não disponibilização de equipamentos, veículos, caminhões, máquinas, contêineres, caçambas, papeleiras, instalações dos Ecopontos e dos PEV's e todos os demais necessários à execução contratual;
- d) Não disponibilização de reserva técnica para a toda frota, contêineres, caçambas, papeleiras, instalações dos Ecopontos e dos PEV's e todos os demais equipamentos;
- e) Não manter o sistema de monitoramento e controle dos serviços, incluindo a instalação nos equipamentos e veículos, com a utilização de tecnologias de Sistema de Posicionamento Global – GPS;
- f) Não disponibilização de mão-de-obra em quantidade adequada às exigências do edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 e suficiente para a realização dos serviços contratados;
- g) Não oferecimento de treinamentos e cursos aos empregados da **CONCESSIONÁRIA**;
- h) Não fornecimento de uniformes completos, equipamentos de proteção individual e pela falta de sinalização para proteção individual e coletiva dos trabalhadores e terceiros;
- i) Falta ou atraso no cumprimento de determinação para substituição de empregados no prazo de 24 horas;
- j) Pela alteração dos planos de trabalho sem previa autorização do **MUNICÍPIO** impedimento de acesso da Fiscalização às oficinas e outras dependências utilizadas pela **CONCESSIONÁRIA**;
- k) Falta de comunicação aos munícipes dos serviços e horários em que serão realizados ou da alteração dos mesmos;

-
- l) Não observância ou inexecução do cronograma de serviços programado pela administração pública;
- m) Pelo uso de veículos sem condições de limpeza e conservação, ou veículos que causem o derramamento de detritos no trajeto; por falta de pás ou vassouras e limpeza incompleta de locais aonde tenha caído detritos;
- n) Por circuito de coleta não realizado, a partir da data de implantação total dos serviços, entendendo-se como circuito de coleta o percurso total das vias e trechos de vias atendidos por um veículo coletor num período de trabalho (as feiras livres serão consideradas individualmente como circuitos de coleta, para efeito de aplicação de penalidades);
- o) Por circuitos não completados, abandono sistemático de recipientes ou sacos plásticos;
- p) Pela falta de comunicação aos munícipes dos serviços e horários em que serão realizados ou da alteração dos mesmos;
- q) Por não atendimento às obrigações de lavagem, higienização, desinfecção, desodorização, manutenção e substituição dos veículos, caminhões, coletores, contêineres, caçambas, banheiros químicos e outros equipamentos;
- r) Pela utilização de produtos químicos sem a devida regularização ambiental e sem os devidos registros nos órgãos de controle, bem como uso de herbicidas esterilizantes de solo que prejudiquem a fertilidade;
- s) Pela verificação de falha na operação e execução dos serviços de limpeza de bocas de lobo e córregos, limpeza dos piscinões, transporte e tratamento dos resíduos deles derivados, não realizando a desobstrução destes locais;
- t) Pela não retirada de resíduos de entulhos e bens inservíveis nas calçadas, canteiros laterais e centrais, vias e logradouros públicos, próprios municipais, viadutos, alças de acesso, e seu transporte para as destinações adequadas;

- u) Pela disposição irregular de resíduos recolhidos dos pontos viciados do **MUNICÍPIO**;
- v) Pela inobservância dos requisitos mínimos exigidos para as caçambas estacionárias, especialmente com a existência de rampas acopladas para os resíduos da construção civil e sua classificação como classe "A" (limpo) e classes "C" e "D" (sujos), conforme Resolução 307, de 05 de julho de 2002 do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente;
- w) Pelo não cumprimento das exigências estabelecidas no projeto de remediação da área do Alvarenga, conforme proposta técnica da **CONCESSIONÁRIA**, ou pela realização de atividades que afrontem ou ainda, que sejam incompatíveis com o Plano de Remediação da antiga área de lixão do Alvarenga aprovado pela CETESB;

8.4 – Relativamente ao Sistema de Processamento e Aproveitamento de Resíduos e Unidade de Recuperação de Energia – SPAR-URE-SBC serão aplicadas multas correspondentes a 5% (cinco por cento) do valor anual do contrato, pelas infrações abaixo:

- a) Não observância em qualquer uma das etapas de implantação do SPAR-URE-SBC, em descumprimento à proposta técnica e planos de trabalho;
- b) Pelo atraso injustificado no início de operação do SPAR-URE-SBC, em descumprimento ao cronograma de execução;
- c) Pela demora injustificada da **CONCESSIONÁRIA** no processo de obtenção do licenciamento ambiental do SPAR-URE-SBC junto à Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo, que configurem medidas protelatórias para o início da implantação do sistema;
- d) Pelo descumprimento na instalação dos equipamentos que compõem o SPAR-URESBC, bem como na utilização de tecnologias e/ou processos diferentes daqueles apresentados na proposta técnica e planos de trabalho, não aprovados pela Municipalidade;
- e) Não atendimento das exigências ambientais constantes do licenciamento, bem como todas as exigências de mitigação e compensação ambiental definidos pelos órgãos de controle;

f) Pela não apresentação do seguro de performance do empreendimento do SPAR-URE-SBC que garanta o desempenho e eficiência do sistema proposto;

8.5 – Pela não apresentação dos parâmetros de monitoramento e qualidade do ar, de acordo com o Termo de Referência para Estudo de Impacto Ambiental – EIA do SPAR-URE-SBC, fica a **CONCESSIONÁRIA** sujeita à multa de 0,1% (zero vírgula um por cento) sobre o valor mensal do contrato, por dia, até que sejam apresentados.

8.6 – No caso de vencimento do prazo de validade da garantia sem que seja efetuada a renovação ou prorrogação da mesma, fica a **CONCESSIONÁRIA** sujeita à multa de 1,0% (um por cento) do valor mensal do contrato, independente da obrigatoriedade de renovação da garantia.

8.7 – No caso de interrupção injustificada dos serviços, salvo motivo de força maior ou caso fortuito devidamente comprovado, a multa será de 0,1% (zero vírgula um por cento) sobre o valor mensal do contrato, por dia, até que sejam reiniciados os serviços.

8.8 – Pelo não cumprimento de qualquer das cláusulas do contrato, exceto aquelas cujas sanções são as já estabelecidas, ficará a **CONCESSIONÁRIA** sujeita à multa de 1% (um por cento) do valor mensal do contrato e, na reincidência, ao dobro, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal que couber.

8.9 – Todas as multas previstas neste item serão aplicadas em dobro no caso de reincidência.

8.10 – Poderá o **MUNICÍPIO**, na eventualidade de quaisquer irregularidades, expedir notificação escrita à **CONCESSIONÁRIA**, para que regularize os trabalhos, antes da aplicação das penalidades previstas.

8.11 – Os valores das multas serão sempre atualizados até o mês da aplicação dos mesmos.

8.12 – As multas são independentes entre si; a aplicação de qualquer penalidade prevista no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 não exclui a possibilidade de aplicação das demais, bem como das previstas nos artigos 81 e 86 a 88, da Lei Federal n.º 8.666/93 com suas alterações.

8.13 – O valor relativo às multas eventualmente aplicadas será deduzido da garantia contratual ou de pagamentos devidos pelo **MUNICÍPIO**, oriundos da contratação. No caso de impossibilidade, será o valor inscrito na dívida ativa, para cobrança judicial.

8.14 – O **MUNICÍPIO** poderá determinar a intervenção, por meio de decreto, nas seguintes situações:

- a) paralisação injustificada das atividades, assim entendida a interrupção dos serviços fora das hipóteses contratuais e legais e sem apresentação de razões plausíveis, aceitas pelo **MUNICÍPIO**;
- b) inadequação, insuficiência ou deficiência grave dos serviços prestados, não resolvidas em prazo fixado pelo **MUNICÍPIO** para regularização da situação;
- c) desequilíbrio econômico-financeiro decorrente de má-administração que coloque em risco a continuidade dos serviços;
- d) infração à ordem econômica, nos termos da legislação própria;
- e) utilização da infra-estrutura para fins ilícitos;
- f) omissão na prestação de contas ao **MUNICÍPIO** ou oferecimento de óbice à atividade fiscalizatória que pressuponha a prática de qualquer das ocorrências previstas acima;
- g) outras hipóteses em que haja risco à continuidade, qualidade e generalidade dos serviços ou possam acarretar prejuízo à saúde pública ou ao meio ambiente.

8.14.1 – Não será decretada a intervenção quando, a juízo do **MUNICÍPIO**, esta for considerada inócua, injustamente benéfica à **CONCESSIONÁRIA** ou desnecessária.

DAS OBRIGAÇÕES E DIREITOS DO MUNICÍPIO

9.0 – Prestar todas as informações e dados necessários para a execução dos serviços;

9.1 – Fiscalizar, regular, controlar e acompanhar permanentemente a execução dos serviços, visando o atendimento das normas, especificações e instruções estabelecidas, devendo intervir quando necessário, a fim de assegurar sua regularidade e fiel cumprimento;

9.2 – Solicitar, a qualquer tempo, dados e informações referentes aos serviços objeto do contrato;

9.3 – Proceder à vistoria das instalações, em conjunto com a licitante vencedora, antes do início dos serviços e periodicamente, lavrando ata com relatório da situação observada;

9.4 – Disponibilizar a área necessária à implantação do SPAR-URE-SBC;

9.5 – Disponibilizar áreas necessárias à implantação dos Ecopontos;

9.6 – Remunerar os serviços objeto da presente contrato na forma e nas condições pactuadas no contrato;

9.7 – Efetuar a fiscalização e avaliação das atividades, dos serviços e/ou obras, exigindo o cumprimento do contrato e a manutenção da cidade;

9.8 – Aplicar as penalidades previstas no contrato, de acordo com a legislação;

9.9 – Exigir a troca de veículo ou equipamento que não seja adequado às exigências do serviço;

9.10 – Solicitar as correções, reparos, remoções, reconstruções ou substituições que se fizerem necessárias;

9.11 – Fiscalizar as balanças, podendo indicar funcionário para acompanhar as operações de pesagem;

9.12 – Responsabilizar-se pelo ônus das desapropriações e instituir servidões necessárias à execução dos serviços;

9.13 – Proceder as alterações para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

9.14 – Controlar e gerenciar os procedimentos para a obtenção do licenciamento ambiental do SPAR-URE-SBC junto à CETESB, podendo colaborar e intervir nos trâmites processuais.

DAS OBRIGAÇÕES E DIREITOS DA CONCESSIONÁRIA

10.0 – Executar todos os serviços adequadamente, na forma da lei, das normas técnicas aplicáveis e do contrato, com o rigoroso cumprimento das características mínimas exigidas no Termo de Referência, bem como aquelas apresentadas na proposta técnica, projeto executivo, planos de trabalho aprovados e outros documentos técnicos existentes;

10.1 – Responder integralmente pela execução de todos os serviços contemplados no contrato de Parceria Público Privada, por sua implantação, operacionalização e manutenção, em todas as etapas, e conforme cronograma de execução;

10.2 – Manter durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação, inclusive o(s) responsável(is) técnico(s) apresentado(s) para atendimento do item 4.1.4, alíneas III e IV do edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 que rege a licitação, os quais somente poderá(ao) ser substituído(s) por profissional(is) de experiência equivalente ou superior, desde que aprovado pelo **MUNICÍPIO**;

10.3 – Cumprir os prazos determinados no cronograma de execução dos serviços objeto desse contrato;

10.4 – Responsabilizar-se integralmente, perante terceiros, durante a vigência do contrato, pelos atos praticados pelo seu pessoal e pelo uso dos equipamentos e veículos, isentando o **MUNICÍPIO** de quaisquer reclamações, multas ou indenizações, bem como de quaisquer vínculos empregatícios;

10.5 – Elaborar e apresentar o Projeto Executivo, contemplando todos os Planos de trabalho e requisitos do Termo de Referência e da proposta técnica apresentada, nos prazos fixados no cronograma;

10.6 – Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão e zelar pela sua integridade;

10.7 – Manter os equipamentos, máquinas e veículos em bom estado de funcionamento e dentro dos padrões de controle ambiental exigidos, quanto à poluição do ar e sonora, e em estrita observância às normas federais, estaduais e municipais;

10.8 – Manter reserva técnica de todos os equipamentos, veículos, máquinas, contêineres, caçambas e todos os demais equipamentos necessários à execução contratual;

10.9 – Fornecer toda a mão-de-obra necessária à execução dos serviços e manter a sua equipe identificada fornecendo uniformes e calçados padronizados, com os equipamentos de proteção individual (EPI), conforme exigências das leis trabalhistas, necessárias ao seguro desempenho de suas funções;

10.10 – Manter as logomarcas do **MUNICÍPIO** em todos os veículos e materiais de divulgação;

10.11 – Confeccionar e colocar nos locais de trabalho sinalização visual completa;

10.12 – Em prejuízo de suas responsabilidades, poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias e complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados, não se estabelecendo qualquer vínculo entre estes e o **MUNICÍPIO**;

10.13 – Cumprir as exigências ambientais impostas pelos órgãos governamentais responsáveis pelo controle do meio ambiente;

10.14 – Responder integralmente pelas penalidades aplicadas pelos Órgãos Governamentais referidos, em decorrência dos serviços executados;

10.15 – Cumprir as exigências impostas pelos Órgãos Governamentais responsáveis pela segurança, higiene e medicina do trabalho;

10.16 – Prestar, sempre que solicitada, orientação e demais esclarecimentos referentes à execução dos serviços, aos técnicos do **MUNICÍPIO**, bem como enviar todos os elementos e comunicações referentes à execução do objeto contratual, por correspondência protocolizada ou meio eletrônico;

10.17 – Permitir ao pessoal da fiscalização do **MUNICÍPIO**, desde que devidamente identificados, livre acesso aos seus depósitos, oficinas, garagens e outras dependências, possibilitando a vistoria das instalações, anotações relativas aos equipamentos, ao pessoal e ao material, fornecedores, e elementos referentes aos serviços;

10.18 – Captar, aplicar e gerir recursos financeiros necessários à execução do contrato, podendo os mesmos ser de origem interna ou externa;

10.19 – Disponibilizar ao **MUNICÍPIO**, quando solicitado, os documentos, estudos e projetos necessários à obtenção das Licenças Ambientais, facilitando a co-gestão e apoio aos trâmites processuais junto aos órgãos ambientais;

10.20 – Obter, junto aos órgãos competentes, a renovação das licenças ambientais, bem como as demais licenças necessárias à efetiva execução de todos os serviços de limpeza e gestão, bem como para a implantação e operação da SPAR-URE-SBC;

10.21 – Observar rigorosamente os planos de trabalho apresentados na proposta técnica, cumprindo as frequências estabelecidas para os serviços de coleta de resíduos, coleta containerizada, varrição manual e mecanizada, lavagem de vias e todos os demais serviços de limpeza estabelecidos no Termo de Referência, Proposta Técnica, Projeto Executivo e outros documentos técnicos pertinentes;

10.22 – Efetuar anualmente a análise dos resíduos coletados por região, abrangendo os parâmetros da composição física, densidade aparente, umidade, composição percentual de materiais, teor de matéria orgânica (ensaio gravimétrico), submetendo ao **MUNICÍPIO** para aprovação prévia, o plano de amostragem, caracterização e método estatístico e de modelagem que será utilizado.

10.23 – Implantar, substituir, complementar a quantidade suficiente, efetuar a manutenção, operacionalização, limpeza e higienização de todos os contêineres, papelerias, lixeiras, caçambas e caçambas estacionárias exigidas no contrato, conforme estabelecido no Termo de Referência e na proposta técnica da **CONCESSIONÁRIA**;

10.24 – Implantar os Ecopontos, as Centrais de Triagem, as Áreas de Transbordo e Triagem de Resíduos de Construção Civil (RCC) e Unidade de Valorização de RCC, e efetuar sua operação conforme regras do Termo de Referência e da proposta técnica apresentada;

10.25 – Disponibilizar áreas necessárias para a implantação das Centrais de Triagem, Áreas de Triagem e Transbordo de Resíduos da Construção Civil e Unidade de Valorização de RCC;

10.26 – Desenvolver e implantar Programa de Informação e Educação Ambiental em conformidade com o Termo de Referência e proposta técnica apresentada;

10.27 – Apresentar aos munícipes todas as informações necessárias sobre os serviços de limpeza, indicando as frequências dos serviços, planejamento, maneira correta de utilização dos contêineres, adequabilidade do ensacamento dos resíduos, diferentes tipos de resíduos, dados educativos e outros aspectos de relevância do contrato;

10.28 – Realizar integralmente a Remediação da Área da Área do antigo lixão do Alvarenga, nos termos do Plano proposto pela **CONCESSIONÁRIA** na proposta técnica, elaborado em conformidade com as diretrizes e estudos de concepção estabelecidos no Plano de Remediação apresentado pelo **MUNICÍPIO** à CETESB, constante do Termo de Referência, Anexo I-I do Termo de Referência, que faz parte integrante deste contrato;

10.29 – Responder integralmente pela execução das obras de instalação e pela operação do SPAR-URE-SBC, pela execução dos serviços e por eventuais danos deles decorrentes, de acordo com o estabelecido neste Termo de Referência, no contrato a ser firmado e demais documentos que o integrem;

10.30 – Receber todos os resíduos domiciliares e provenientes da poda no SPAR-URE-SBC, durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, todos os dias da semana, ininterruptamente;

10.31 – Realizar obras, fornecer e implantar equipamentos e instalações necessárias à execução do objeto, bem como à continuidade modernização, ampliação e universalização dos serviços;

10.32 – Prover os investimentos necessários, observado o disposto no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011, contrato e no plano de negócios constante da proposta comercial da **CONCESSIONÁRIA**;

10.33 – Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

10.34 – Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

10.35 – Submeter-se à fiscalização do **MUNICÍPIO**, permitindo o acesso de suas agentes, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

10.36 – Executar os serviços de forma a não colocar em risco a saúde humana, nem causar prejuízo ao meio ambiente, higiene e limpeza dos locais públicos;

10.37 – Privilegiar as tecnologias ecologicamente equilibradas, na forma da legislação e regulamentação;

10.38 – Criar mecanismos para permanente participação dos munícipes no planejamento dos serviços e responder suas reclamações em prazo razoável, observado especialmente o disposto nas especificações técnicas;

10.39 – Realizar as ampliações necessárias à execução do objeto contratado, sempre que determinadas pelo **MUNICÍPIO** e justificadas à luz do interesse público, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

10.40 – Submeter previamente ao **MUNICÍPIO** qualquer alteração que pretenda fazer nos estatutos que digam respeito à cisão, fusão, incorporação, transferência ou alteração no controle societário ou capital social;

10.41 – Utilizar sempre que exigido, equipamentos certificados;

10.42 – Arcar com os tributos que a legislação obrigar em função das atividades inerentes ao contrato;

10.43 – Obter tempestivamente todas as licenças ou autorizações administrativas necessárias à execução do objeto do contrato, seja elas de âmbito federal, estadual ou municipal, sobretudo as de natureza ambiental, arcando com todos os ônus e responsabilidades relativos a tais licenças;

10.44 – Fazer constar expressamente que todos os contratos celebrados com terceiros contenham disposição que desonere o **MUNICÍPIO** de quaisquer obrigações e responsabilidades assumidas pela **CONCESSIONÁRIA**, seja de maneira subsidiária, solidária ou supletiva;

10.45 – Caso contrate com terceiros a realização de atividade inerente ao objeto da concessão ou que seja essencial para a continuidade dos serviços concedidos, fazer constar do respectivo contrato disposição assegurando a sub-rogação automática do contrato em favor do **MUNICÍPIO**, no caso de extinção do contrato de parceria público-privada, com prévia, irrevogável e irretroatável anuência do contratado;

10.46 – Cumprir todas as normas de higiene, saúde, segurança e medicina do trabalho, nos termos da Consolidação das Leis do Trabalho, Legislação federal, estadual e/ou municipal aplicável, Normas Regulamentadoras e outras pertinentes ao objeto do contrato;

10.47 – Durante a vigência do contrato, a **CONCESSIONÁRIA** será a única responsável perante terceiros pelos atos praticados pelo seu pessoal, prepostos e contratados na prestação dos serviços objeto do contrato, bem como pelo uso dos equipamentos ou instalações, excluído o **MUNICÍPIO** de quaisquer reclamações e/ou indenizações, não reduzindo esta responsabilidade a fiscalização ou acompanhamento pelo **MUNICÍPIO**;

DA FISCALIZAÇÃO

11.0 – A fiscalização será exercida pelo **MUNICÍPIO** e/ou por órgão ou entidade por ele indicada ou criada para este fim, que disponibilizará de fiscais efetivos para avaliação e verificação da execução, utilizando-se de critérios objetivos do Sistema de Avaliação dos Serviços, conforme Anexo I-F do Termo de Referência, que faz parte integrante deste contrato.

11.1 – A fiscalização terá plena autoridade para suspender, por meios amigáveis ou não, os serviços, total ou parcialmente, sempre que julgar conveniente, por motivos técnicos, disciplinares, de segurança ou outros.

11.2 – A fiscalização se reserva ao direito de controlar e gerenciar os procedimentos para a obtenção do licenciamento ambiental do SPAR-URE-SBC junto à CETESB, podendo colaborar e intervir nos trâmites processuais.

11.3 – A **CONCESSIONÁRIA** será obrigada a facilitar meticulosa fiscalização dos materiais, da execução dos serviços contratados, facultando a fiscalização a qualquer hora. Deverá, também, facilitar a fiscalização em oficinas, depósitos, armazéns ou dependências onde se encontrem materiais destinados à execução dos serviços, mesmo que em propriedade de terceiros.

11.4 – O controle e fiscalização pela implantação, execução e operação de todos os serviços objeto desta Parceria Público Privada serão efetuados pela Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo e/ou por órgão ou entidade por ela indicada ou criada para este fim, podendo também criar regulamentação dos serviços.

11.5 – As exigências e a função da fiscalização não eximem a **CONCESSIONÁRIA** das responsabilidades assumidas na execução do serviço.

11.6 – A **CONCESSIONÁRIA** deverá fornecer, a qualquer momento, quando solicitado, todas as informações relativas à execução dos serviços, sem que tal atitude implique em responsabilidade da fiscalização sobre a ação da mesma.

DA LEGISLAÇÃO E LICITAÇÃO

12.0 – Este contrato é regulamentado pelas Leis Federais n.º 11.079/04, 8.987/95 e 8.666/93 e posteriores alterações, e Leis Municipais n.º 6.024/10 e 6.137/11, cujo objeto e demais especificações se encontram descritos no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011.

12.1 – O presente contrato fica vinculado à Concorrência Pública n.º 10.010/2011, autuada no processo administrativo n.º 80.097/2011, especialmente o edital e todos os anexos, que fazem parte integrante desta avença, independentemente de transcrição.

DA SUBCONTRATAÇÃO, CESSÃO E TRANSFERÊNCIA

13.0 – É vedado à **CONCESSIONÁRIA** subcontratar ou transferir o objeto contratual, total ou parcialmente, a qualquer título, inclusive mediante alterações societárias, sem prévia e expressa autorização por escrito do **MUNICÍPIO**.

13.1 – Qualquer cessão, subcontratação ou transferência feita sem autorização escrita do **MUNICÍPIO** será nula de pleno direito e sem qualquer efeito, além de constituir infração passível das comunicações legais e contratuais cabíveis.

13.2 – Em caso de subcontratação, quando autorizada, a **CONCESSIONÁRIA** permanecerá solidariamente responsável com o subcontratado, tanto em relação ao **MUNICÍPIO**, como perante terceiros, pelo perfeito cumprimento de todas as cláusulas e condições do contrato.

13.3 – As condições de habilitação previstas no edital de Concorrência Pública n.º 10.010/2011 deverão ser plenamente atendidas e mantidas pela **CONCESSIONÁRIA** durante todo o período de vigência do contrato, inclusive por suas subcontratadas, quando autorizada a subcontratação.

INSTRUMENTOS GARANTIDORES DO MUNICÍPIO

14.0 – O **MUNICÍPIO** arrola como instrumentos garantidores, para fins de garantia real da Parceria Público-Privada de que trata este contrato os imóveis abaixo especificados, de acordo com a Lei Municipal n.º 6.137/11:

I – Próprio Municipal e suas benfeitorias, codificado como C-013-017, com 21.153,00m², situado na Avenida Caminho do Mar, 2.795, objeto da Transcrição n.º 20.762, do Primeiro Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Bernardo do Campo e inscrito no cadastro imobiliário sob o n.º 013.034.172.000, cuja descrição do imóvel encontra-se caracterizada na planta n.º M-517, com valor fiscal de R\$ 19.467.741,79 (dezenove milhões, quatrocentos e sessenta e sete mil, setecentos e quarenta e um reais e setenta e nove centavos);

II – Próprio Municipal e suas benfeitorias, codificado como C-012-011, com 2.065,93m², situado na Rua Jacquety, 61, objeto da Transcrição n.º 42.237, do Primeiro Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Bernardo do Campo, e inscrito no cadastro imobiliário sob o n.º 012.023.014.000, cuja descrição do imóvel encontra-se caracterizada na planta nº M-529, com valor fiscal de R\$ 3.113.292,02 (três milhões, cento e treze mil, duzentos e noventa e dois reais e dois centavos);

III – Próprio Municipal e suas benfeitorias, codificado como C-004-122, com 19.404,00m², situado na Avenida Wallace Simonsen, 222, objeto da Matrícula n.º 15.055, do Primeiro Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Bernardo do Campo, e inscrito no cadastro imobiliário sob o n.º 004.031.001.000, cuja descrição do imóvel encontra-se caracterizada na planta n.º A2-793, com valor fiscal de R\$ 11.879.690,01 (onze milhões, oitocentos e setenta e nove mil, seiscentos e noventa reais e um centavo); e

IV – Próprio Municipal e suas benfeitorias, codificado como C-11-20, com 8.440,37m², situado na Avenida Kennedy, 1058, remanescente da Transcrição n.º 19.206 do Primeiro Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Bernardo do Campo, e inscrito no cadastro imobiliário sob o nº 011.038.005.000, cuja descrição do imóvel encontra-se caracterizada na planta n.º A0-1472 (área A2), com valor fiscal de R\$ 14.002.313,13 (quatorze milhões, dois mil, trezentos e treze reais e treze centavos).

14.1 – Estas garantias poderão ser substituídas pelo **MUNICÍPIO** no caso de criação de Fundo(s) específico(s) que venham a garantir a execução contratual ou outra fonte de garantia.

DAS DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS

15.0 – As despesas decorrentes da execução dos serviços a que se refere este contrato correrão por conta das dotações orçamentárias n.º 07.074.3.3.90.39.00.15.452.0015.2410.01 (0219-1), 08.082.3.3.90.39.00.12.361.0050.2064.01 (516-5), 08.082.3.3.90.39.00.12.365.0050.2064.01 (528-8), 08.082.3.3.90.39.00.12.361.0050.2064.05 (518-1) e 08.082.3.3.90.39.00.12.365.0050.2064.01 (530.1).

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

16.0 – Fica eleito o foro da Comarca de São Bernardo do Campo para dirimir quaisquer questões oriundas do presente contrato.

17.0 – O presente Instrumento contratual estará automaticamente convalidado assim que a **CONCESSIONÁRIA** apresentar os documentos finais do registro junto a JUCESP – protocolo 0.617.379/12-9, por cópia devidamente autenticada, cópia autenticada da Ata de Reunião do Conselho de Administração realizada em 11/06/2012, que instituiu a diretoria em exercício da **CONCESSIONÁRIA**, cópia autenticada do Estatuto Social, comprovação do registro junto à Receita Federal do Brasil, bem como registros perante o INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) e FGTS (Fundo de garantia por tempo de serviço), assim como o Seguro de Performance do Empreendimento mencionado no item 5.1, deste instrumento.

E, por estarem as partes de comum acordo sobre as estipulações, termos e condições deste instrumento, firmam-no em 2 (duas) vias, na presença de 2 (duas) testemunhas.

São Bernardo do Campo, 20 / 06 / 2012


LUIZ MARINHO
PREFEITO


REVITA ENGENHARIA S/A
MARCO AURÉLIO SEIXAS

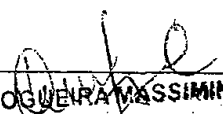

LARA CENTRAL DE TRATAMENTO DE RESÍDUOS LTDA
ADALBERTO COPPINI FILHO


SBC VALORIZAÇÃO DE RESÍDUOS S/A
CONCESSIONÁRIA

Testemunhas: MAURÍCIO CARDOZO
RG: 22.346.482-5

1. 

2.


PATRÍCIA NOGUEIRA MASSIMINI
Encarregada

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura)

Publicado no DSF, em 20/10/2012.

2

PARECER N° _____, DE 2012

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

RELATOR: Senador **INÁCIO ARRUDA**

I – RELATÓRIO

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

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

“Art. 23.

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. VOTO

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

EMENDA Nº 01 – CI

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

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

EMENDA Nº 02 – CI

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

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

“**Art. 24.**
.....

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 214, DE 2008

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

"Art. 23.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

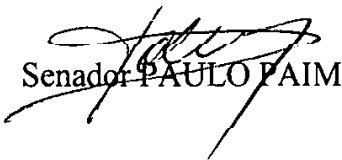
arts. 18, 19 e 21 da mesma norma. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

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

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

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

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.


Senador PAULO PAIM

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

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

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

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

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

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

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

a) repreensão verbal ou por escrito;

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

c) cancelamento do registro;

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

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

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3

PARECER N° _____, DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, do Senador Jorge Viana, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação e fixar as velocidades máximas permitidas para esse tipo de veículo.*

RELATOR: Senador **MARCO ANTÔNIO COSTA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 346, de 2012, de autoria do Senador Jorge Viana, que propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), visando à melhoria da segurança no trânsito para usuários de motocicletas.

Entre as alterações propostas, o PLS nº 346, de 2012, pretende atribuir aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios duas novas competências, relacionadas com a implantação de esquemas especiais de circulação viária e de controle de tráfego no âmbito de sua circunscrição, entre os quais prevê a destinação de faixa ou pista exclusiva para o tráfego de motocicletas. As competências propostas são objeto dos incisos XXII e XXIII que o projeto acresce ao art. 24 do CTB.

A segunda alteração prevista recai sobre o dispositivo do Código (CTB) que estabelece as velocidades máximas permitidas nas diferentes classes de vias de acordo com a categoria do veículo. Pela nova redação dada pelo projeto ao art. 61, § 1º, inciso II, alínea *a*, item 1, do CTB, a velocidade máxima de 110km/h em rodovias passaria a aplicar-se apenas aos automóveis e camionetas. Em decorrência, as motocicletas teriam seu limite de velocidade automaticamente rebaixado para 80km/h – o mesmo limite previsto para o conjunto dos demais veículos, conforme estabelece, na sequência, o item 3 do

citado dispositivo.

Ainda com relação às velocidades, o projeto acrescenta novo parágrafo ao art. 61, para determinar que, em faixa ou pista destinada à circulação exclusiva de motocicletas, a velocidade máxima permitida será de 60km/h, quando se tratar de via urbana, e de 80km/h, nas vias rurais, ressalvada a possibilidade de o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via regulamentar limites mais baixos de velocidade.

No âmbito das infrações, o PLS nº 346, de 2012, propõe elevar, de leve para média, a gravidade da infração descrita no art. 184, inciso I, do CTB, segundo o qual é punido com multa o condutor que “transitar com o veículo na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita”.

Por último, acresce ao CTB um novo artigo (art. 184-A), para caracterizar como infração grave, sujeita à penalidade de multa, o ato de transitar com motocicleta fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação de veículos desse tipo, onde houver.

Na justificação que apresenta, o autor do projeto se reporta ao vertiginoso crescimento da frota nacional de motocicletas e aos níveis alarmantes a que chegaram os índices de acidentes envolvendo veículos dessa categoria.

Conforme consta do despacho de distribuição, a proposição será analisada, inicialmente, por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), seguindo-se a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), que decidirá em caráter terminativo.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, a matéria de que trata o PLS nº 346, de 2012, insere-se no campo temático das competências da CI, razão pela qual deve esta Comissão manifestar-se quanto ao mérito da proposição.

Compartilho com o autor as preocupações que motivaram a

presente iniciativa. De fato, as motocicletas e seus usuários têm sido as principais vítimas da violência no trânsito.

São variadas as alterações que o PLS nº 346, de 2012, propõe no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Todas buscam minimizar os conflitos entre veículos de diferentes categorias em disputa pelo espaço viário já congestionado dos grandes corredores urbanos, situação esta que costuma potencializar os riscos de acidente.

No que diz respeito aos acréscimos propostos no art. 24 do CTB, considero que o projeto encaminha adequadamente o propósito de apoiar e estimular a implantação de esquemas especiais de circulação viária pelos órgãos de trânsito municipais, garantindo-lhes o necessário respaldo legal para iniciativas nesse sentido. Sabe-se que a adoção de medidas de gerenciamento da circulação e do tráfego urbanos – entre as quais o projeto explicita a destinação de faixas ou pistas para uso exclusivo de determinada categoria de veículos – cabe tão somente ao poder público local. Nada impede, todavia, que o projeto reforce e explicita no texto do Código de Trânsito essa competência, sem deixar de ressaltar a importância do critério técnico que deve presidir a decisão.

Com o objetivo de aprimorar o texto constante do inciso XXIII do art. 24 do projeto sob exame, sugiro emenda apenas para incluir, além das motocicletas, as motonetas e ciclomotores na circulação das faixas exclusivas, e substituir a expressão “vias de grande circulação” pela expressão, tecnicamente mais adequada, “vias com elevado volume de tráfego”.

Ao mencionar a implantação de faixas ou pistas exclusivas para motocicletas, o projeto cria, simultaneamente, a infração correspondente, na forma do art. 184-A que acresce ao CTB. Com isso, fica o condutor de motocicleta obrigado a se manter na faixa ou pista exclusiva a ele destinada, sob pena de cometer infração grave, punível com multa. A medida nos parece acertada, contudo com o objetivo de aprimorar o texto apresento emenda com o fim de ressalvar a possibilidade de trânsito fora da faixa exclusiva quando houver sinalização permitindo para fins de acesso a imóveis lindeiros, ou para conversão ou ultrapassagem.

Coerentemente, providência complementar prevê que seja punida com mais rigor a situação inversa, tratada no art. 184 do CTB. É o que faz o projeto ao estabelecer que incorre em infração média (e não leve, como determina o texto em vigor) o motorista que invade a “faixa ou pista da direita”, destinada à circulação exclusiva de veículo de outra categoria, “exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita”.

No campo das medidas voltadas para o controle de velocidades, embora a boa intenção do nobre autor, a medida poderá trazer consequências danosas a segurança do trânsito, pois ao limitar a velocidade de motocicleta a 80 e 60 km/h nas vias rurais e urbanas respectivamente, em detrimento aos demais veículos leves, o efeito será exatamente o contrário, uma vez que a motocicleta será obrigada a circular em faixas de menor velocidade e disputar espaço com os veículos pesados e lentos, como caminhões e ônibus, aumentando o risco de acidentes graves e fatais.

É sabido que os veículos de grande porte criam um imenso deslocamento de ar ao ultrapassar um veículo, e por ser a motocicleta um veículo bastante leve, este deslocamento pode desestabilizá-la em virtude da diminuição da resistência do ar. Esse turbilhão que se forma atrás dos caminhões, ônibus e veículos leves tende a puxar a motocicleta para próximo desses veículos (efeito do vácuo) reduzindo consideravelmente o tempo de frenagem necessário em situações normais. Essa situação potencializa em demasia a ocorrência de acidentes.

Ademais, a costumeira observação do excesso de velocidade como causa de acidentes com veículos tem como referência o desrespeito a velocidade máxima indicada para a via pública, ou seja, o que contribui para o acidente é a velocidade acima do permitido.

Portanto, proponho para este caso que se mantenha o limite de velocidade atualmente estabelecido do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a qual é fixada com base em critérios técnicos, nas condições de trânsito, e nas peculiaridades de cada via. Dessa forma sugiro a exclusão das alterações sugeridas ao art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro, constante no art. 1º do projeto sob exame.

Por fim, verifico pequeno lapso na numeração dos artigos do projeto, constando art. 1º, 3º e 4º, e para sanar esse problema sugiro emenda para renumerar os artigos 3º e 4º para artigos 2º e 3º.

Por acreditar ser possível o convívio harmônico no trânsito, onde o respeito entre as diversas categorias de veículos (de maior porte com os de menor porte) deve ser alcançado com incentivo a comportamentos de segurança das diversas categorias de usuários, através de campanhas de trânsito educativas, melhora na sinalização e incremento da fiscalização na busca incansável da segurança nas vias públicas, e por consequência a diminuição de acidentes e mortes, reconhecendo o mérito do PLS nº 346, de 2012, e concluo pela sua aprovação da matéria, sugerindo os ajustes já mencionados, que, salvo melhor

juízo, poderão contribuir para o aperfeiçoamento da proposição.

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se a seguinte redação aos incisos XXII e XXIII a serem acrescidos ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012:

“**Art. 24.**

XXII – planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego, de modo a promover a melhoria da segurança do trânsito.

XXIII – reservar faixa ou pista exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores em vias com elevado volume de tráfego, selecionadas com base em critérios técnicos.

.....” (NR)

EMENDA Nº – CI

Dê-se a seguinte redação ao art. 184-A constante do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012:

“**Art. 184-A.** Transitar com motocicleta, motoneta e ciclomotores fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação desse tipo de veículo, onde houver, exceto quando houver sinalização permitindo o acesso a imóveis lindeiros, conversão ou ultrapassagem.

EMENDA Nº – CI

Suprimam-se as alterações promovidas no art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, constante no art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012.

EMENDA Nº – CI

Renumerem-se artigos 3º e 4º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, para artigos 2º e 3º.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 346, DE 2012

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para dispor sobre a implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação e fixar as velocidades máximas permitidas para esse tipo de veículo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 24, 61 e 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 24.**

.....

XXII – planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação e de controle de tráfego em vias de grande circulação, com vistas à melhoria da segurança do trânsito.

XXIII – reservar faixa ou pista exclusiva para a circulação de motocicletas em vias de grande circulação, selecionadas com base em critérios técnicos.

.....” (NR)

2

“**Art. 61.**

§ 1º

.....

II –

a)

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;

.....

§ 3º Inexistindo velocidade inferior regulamentada pelo órgão ou entidade de trânsito, com circunscrição sobre a via, a velocidade máxima permitida em faixa ou pista destinada à circulação exclusiva de motocicletas será de:

I – sessenta quilômetros por hora, nas vias urbanas;

II – oitenta quilômetros por hora, em vias rurais.” (NR)

“**Art. 184.**

I –

Infração – média;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 184-A:

“**Art. 184-A.** Transitar com motocicleta fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação desse tipo de veículo, onde houver:

Infração – grave;

Penalidade – multa”.

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

3

JUSTIFICAÇÃO

O crescimento econômico do Brasil nos últimos anos ampliou substancialmente o acesso da população a bens de consumo em geral, com destaque para os veículos. A frota brasileira, que era de 24,3 milhões de veículos em 1998, praticamente atingiu a casa dos 64,8 milhões em novembro de 2010 – um aumento da ordem de 166%. Ainda mais impressionante foi o aumento experimentado pela frota de motocicletas, superior a 491%.

Infelizmente, o crescimento da frota de veículos veio acompanhado de um aumento vertiginoso do número de acidentes de trânsito, principalmente daqueles envolvendo motocicletas. Nesse segmento específico, os acidentes fatais cresceram 610% entre 1998 e 2010.

As estatísticas mais alarmantes vêm das regiões Norte e Nordeste do País. No Estado do Acre, por exemplo, a frota de motocicletas, que era de apenas 11 mil em 2000, ultrapassou a marca dos 70 mil veículos em 2011, superando, inclusive, o número de automóveis. Não por acaso, quase metade (57,5%) dos acidentes de trânsito com morte têm a participação de motocicletas.

Acrescente-se a isso um dado lamentável: do total de pessoas mortas em acidentes, 80% têm entre 15 e 39 anos de idade, o que significa que a juventude é, de longe, o grupo populacional mais atingido pela violência no trânsito.

Não menos preocupantes são os impactos dos acidentes nos custos do sistema público de saúde. Em 2010, o SUS contabilizou um gasto de R\$ 187 milhões por Acidentes em Transporte Terrestre (ATT), nos quais os motociclistas se destacam como o grupo majoritário no total de internações hospitalares realizadas. Apenas no atendimento a esse grupo, o SUS empenhou R\$ 85,5 milhões – mais de 45%, portanto, do gasto total contabilizado na rubrica naquele ano.

Estas são múltiplas facetas do grande desafio que o poder público e a sociedade brasileira de modo geral precisam enfrentar em prol da segurança no trânsito. Nesse esforço, vislumbro, como legislador, a necessidade de importantes aperfeiçoamentos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em que pesem os notáveis avanços conseguidos desde a sua aprovação, em 1977.

De fato, no que diz respeito às motocicletas, o CTB ora incorre em omissões, ora em impropriedades. Entre as primeiras, registramos a falta de dispositivos que, se não obriguem, pelo menos respaldem e orientem a adoção de esquemas de circulação destinados a separar, em espaço próprio, categorias de veículos que disputam, não raro em situação de conflito, o uso da mesma via. Soluções desse tipo são

4

fundamentais para conter a escalada dos acidentes envolvendo automóveis e motociclistas nos principais corredores das grandes cidades. Já entre as impropriedades, destacamos a questão das velocidades, uma das causas mais frequentemente associadas ao crescente número de acidentes com motocicletas. Neste particular, o CTB – ao equiparar as motos a veículos de outras categorias para efeito da fixação das velocidades máximas permitidas em diversas classes de via – parece desconhecer as peculiaridades dos veículos motorizados de duas rodas, conhecidos pela sua alta vulnerabilidade no trânsito.

Assim, a proposta legislativa que apresento reforça a competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito municipais para estabelecer esquemas especiais de circulação e de controle de tráfego com vistas à melhoria da segurança do trânsito, explicitando a atribuição de implantar faixas ou pistas para uso exclusivo de motociclistas em vias de grande circulação, selecionadas com base em critérios técnicos. Ao mesmo tempo, reduz para 80km/h a velocidade máxima permitida para motocicletas nas rodovias e fixa limites de velocidade adequados às motos que trafeguem em faixas ou pistas exclusivas.

Estou certo de que a implantação de faixas ou pistas exclusivas para motocicletas nas vias de grande circulação possibilitará deslocamentos mais rápidos – mesmo com os novos limites de velocidade propostos – e mais seguros.

Pelo exposto, espero contar com o apoio necessário à aprovação do projeto de lei que ora submeto à apreciação dos membros do Congresso Nacional.

Sala das Sessões,

Senador **JORGE VIANA**

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

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

6

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

— ~~1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;~~

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

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

Publicado no **DSF**, em 14/09/2012..

4

PARECER Nº , DE 2012

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

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

Outra alteração necessária fiz respeito ao inciso I do artigo 42-A, que se pretende inserir na Lei 10233, de 5 de junho de 2001. Trata-se de modificar os limites máximos de volume e de dimensão para transporte em bagageiro, de 300 decímetros cúbicos e um metro, respectivamente, para 350 decímetros cúbicos e 1,30 metros. Tal proposta baseia-se no fato de que a maioria das embalagens para o transporte de bicicletas ultrapassam as medidas propostas originalmente no referido projeto de lei.

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

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

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

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

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

EMENDA Nº - CI

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

EMENDA Nº - CI

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

“ Art.1º.....

‘Art.42-A.....

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

EMENDA Nº - CI

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

“Art. 1º

‘Art. 42-A.....

.....

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 113, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

2

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

3

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

Sala das Sessões,

Senador RODRIGO ROLLEMBERG

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

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

.....
.....
CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....
.....
Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....
.....

4

Subseção III

Das Permissões

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

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

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

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

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

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

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

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6

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

Parágrafo único. ([VETADO](#))

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

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

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

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

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

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

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

.....
.....

7

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

SEÇÃO VII

Da Bagagem e das Encomendas

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

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

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

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

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

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

5



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO de SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o PLS nº 68, de 2011, que *altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE, e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.*

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que tem como objetivo incluir os Estados que integram a SUDENE no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC, bem como estender em quatro anos o prazo para aceitação de projetos.

O projeto de lei foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutivo), que introduz alguns reparos na técnica legislativa.

Em seguida, a matéria foi encaminhada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. O projeto, inicialmente distribuído para o Senador Antonio Carlos Valadares, foi devolvido para redistribuição em 20 de dezembro de 2011, em virtude de o Senador não mais integrar a Comissão.

Não foram apresentadas emendas.



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da sua constitucionalidade. Legislar sobre o sistema tributário é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 48, I, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais.

Por outro lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera - REPENEC foi inicialmente introduzido pela Medida Provisória nº 472, de 2009. Em 11 de junho de 2010, a MP foi convertida na Lei nº 12.249, de 2010. Desde então, ao conceder benefícios relativos a PIS/PASEP, COFINS e IPI, tem se revelado importante instrumento para implantar obras de infraestrutura nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e ureia a partir do gás natural.

Dada a sua repercussão no desenvolvimento da infraestrutura no setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados em todos os estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Não há razão para que uma região, que historicamente vem sendo favorecida por estímulos destinados a reduzir as desigualdades regionais, seja excluída de benefícios com forte impacto no desenvolvimento econômico.

A ampliação do alcance do REPENEC deve dinamizar as indústrias petrolíferas e de fertilizantes nos estados que integram a SUDENE. O resultado deve ser um aumento na produção nacional e na geração de empregos. Como frisou o autor do projeto de lei em sua Justificação, *ao beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu*



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.

Para que esses novos estados possam fruir desse regime tributário favorecido, faz-se necessário ampliar o prazo para habilitação de novos projetos. Por essa razão, o Senador Ferraço estende a vigência do REPENEC para quatro anos a partir da data de aprovação desta proposição.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, a Senadora Ana Rita, relatora do projeto, não obstante concordar inteiramente com o mérito do PLS, identificou algumas deficiências na técnica legislativa. Por essa razão, apresentou parecer pela aprovação do PLS nos termos de um substitutivo. Consideramos que o substitutivo da CDR de fato aperfeiçoou a proposição.

Acreditamos, contudo, que, o projeto ainda merece aprimoramentos, o que realizamos por meio de substitutivo que incorpora os avanços da CDR e realiza as seguintes alterações:

a) Propomos a extensão dos segmentos beneficiários do REPENEC, mediante inclusão de todos os seus produtos e subprodutos (amônia, uréia, melamina, metanol, ácido acético e ácido fórmico) referentes ao projeto do complexo gás-químico que está sendo em fase de desenvolvimento no Estado do Espírito Santo.

b) como a proposição envolve concessão de incentivos e renúncia fiscal, convém assegurar a sua adequação financeira e orçamentária, à luz do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). Para tanto recomendamos a inclusão de artigo que prevê o cálculo, pelo Poder Executivo, do montante da renúncia fiscal decorrente do disposto no PLS nº 68, de 2011, bem como sua previsão na proposta orçamentária dos exercícios seguintes.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos favoráveis à aprovação do PLS nº 68, de 2011, na forma do seguinte substitutivo:



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

EMENDA Nº - CI (Substitutivo)
(ao PLS nº 68, de 2011)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para instituir na área de atuação da SUDENE o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC e para estabelecer novo prazo de vigência para o programa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

“Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

§ 2º A vigência do regime de que trata o caput será de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“Art. 2º É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro- Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo, e de produção de amônia e uréia e seus subprodutos, a partir do gás natural e de metanol e seus subprodutos, a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado

.....



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados no prazo de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“**Art. 2º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará os projetos de lei orçamentária dos exercícios subsequentes.”

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

Parágrafo único. O disposto nesta Lei só produzirá efeito a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 2º.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 68, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 2010 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-estrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC - nos Estados que integram a SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos Estados que integram a SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste,

2

nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1o Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2o As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a Lei Complementar N° 123, de 14 de dezembro de 2006, e as pessoas jurídicas de que tratam o inciso II do art. 8o da Lei no 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e o inciso II do art. 10 da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003, não podem aderir ao REPENEC.

§ 3o A fruição dos benefícios do REPENEC fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4o A vigência para o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera, o REPENEC, será de quatro anos, contados a partir da data de publicação desta lei e a fruição dos seus benefícios aplica-se a projeto protocolado dentro deste prazo e aprovado em até seis meses do encerramento da vigência do REPENEC. “(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-estrutura da Indústria Petrolífera (REPENEC), instituído em junho de 2010, constitui importante instrumento de política pública para estimular indústrias nos setores de petroquímica, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural. Espera-se que tal desenvolvimento, que agregará valor à produção nacional de petróleo, impeça uma excessiva dependência do país em relação à exportação de petróleo bruto. O Repenec servirá para reduzir as preocupações com a denominada “doença holandesa”, que prejudica o setor produtivo dos países que se tornam excessivamente dependentes da exportação de um só produto.

3

Outro aguardado resultado do Repenec deve ser a redução das desigualdades regionais, já que os estímulos serão concedidos a projetos nos Estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Consideramos tal favorecimento muito justo, pois há que se corrigir as distorções históricas entre as diversas regiões brasileiras.

Consideramos, contudo, que seria ainda mais justo estender os estímulos a todos os Estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), uma autarquia criada especialmente para encontrar soluções que permitam a progressiva diminuição das desigualdades verificadas entre as regiões geoeconômicas do Brasil. Ao beneficiar toda a área de atuação da Sudene, o Repenec ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.

Em razão do alcance econômico e social desta proposição e de sua conformidade com o propósito mais elevado da Constituição Federal, que é o de garantir melhores condições de vida para o conjunto do povo brasileiro, solicito o apoio dos Senhores Congressistas para a transformação deste projeto em lei.

Sala das Sessões, em

Senador **RICARDO FERRAÇO**

4
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.249, DE 11 DE JUNHO DE 2010.

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

CAPÍTULO I

DO REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA DA INDÚSTRIA PETROLÍFERA NAS REGIÕES NORTE, NORDESTE E CENTRO-OESTE - REPENEC

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste - REPENEC, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do Repenec a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1º Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2º As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a [Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006](#), e as pessoas jurídicas de que tratam o [inciso II do art. 8º da Lei nº 10.637, de 30 de](#)

5

[dezembro de 2002](#), e o [inciso II do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003](#), não podem aderir ao Repenec.

§ 3º A fruição dos benefícios do Repenec fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados até 31 de dezembro de 2010 e aprovados até 30 de junho de 2011.

§ 5º [\(VETADO\)](#).

(À CDR e posteriormente à CI, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 02/03/2011.

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o PLS nº 68, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e para estabelecer novo prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

RELATORA: Senadora ANA RITA

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 68, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir a área de atuação da SUDENE como beneficiária da política instituída e para estabelecer novo prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

O PLS altera a redação dos arts. 1º e 2º da referida Lei para estender a toda a área da SUDENE, além dos Estados das Regiões Norte e Centro-Oeste, os benefícios do REPENEC e prolongar a vigência do mencionado programa por mais quatro anos, a partir da publicação da nova Lei.

A matéria foi distribuída à CDR e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

O PLS nº 68, de 2011, submete-se à apreciação da CDR por força das disposições do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), que atribui competência à Comissão para opinar sobre: proposições que tratem de assuntos referentes às desigualdades regionais e às políticas de desenvolvimento regional, dos Estados e dos Municípios; planos regionais de desenvolvimento econômico e social; e programas, projetos, investimentos e incentivos voltados para o desenvolvimento regional.

A Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, inova no campo tributário, em conformidade com o que institui o Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966). No mesmo sentido, o PLS nº 68, de 2011, ao alterar a referida Lei, mantém-se consentâneo com o ordenamento jurídico do País.

No mérito, as medidas de desoneração da carga tributária local incidente sobre um setor industrial estratégico da economia nacional, como é o caso do petróleo, representa um estímulo ao desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

O REPENEC constitui relevante instrumento de política pública, que beneficia projetos do setor petroquímico, de refino de petróleo e de produção de uréia a partir do gás natural. O programa contribui para a agregação de valor ao petróleo bruto, valorizando nossas riquezas naturais.

Com efeito, a instalação de indústrias ligadas à atividade petrolífera consolida o desenvolvimento local, permitindo, adicionalmente, a entrada de um maior volume de divisas por meio da exportação de produtos com alto valor agregado.

Os impactos econômicos e sociais advindos do REPENEC permitem o alcance do propósito constitucional de assegurar emprego e qualidade de vida ao conjunto dos trabalhadores do País.

Entretanto, o PLS nº 68, de 2011, exige reparos na técnica legislativa adotada. Há uma leve imprecisão na ementa e, no corpo do projeto, há transcrições de partes desnecessárias da legislação alterada. Assim, fazem-se indispensáveis algumas emendas à proposição e optamos por apresentá-las na forma de substitutivo.

III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela aprovação do PLS nº 68, de 2011, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº 1-CDR (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para instituir na área de atuação da SUDENE o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC e para estabelecer novo prazo de vigência para o programa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

§ 2º A vigência do regime de que trata o caput será de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“**Art. 2º** É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de

produção de amônia e uréia, a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

.....
§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados no prazo de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

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

Sala da Comissão, 31 de maio de 2011

Benedito de Lira, Presidente

Ana Rita, Relatora

6



63642.42359

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador João Capiberibe

REQUERIMENTO, DE 2012

Nos termos do Regimento Interno do Senado Federal, requero audiência pública em conjunto com as seguintes comissões: **Comissão de Serviços de Infraestrutura, Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa e Comissão de Assuntos Sociais** – em aditamento ao Requerimento nº 64/12, para discutir as condições de mercado do transporte aéreo brasileiro, a compra da empresa aérea Webjet pela Gol e a demissão de 850 funcionários da Webjet logo após a conclusão da negociação, bem como o valor das passagens aéreas, conforme noticiado no 28/11/2012 pelo Jornal Correio Braziliense:

...“uma viagem de Brasília para Fortaleza ou Natal entre os dias 26 de dezembro e 2 de janeiro, trechos de ida e volta, pode passar de R\$ 5 mil por passageiro, sem incluir as taxas aeroportuárias. Os valores cobrados pela TAM e pela Azul nesses dois casos superam os bilhetes internacionais da capital federal para Londres e Paris, entre R\$ 4,3 mil e R\$ 4,7 mil, e são quase o dobro da média cobrada no trajeto para Buenos Aires.”

Para discorrer sobre esses e outros assuntos correlatos, sugerimos sejam convidadas as seguintes autoridades:

1. **Wagner Bittencourt** - Ministro da Secretaria de Aviação Civil (SAC);
2. **Paulo Sérgio Kakinoff** - Presidente da Gol;
3. **Marcelo Guarany**s - presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);
4. **Vinícios Marques de Carvalho** - Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE;
5. **Presidente do sindicato dos aeroviários**; e
6. **Presidente do sindicato dos aeronautas**.

Sala das sessões, 28 de novembro de 2012

Senador João Capiberibe