



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 23ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**29/08/2012
QUARTA-FEIRA
às 14 horas**

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



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**23ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 29/08/2012.**

23ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quarta-feira, às 14 horas

SUMÁRIO

1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO

FINALIDADE	PÁGINA
Apreciação de Ato que estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União(TCU) que encaminhem matéria atinente às competências dessa Comissão.	20

2ª PARTE - DELIBERATIVA

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 214/2008 - Não Terminativo -	SEN. INÁCIO ARRUDA	23
2	PLS 374/2011 - Não Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	33
3	PLS 513/2011 - Não Terminativo -	SEN. LOBÃO FILHO	112
4	PLS 155/2012 - Não Terminativo -	SEN. JOÃO CAPIBERIBE	127

5	PLS 195/2012 - Não Terminativo -	SEN. JAYME CAMPOS	141
6	PLC 94/2007 (Tramita em conjunto com: PLC 125/2007) - Não Terminativo -	SEN. DELCÍDIO DO AMARAL	149
7	PLC 45/2009 - Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	160
8	PLS 68/2011 - Terminativo -	SEN. ARMANDO MONTEIRO	170
9	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	183
10	PLC 28/2009 - Terminativo -	SEN. FRANCISCO DORNELLES	196
11	PLC 327/2009 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	204
12	PLC 67/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	212
13	PLC 72/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	221
14	PLC 98/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	228
15	PLC 125/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	240
16	PLC 126/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	249
17	PLC 130/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	257
18	PLC 175/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	265

19	PLC 116/2011 - Terminativo -	SEN. CASILDO MALDANER	273
20	PLS 120/2010 - Terminativo -	SEN. DELCÍDIO DO AMARAL	281
21	PLS 115/2012 - Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	289
22	Requerimento 22		319
23	Requerimento 23		321
24	Requerimento 24		324
25	Requerimento 25		326
26	Requerimento 26		331
27	Requerimento 27		334
28	Requerimento 28		337
29	Requerimento 29		341
30	Requerimento 30		343
31	Requerimento 31		345
32	Requerimento 32		348

(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(32)

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senadora Lúcia Vânia

VICE-PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE (61) 3303-6390/6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(28)(29)	RJ (61) 3303-5730
Assis Gurgacz(PDT)(40)(41)	RO	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(26)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF 6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE 5791/5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Tomás Correia(PMDB)(35)(42)(43)	RO (61) 3303-2252/ 2253	1 Romero Jucá(PMDB)(35)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Waldemir Moka(PMDB)(35)	MS 6767 / 6768	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(11)(18)(35)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Lobão Filho(PMDB)(35)	MA (61) 3303-2311 a 2314	3 Roberto Requião(PMDB)(35)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(35)	PB (61) 3303-6747	4 Francisco Dornelles(PP)(17)(35)	RJ 3303-4229
Ricardo Ferraço(PMDB)(35)	ES (61) 3303-6590	5 Clésio Andrade(PMDB)(19)(30)(31)(35)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Eduardo Braga(PMDB)(35)	AM (61) 3303-6230	6 Casildo Maldaner(PMDB)(35)	SC (61) 3303-4206-07
Ciro Nogueira(PP)(35)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Ivo Cassol(PP)(23)(24)(25)(33)(35)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	1 Aécio Neves(PSDB)	MG (61) 3303-6049/6050
Lúcia Vânia(PSDB)	GO (61) 3303-2035/2844	2 Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)	SP (61) 3303-6063/6064
Cyro Miranda(PSDB)(9)(12)	GO (61) 3303-1962	3 Alvaro Dias(PSDB)(12)(15)	PR (61) 3303-4059/4060
Jayme Campos(DEM)(38)	MT (61) 3303-4061/1048	4 VAGO(38)	
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR)			
Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Gim Argello(PTB)(46)	DF (61) 3303-1161/3303-1547	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)(45)	MT (61) 3303-6167	3 Vicentinho Alves(PR)	TO (61) 3303-6467/6469/6472
PSOL			
VAGO(27)		1 VAGO(27)	
PSD			
Kátia Abreu(36)(39)	TO 2708	1 Sérgio Petecão(13)(14)(20)(22)(36)(37)(39)	AC (61) 3303-6706 a 6713

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

- (14) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDDB).
- (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 - GLPMDDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDDB 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-GLPMDDB).
- (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.GLPMDDB nº 36/2012).
- (32) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.
- (33) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (34) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (35) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (36) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Líderes de 14.02.2012.
- (37) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (38) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (39) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (40) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (41) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (42) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (43) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDDB nº 181/2012).
- (44) Senador Blairo Maggi licenciou-se por 130 dias, a partir de 09.08.12, nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (45) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (46) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarlido Cavalcanti (OF. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).

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 29 de agosto de 2012
(quarta-feira)
às 14h**

PAUTA

23ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

1ª PARTE	Reunião de Trabalho
2ª PARTE	Deliberativa
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

retificação para corrigir falta de avulsos/pareceres na pauta cheia.

1ª PARTE

Reunião de Trabalho

Finalidade:

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

Anexos da Pauta

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

2ª PARTE

PAUTA

ITEM 1

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

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Inácio Arruda

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com duas emendas apresentadas pelo Relator.

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais em decisão terminativa.
- 2) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 28/06/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

[PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 374, de 2011](#)

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, as obrigações dos responsáveis por locais e recintos alfandegados, a autorização para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro; modifica a legislação aduaneira, alterando as Leis nos 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.019, de 30 de março de 1995, 9.069, de 29 de junho de 1995, 9.716, de 26 de novembro de 1998, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e os Decretos-Leis nos 37, de 18 de novembro de 1966, 1.455, de 7 de abril de 1976, e 2.472, de 1º de setembro de 1988; e revoga

dispositivos do Decreto-Lei no 2.472, de 1º de setembro de 1988, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e dá outras providências.

Autoria: Senadora Ana Amélia

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com acolhimento das emendas apresentadas perante a Comissão, nos termos do substitutivo apresentado.

Observações:

1) a matéria será apreciada pelas Comissões de Agricultura e Reforma Agrária; de Constituição, Justiça e Cidadania e de Assuntos Econômicos, cabendo à última decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Emendas apresentadas nas Comissões](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Relatoria: Senador Lobão Filho

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

Observações:

1) a matéria será apreciada pelas comissões de Assuntos Econômicos; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, de 2012

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador João Capiberibe

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

1) a matéria é terminativa na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle;

2) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 28/06/12 e 05/07/12.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 5

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 195, de 2012

- Não Terminativo -

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

Autoria: Senador Cyro Miranda

Relatoria: Senador Jayme Campos

Relatório: Pela aprovação com emenda.

Observações:

1) a matéria é terminativa na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Relatório](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 6

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 94, de 2007

- Não Terminativo -

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

Autoria: Deputado Vander Loubet

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Relatório](#)

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, de 2007

- Não Terminativo -

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário para expansão da BR-421.

Autoria: Deputado Eduardo Valverde

Relatoria: Senador Delcídio do Amaral

Relatório: Pela aprovação dos Projetos de Lei da Câmara nº 125, de 2007 e 94, de 2007.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 05/07/12.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Relatório](#)

ITEM 7

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 45, de 2009

- Terminativo -

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

Autoria: Deputado Giovanni Queiroz e outros

Relatoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: Pela aprovação do Projeto com uma emenda apresentada.

Observações:

1) em 28/04/2011, foi lido o Relatório e adiadas a discussão e votação da matéria.

2) a matéria constou da Pauta da Reunião do dia 12/05/2011, 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 8

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, de 2011

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Armando Monteiro

Relatório: Pela aprovação do Projeto, nos termos do substitutivo apresentado.

Observações:

1 - em 31/05/2012, a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo ofereceu Parecer favorável ao Projeto, nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutiva).

2 - em 05/07/2012, o Relator apresentou nova minuta de Parecer.

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](#)**ITEM 9****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011****- Terminativo -**

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

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com três emendas apresentadas pelo Relator.

Observações:

1) a matéria constou da Pauta da Reunião do dia 24/05/2012, 31/05/2012, 28/06/2012 e 05/07/2012

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 10****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, de 2009****- Terminativo -**

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

Autoria: Deputado Geraldo Pudim

Relatoria: Senador Francisco Dornelles

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 11****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 327, de 2009**

- Terminativo -

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

Autoria: Deputado Edinho Bez

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 12**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, de 2010****- Terminativo -**

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

Autoria: Deputado Afonso Hamm

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 13**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 72, de 2010****- Terminativo -**

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

Autoria: Deputado Zonta

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com uma emenda apresentada.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

ITEM 14**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 98, de 2010****- Terminativo -**

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

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com duas emendas apresentadas.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 15****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, de 2010****- Terminativo -**

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

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 16****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, de 2010****- Terminativo -**

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

Autoria: Deputado Edinho Bez

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

- 1) em 18/04/2012 o Relator apresentou novo Parecer;
- 2) a matéria constou da Pauta das Reuniões dos dias 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 17

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 130, de 2010

- Terminativo -

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

Autoria: Deputado Alex Canziani

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

- 1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 18

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 175, de 2010

- Terminativo -

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

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

- 1) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 19

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 116, de 2011

- Terminativo -

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

Autoria: Deputado Edinho Bez

Relatoria: Senador Casildo Maldaner

Relatório: Pela aprovação do Projeto com duas emendas apresentadas.

Observações:

1)a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 20

[PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, de 2010](#)

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Delcídio do Amaral

Relatório: Pela aprovação do Projeto, nos termos do substitutivo apresentado.

Observações:

1)a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 19/04/2012 e 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 21

[PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 115, de 2012](#)

- Terminativo -

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

Autoria: Senador Pedro Taques

Relatoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

1)a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 05/07/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

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

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 22****REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012**

Requeiro, nos termos regimentais, a inclusão do nome do Sr. Reginaldo Almeida Medeiros, presidente da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia – ABRACEEL), na audiência pública aprovada pelo Requerimento nº 13, de 2012 para debater sobre os encaminhamentos que estão em curso para as renovações das concessões do setor elétrico brasileiro.

Autoria: Senadora Lúcia Vânia

ITEM 23**REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012**

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

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 24**REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012**

Requeiro, nos termos regimentais, que a Audiência Pública com a presidente da Petrobras, Senhora Maria das Graças Foster (objeto de requerimento anterior) seja realizada em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 25**REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012**

Requeiro nos termos do § 2º do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater sobre as atuais condições da infraestrutura logística que o Brasil propicia às atividades econômicas realizadas no País.

Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença das personalidades abaixo relacionadas para debater o assunto:

- Senhor Paulo Tarso Vilela de Resende – Coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral;

- Senhor Marcelo Perrupato e Silva – Secretário da Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT, do Ministério dos Transportes;

- Senhor Luis Claudio Santana Montenegro - Diretor do Departamento de Sistemas de Informações Portuárias da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR;

- Senhor Luis Henrique Teixeira Baldez - Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Cargas – ANUT;

- Senhor Paulo Fernando Fleury – Professor titular da UFRJ e Diretor-Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 26REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

Nos termos regimentais, requeiro seja realizada audiência pública nesta Comissão com vistas a apresentar informações sobre a atual situação da Valec, bem como explicar a significativa queda no nível de execução orçamentária da estatal. Para tanto, indico o seguinte convidado:

- *Senhor José Eduardo Saboia Castello Branco, presidente da estatal ferroviária Valec;*

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 27REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

Nos termos regimentais, requeiro seja realizada audiência pública nesta Comissão com vistas a apresentar informações sobre a atual situação do Dnit, bem como explicar a significativa baixa no nível de investimentos do departamento. Para tanto, indico o seguinte convidado:

- *General Jorge Ernesto Pinto Fraxe, diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).*

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 28REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

Nos termos regimentais, requeiro seja realizada audiência pública nesta Comissão com vistas a apresentar informações sobre a atual situação da telefonia móvel no país. Para tanto, indico os seguintes convidados:

- *Senhor João Batista Rezende – Presidente da Anatel;*
- *Senhor Carlos Zenteno – Presidente da operadora Claro;*
- *Senhor Andrea Mangoni – Presidente da operadora TIM Brasil;*
- *Senhor Francisco Valim – Presidente da operadora Oi;*
- *Senhor Antônio Carlos Valente – Presidente da operadora Vivo.*

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 29REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

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

Autoria: Senador Romero Jucá

ITEM 30REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

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

Autoria: Senador Romero Jucá

ITEM 31

REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

Requeiro nos termos do § 2º do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para obter informações sobre o planejamento da logística brasileira e debater sobre as estratégias e ações de implementação de sua infraestrutura operacional.

Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença das personalidades abaixo relacionadas para debater o assunto:

- Senhor Paulo Sérgio Passos - Ministro de Estado dos Transportes;*
- Senhor Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira – Diretor presidente da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (ETAV).*
- Senhor Paulo Tarso Vilela de Resende – Coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral;*
- Senhor Fernando Saba Arbache – Professor de Logística e Sistemas de Informação da Fundação Getúlio Vargas e da pós-graduação do Instituto Militar de Engenharia - IME.*

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 32

REQUERIMENTO Nº _____, DE 2012

Nos termos do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro seja realizada, por esta Comissão de Infraestrutura – CI em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos – CAE, audiência pública para instruir o PLS 365 de 2009, que “Acrescenta inciso VI e § 10º ao art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para instituir a possibilidade de gratuidade dos primeiros 50kWh mensais de energia elétrica para consumidores da Subclasse Residencial Baixa Renda”, debatendo a viabilidade da implementação do Sistema de Pré-Pagamento de Energia Elétrica, com a presença dos seguintes convidados:

- 1 – EDSON LOBÃO – Ministro de Estado de Minas e Energia – MME;*
- 2 – NELSON JOSÉ HÜBNER MOREIRA – Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL;*
- 3 – NELSON FONSECA LEITE – Presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica;*
- 4 – JULIANA PEREIRA DA SILVA – Diretora do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor – DPDC;*
- 5 – JORGE QUEIROZ DE MORAES JUNIOR – Presidente do Conselho de Administração do Grupo Rede e*
- 6 – ÁLVARO DIAS JÚNIOR – Vice-Presidente Corporativo e Diretor Executivo da Empresa Landis Gyr América do Sul – fabricante de equipamentos.*

Autoria: Senador Gim Argello

1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO

1

ATO Nº , DE 2012 – CI

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

A COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL resolve:

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

2ª PARTE - DELIBERATIVA

1

PARECER N° _____, DE 2012

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

RELATOR: Senador **INÁCIO ARRUDA**

I – RELATÓRIO

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

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

“Art. 23.

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. VOTO

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

EMENDA Nº 01 – CI

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

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

EMENDA Nº 02 – CI

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

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

“**Art. 24.**
.....

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 214, DE 2008

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

"Art. 23.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

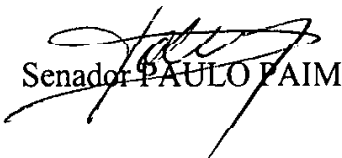
arts. 18, 19 e 21 da mesma norma. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

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

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

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

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.


Senador PAULO PAIM

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

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

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

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

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

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

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

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

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

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

a) repreensão verbal ou por escrito;

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

c) cancelamento do registro;

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

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

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2011

Dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, as obrigações dos responsáveis por locais e recintos alfandegados, a autorização para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro; modifica a legislação aduaneira, alterando as Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.019, de 30 de março de 1995, 9.069, de 29 de junho de 1995, 9.716, de 26 de novembro de 1998, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e os Decretos-Leis nºs 37, de 18 de novembro de 1966, 1.455, de 7 de abril de 1976, e 2.472, de 1º de setembro de 1988; e revoga dispositivos do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de 1988, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A movimentação e a armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação e a prestação de serviços conexos serão feitas sob controle aduaneiro, em locais e recintos alfandegados.

§ 1º As atividades referidas no *caput* deste artigo poderão ser executadas em:

I – portos, aeroportos e terminais portuários pelas pessoas jurídicas:

a) concessionárias ou permissionárias dos serviços portuários e aeroportuários ou empresas e órgãos públicos constituídos para prestá-las;

b) autorizadas a explorar terminais portuários privativos, de uso exclusivo ou misto, nos respectivos terminais; ou

c) arrendatárias de instalações portuárias ou aeroportuárias e concessionárias de uso de áreas em aeroportos nas respectivas instalações;

II – fronteiras terrestres pelas pessoas jurídicas:

a) arrendatárias de imóveis pertencentes à União, localizados nos pontos de passagem de fronteira;

b) concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte ferroviário internacional ou qualquer empresa autorizada a prestar esses serviços, nos termos da legislação específica, nos respectivos recintos ferroviários de fronteira;

III – recintos de estabelecimento empresarial operados pelas pessoas jurídicas habilitadas e autorizadas, nos termos desta Lei;

IV – bases militares, sob responsabilidade das Forças Armadas;

V – recintos de exposição, feiras, congressos, apresentações artísticas, torneios esportivos e assemelhados, sob a responsabilidade de pessoa jurídica promotora de evento; e

VI – lojas francas e seus depósitos, sob a responsabilidade da respectiva empresa exploradora;

VII – Zonas de Processamento de Exportação, sob responsabilidade de sua administradora; e

VIII – recintos para quarentena de animais, sob responsabilidade do órgão subordinado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 2º A movimentação e a armazenagem de remessas postais internacionais poderão ser realizadas em recintos próprios sob responsabilidade da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

§ 3º O recinto de estabelecimento empresarial referido no inciso III do § 1º deste artigo denomina-se Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).

§ 4º A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá admitir a movimentação e a armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação em locais ou recintos não alfandegados para atender a situações eventuais ou solucionar questões relativas a operações que não possam ser executadas nos locais ou recintos alfandegados em face de razões técnicas, ouvidos os demais órgãos e agências da administração pública federal, quando for o caso.

§ 5º As atividades relacionadas neste artigo poderão ser executadas sob a administração da Secretaria da Receita Federal do Brasil, nas hipóteses definidas nesta Lei.

Dos Requisitos Técnicos e Operacionais para o Alfandegamento

Art. 2º Os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento dos locais e recintos alfandegados indicados no art. 1º desta Lei deverão observar os princípios de segurança e operacionalidade aduaneiras estabelecidos no art. 34 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010, e nas regras decorrentes de acordo internacional.

§ 1º Será exigida regularidade fiscal relativa aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, como condição para o alfandegamento.

§ 2º Será exigida, ainda, como condição para alfandegamento, manifestação dos demais órgãos e agências da administração pública federal, sobre a adequação do local ou recinto aos requisitos técnicos próprios às atividades de controle por eles exercidos, relativamente às mercadorias ali movimentadas ou armazenadas.

Das Obrigações dos Responsáveis por Locais e Recintos Alfandegados

Art. 3º São obrigações da pessoa jurídica responsável por local ou recinto alfandegado:

I – disponibilizar à fiscalização aduaneira o acesso imediato a qualquer mercadoria, veículo ou unidade de carga no local ou recinto alfandegado;

II – prestar aos órgãos e agências da administração pública

federal que atuem no local o apoio operacional necessário à execução da fiscalização, inclusive mediante a disponibilização de pessoal para movimentação de volumes, manipulação e inspeção de mercadorias e coleta de amostras;

III – manter sempre, no local ou recinto, prepostos com poderes para representá-la perante as autoridades dos órgãos e agências referidos no inciso II do *caput* deste artigo;

IV – cumprir e fazer cumprir as regras estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil para autorização e controle de acesso de veículos, pessoas e cargas, bem como as demais normas de controle aduaneiro;

V – manter as condições de organização, segurança e salubridade no local ou recinto, necessárias às respectivas operações, com conforto para empregados e usuários, bem como para a boa execução e imagem dos serviços públicos;

VI – manter instrumentos e aparelhos, inclusive de informática, dentro das configurações técnicas estabelecidas pelos órgãos e agências da administração pública federal;

VII – coletar informações sobre a vida pregressa dos empregados, inclusive das empresas contratadas que prestem serviços no recinto, incluindo a verificação de endereços e antecedentes criminais relacionados ao comércio exterior, mantendo os dossiês atualizados e à disposição dos órgãos de fiscalização;

VIII – pesar e quantificar volumes de carga, realizar triagens e identificar mercadorias e embalagens sob sua custódia e prestar as pertinentes informações aos órgãos e agências da administração pública federal, nas formas por eles estabelecidas;

IX – guardar em boa ordem documentos pertinentes às operações realizadas sob controle aduaneiro, nos termos da legislação própria, para exhibi-los à fiscalização federal, quando exigido;

X – manter os arquivos e sistemas informatizados de controle das operações referidas no inciso IX do *caput* deste artigo, e disponibilizar o

acesso dessas bases de dados à fiscalização da Secretaria da Receita Federal do Brasil;

XI – manter os arquivos e sistemas informatizados de controle e operações relativas aos outros órgãos e agências da administração pública federal que exerçam controles sobre as mercadorias movimentadas para fins de sua correspondente fiscalização;

XII – designar o fiel do armazém, observadas as determinações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, mediante sua prévia aprovação;

XIII – manter o atendimento dos requisitos técnicos e operacionais e a regularidade fiscal a que se refere o art. 2º desta Lei, bem como a regularidade dos recolhimentos devidos ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF), criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975; e

XIV – observar as condições regulamentares para entrega de mercadorias desembaraçadas, inclusive quanto à liberação pelo transportador internacional.

§ 1º A identificação das mercadorias de que trata o inciso VIII do *caput* deste artigo poderá ser feita por amostragem, na forma definida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, e mediante uso de aparelhos de verificação não invasiva, resguardando-se os controles efetuados pelos demais órgãos e agências da administração pública federal.

§ 2º Os órgãos e agências da administração pública federal poderão estabelecer requisitos técnicos comuns para as configurações dos instrumentos e aparelhos referidos no inciso VI do *caput* deste artigo e procedimentos integrados ou de compartilhamento de informações para os efeitos dos incisos VIII e XI do *caput* deste artigo.

§ 3º Para fins do disposto no inciso XIV do *caput* deste artigo, o armador determinará a retenção da mercadoria em recinto alfandegado até a liquidação do frete devido ou o pagamento da contribuição por avaria grossa declarada, no exercício do direito previsto no art. 7º do Decreto-Lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967.

§ 4º O sistema informará ao depositário, no momento da entrega, a retenção determinada pelo armador.

§ 5º As disposições deste artigo não dispensam o cumprimento de outras obrigações legais.

§ 6º A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá dispensar obrigação prevista no *caput* deste artigo, considerando as características específicas do local ou recinto.

§ 7º O disposto neste artigo aplica-se, no que couber, à pessoa jurídica responsável pela operação de carga e descarga da embarcação transportadora, no uso do direito ou prioridade de acostagem, concedido pela autoridade portuária.

Da Garantia Prestada pelos Depositários

Art. 4º A empresa responsável por local ou recinto alfandegado deverá, na qualidade de depositária, nos termos do art. 32 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, prestar garantia à União, no valor de 2% (dois por cento) do valor médio mensal, apurado no último semestre civil, das mercadorias importadas entradas no recinto alfandegado, excluídas:

I – as desembaraçadas em trânsito aduaneiro ou registradas para despacho para consumo até o dia seguinte ao de sua entrada no recinto; e

II – as depositadas nos recintos relacionados no inciso V do § 1º do art. 1º desta Lei.

§ 1º Para efeito de cálculo do valor das mercadorias a que se refere o *caput* deste artigo, será considerado o valor consignado no conhecimento de carga ou outro documento estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 2º A garantia deverá ser prestada sob a forma de depósito em dinheiro, fiança bancária ou seguro aduaneiro, até o 10º (décimo) dia útil seguinte ao do semestre civil encerrado, dela podendo ser deduzido o valor do patrimônio líquido da empresa, apurado no balanço de 31 de dezembro do imediatamente anterior ou, no caso de início de atividade, no balanço de abertura.

§ 3º Para iniciar a atividade, a empresa responsável deverá prestar garantia no valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), na forma prevista no § 2º deste artigo, até o 10º (décimo) dia útil seguinte ao da publicação do ato de alfandegamento.

Art. 5º Na hipótese de cancelamento do alfandegamento do local ou recinto, de transferência de sua administração para outra pessoa jurídica ou de revogação do ato que outorgou a autorização, a Secretaria da Receita Federal do Brasil terá o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação do respectivo ato, para liberação de eventual saldo da garantia de que trata o art. 4º desta Lei, mediante comprovação do cumprimento das exigências relativas a obrigações tributárias ou penalidades impostas.

Parágrafo único. O curso do prazo previsto no *caput* deste artigo será interrompido pela interposição de recurso administrativo ou ação judicial que suspenda a exigibilidade de obrigações ou penalidades pecuniárias, até o seu trânsito em julgado.

Da Autorização e do Alfandegamento de CLIA

Art. 6º A autorização para exploração de CLIA será outorgada a estabelecimento de pessoa jurídica constituída no País que explore serviços de armazéns gerais, demonstre regularidade fiscal, atenda aos requisitos técnicos e operacionais para alfandegamento na forma do art. 2º desta Lei e satisfaça às seguintes condições:

I – possua patrimônio líquido mínimo, cujo valor será definido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil;

II – seja proprietária, titular do domínio útil ou comprove ser titular de direito que lhe garanta pelo prazo mínimo de 10 (dez) anos a utilização do imóvel onde funcionará o CLIA; e

III – apresente anteprojeto ou projeto do CLIA previamente aprovado pela autoridade municipal, quando situado em área urbana, e pelo órgão responsável pelo meio ambiente, na forma das legislações específicas.

§ 1º A autorização referida no *caput* deste artigo somente será outorgada a estabelecimento localizado:

I – em município, capital de Estado;

II – em município incluído em região metropolitana;

III – no Distrito Federal;

IV – em município onde haja aeroporto internacional ou porto organizado; ou

V – em município onde haja unidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil e em município limítrofe a este.

§ 2º Para a aferição do valor do patrimônio líquido a que se refere o inciso I do *caput* deste artigo, deverá ser apresentado demonstrativo contábil relativo ao último exercício social já exigível na forma da lei ou de balanço de abertura, no caso de início de atividade.

§ 3º O CLIA deverá manter, enquanto perdurar a autorização, o atendimento às condições previstas neste artigo.

§ 4º Não será outorgada a autorização de que trata o *caput* deste artigo:

I – a empresa que tenha praticado ou participado de atividades fraudulentas na área tributária e de comércio exterior, conforme apurado em decisão judicial ou administrativa que não esteja sendo objeto de recurso recebido com efeito suspensivo conforme previsto em lei; e

II – a empresa que mantenha em seu quadro societário pessoa física ou jurídica que tenha tido participação em estabelecimento enquadrado nas situações discriminadas no inciso I deste parágrafo.

§ 5º Num mesmo município ou região metropolitana, em caso de limitação na disponibilidade de que trata o art. 7º desta Lei, terá prioridade na obtenção de autorização para exploração de CLIA o projeto que apresentar mais de um modal de transporte.

§ 6º Caso os interessados a que se refere o § 5º apresentem o mesmo número de modos de transporte, serão utilizados critérios objetivos de desempate, definidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, divulgados

em seu sítio eletrônico, com a finalidade de garantir observância aos princípios de impessoalidade e publicidade e conferir maior transparência ao processo de autorização.

Art. 7º Compete ao Secretário da Receita Federal do Brasil, observados os critérios de conveniência, interesse e oportunidade, definir a disponibilidade de autorização para CLIA em determinada região, e, segundo tal disponibilidade e após processo próprio, outorgar a autorização para exploração de CLIA a interessado que satisfaça os requisitos desta Lei e declarar o seu alfundamento, em ato único.

§ 1º O ato a que se refere o *caput* deste artigo relacionará as atividades de interesse da fiscalização federal que serão executadas e os seus respectivos horários de funcionamento, o tipo de carga e de mercadoria que poderá ingressar no recinto, os regimes aduaneiros e as operações de despacho aduaneiro autorizados.

§ 2º O horário de funcionamento do CLIA, em atividades não relacionadas como de interesse da fiscalização federal, será estabelecido pelo seu operador, observada a legislação pertinente.

§ 3º A movimentação e a armazenagem de mercadorias nacionais e nacionalizadas, de mercadorias destinadas à exportação ou à industrialização em regime aduaneiro especial no CLIA, de cargas a granel e de mercadorias não embaladas poderão ocorrer no mesmo armazém, sob controle informatizado, e atenderão aos requisitos específicos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 4º Será permitida a permanência, no mesmo local de armazenagem, de mercadorias já desembaraçadas, até a entrega para consumo, em CLIA integrado a um centro de distribuição de mercadorias.

§ 5º Atendidos os requisitos técnicos e operacionais definidos nos termos do art. 2º desta Lei, e após a respectiva comprovação perante a Secretaria da Receita Federal do Brasil e os órgãos e agências da administração pública federal que atuem no local, a autorizatária poderá promover a ampliação ou redução da área alfundegada, ou ainda sua transferência para outro local onde a atividade possa ser exercida com mais eficiência, desde que na mesma Região Fiscal.

§ 6º Observadas as condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, é facultada a passagem interna de mercadorias importadas desembaraçadas da área alfandegada para a área não alfandegada e, da segunda para a primeira, de mercadorias destinadas à exportação e à industrialização, e, em ambos os sentidos, de máquinas e aparelhos utilizados na movimentação de carga.

§ 7º Aos CLIA's que estiverem localizados dentro de complexos de armazenagem será permitida a utilização compartilhada de equipamentos de pesagem e movimentação, bem assim a existência de um único ponto comum de controle de entrada e de saída de mercadorias, veículos, unidades de carga e pessoas.

§ 8º A conveniência e o interesse a que se refere o *caput* deste artigo limitar-se-ão à avaliação do fluxo de comércio exterior na região econômica em que se situar a área apresentada no projeto de CLIA.

§ 9º A oportunidade vincular-se-á à disponibilidade de mão de obra nos órgãos federais que exercerão atividades fiscalizadoras no CLIA.

§ 10. Negados cinco ou mais pedidos de instalação de CLIA, por falta de servidores, no período de doze meses, os órgãos federais fiscalizadores deverão solicitar a abertura de concurso público para o ingresso de pessoal necessário para atender às demandas apresentadas.

§ 11. Perderá o direito à autorização a autorizatária que deixe de exercê-la por prazo igual ou superior a 6 (seis) meses.

§ 12. Os critérios de conveniência, interesse e oportunidade a que se refere o *caput* deste artigo serão divulgados no sítio eletrônico da Secretaria da Receita Federal do Brasil, com a finalidade de garantir observância aos princípios de impessoalidade e publicidade e conferir maior transparência ao processo de autorização.

Art. 8º A Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá reduzir em até 50% (cinquenta por cento) os valores exigidos no § 3º do art. 4º e no inciso I do *caput* do art. 6º desta Lei, para outorga de autorização para exploração de CLIA nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

§ 1º As empresas prestadoras dos serviços relacionados no *caput*

do art. 1º desta Lei, na hipótese do inciso III do seu § 1º, fixarão livremente os preços desses serviços, a serem pagos pelos usuários.

§ 2º Os serviços prestados em atendimento a determinação da fiscalização federal ou em cumprimento da legislação federal, para realização de operações específicas, serão pagos pelo interessado pela carga.

Art. 9º A Secretaria da Receita Federal do Brasil disciplinará a formalização e o processamento dos pedidos de autorização para exploração de CLIA e divulgará, no seu sítio eletrônico, a relação dos requerimentos sob análise que atendem aos critérios de conveniência, oportunidade e interesse mencionados no art. 7º desta Lei.

Art. 10. A Secretaria da Receita Federal do Brasil, no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data do despacho de reconhecimento de admissibilidade do requerimento de autorização para exploração de CLIA, dará ciência da pretensão da interessada aos demais órgãos e agências da administração pública federal que nele exercerão controle sobre mercadorias, estabelecendo a data provável para a conclusão do projeto, nos termos do respectivo cronograma de execução apresentado pela requerente.

Art. 11. A Secretaria da Receita Federal do Brasil e os demais órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 10 desta Lei deverão disponibilizar pessoal necessário ao desempenho de suas atividades no CLIA, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data estabelecida para a conclusão da execução do projeto.

§ 1º O prazo a que se refere o *caput* deste artigo poderá ser prorrogado por igual período, findo o qual a autorização deverá ser outorgada.

§ 2º A prorrogação de que trata o § 1º deste artigo só será admitida na hipótese de qualquer unidade de órgão ou agência da administração pública federal, que deva exercer suas atividades no recinto do CLIA objeto da autorização requerida, apresentar situação de comprometimento de pessoal com o atendimento de Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros.

§ 3º A empresa requerente poderá usar livremente o recinto para exercer atividades empresariais que não dependam de licença ou de autorização do Poder Público, até o cumprimento do disposto no *caput* deste

artigo.

Art. 12. Informada da conclusão da execução do projeto de exploração do CLIA, a Secretaria da Receita Federal do Brasil terá o prazo de 30 (trinta) dias, contado da data do protocolo do expediente da empresa requerente, para comunicar o fato aos demais órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 10 desta Lei.

§ 1º Os órgãos e agências da administração pública federal referidos no art. 10 desta Lei deverão verificar a conformidade das instalações e dos requisitos para a autorização e o alfandegamento do CLIA, no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da ciência da comunicação de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º Confirmado o atendimento às exigências e requisitos e observado o prazo previsto no art. 11 desta Lei, será editado o ato de autorização e alfandegamento de que trata o art. 7º desta Lei, com início de vigência no prazo de até 60 (sessenta) dias de sua publicação.

Da Movimentação e Armazenagem de Carga nas Fronteiras Terrestres

Art. 13. As empresas prestadoras dos serviços relacionados no *caput* do art. 1º desta Lei, na hipótese do inciso II do seu § 1º, fixarão livremente os preços desses serviços a serem pagos pelos usuários, sendo-lhes vedado:

I – cobrar:

a) pela mera passagem de veículos e pedestres pelo recinto, na entrada no País ou na saída dele;

b) as primeiras 2 (duas) horas de estacionamento de veículo de passageiro;

c) o equivalente a mais de R\$ 15,00 (quinze reais) por tonelada pela pesagem de veículos de transporte de carga;

d) o equivalente a mais de R\$ 15,00 (quinze reais) pelas primeiras 6 (seis) horas de estacionamento de veículo rodoviário de carga em trânsito aduaneiro; e

II – estipular período unitário superior a 6 (seis) horas para a cobrança de estacionamento de veículo rodoviário de carga.

§ 1º Os valores referidos nas alíneas *c* e *d* do inciso I do *caput* deste artigo poderão ser alterados anualmente pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ 2º Na hipótese de arrendamento de imóvel pertencente à União, o contrato será precedido de licitação realizada pela Secretaria do Patrimônio da União, que também ficará incumbida da fiscalização e da execução contratual relativas ao arrendamento.

§ 3º No caso de suspensão ou cancelamento do alfandegamento ou de paralisação na prestação dos serviços, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá:

I – representar contra a contratada à autoridade responsável pela fiscalização e execução do contrato de arrendamento, na hipótese de empresa arrendatária de imóvel da União;

II – assumir a administração das operações no recinto, até que seja regularizada a situação que deu causa à sua intervenção, em qualquer caso; e

III – alfandegar o recinto, em caráter precário, sob sua responsabilidade, nas hipóteses de suspensão ou cancelamento do alfandegamento.

§ 4º Na hipótese de violação a qualquer das vedações estabelecidas nos incisos I e II do *caput* deste artigo ou da representação de que trata o inciso I do § 3º deste artigo, caberá à autoridade referida nesse inciso:

I – impor a suspensão do contrato pelo prazo da suspensão do alfandegamento; ou

II – rescindir o contrato, nas hipóteses de cancelamento do alfandegamento, de paralisação na prestação dos serviços ou de violação a qualquer das vedações estabelecidas nos incisos I e II do *caput* deste artigo.

§ 5º A Secretaria do Patrimônio da União, ouvida a Secretaria da Receita Federal do Brasil, disciplinará a aplicação deste artigo, inclusive quanto:

I – à prestação de garantias contratuais pela arrendatária;

II – à estipulação de penalidades pecuniárias pelo descumprimento das cláusulas contratuais pela arrendatária;

III – às outras hipóteses de rescisão do contrato de arrendamento;

IV – à indenização da arrendatária pelas obras realizadas e instalações incorporadas ao imóvel pertencente à União, nos casos de rescisão do contrato decorrente de aplicação de sanção ou de interesse público.

Art. 14. O serviço de movimentação de mercadorias e os serviços conexos serão prestados sob a administração da Secretaria da Receita Federal do Brasil, nas seguintes hipóteses:

I – quando não houver interesse na exploração dessas atividades pela iniciativa privada;

II – enquanto se aguardam os trâmites do contrato de arrendamento; ou

III – intervenção de que trata o inciso II do § 3º do art. 13 desta Lei.

§ 1º Os serviços prestados na forma deste artigo serão pagos pelos usuários por meio de tarifas estabelecidas pelo Ministro de Estado da Fazenda para cada atividade específica, que deverão custear integralmente suas execuções.

§ 2º As receitas decorrentes da cobrança dos serviços referidos no *caput* deste artigo serão destinados ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF).

Outras Disposições

Art. 15. Os dispositivos desta Lei que cuidam da operação e das

obrigações relativas aos locais e recintos alfandegados aplicam-se aos atuais responsáveis por locais e recintos alfandegados.

Parágrafo único. Os prazos para cumprimento do disposto no *caput* deste artigo fluirão simultaneamente com aqueles previstos no parágrafo único do art. 36 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010.

Art. 16. Os atuais permissionários de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em portos secos poderão, mediante solicitação e sem ônus para a União, ser transferidos para o regime de exploração de CLIA previsto nesta Lei, sem interrupção de suas atividades e com dispensa de penalidade por rescisão contratual.

§ 1º As licenças para exploração de CLIAs emitidas com base na Medida Provisória nº 320, de 24 de agosto de 2006, passarão a ser regidas por esta Lei, alterando-se o regime jurídico de licença para autorização.

§ 2º Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, o contrato será rescindido no mesmo ato de outorga da autorização para exploração do CLIA.

§ 3º No caso de o permissionário não solicitar a transferência para o regime de exploração de CLIA previsto nesta Lei, o contrato somente poderá ser rescindido após a remoção das mercadorias do recinto.

§ 4º A rescisão do contrato nos termos deste artigo não dispensa a contratada do pagamento de obrigações contratuais vencidas e de penalidades pecuniárias devidas em razão de cometimento de infração durante a vigência do contrato.

§ 5º As disposições deste artigo aplicam-se, também, ao porto seco ou CLIA que esteja funcionando, na data de publicação desta Lei, por força de medida judicial, sob a égide de contrato emergencial ou ainda com base em licença para exploração de CLIA expedida nos termos da Medida Provisória nº 320, de 24 de agosto de 2006.

§ 6º Para a transferência prevista no *caput* deste artigo e em seu § 5º será observado o disposto no parágrafo único do art. 15 desta Lei.

§ 7º Na hipótese de instalação de CLIA na área de influência de permissionário que não tenha solicitado a transferência para o regime de

exploração de CLIA previsto nesta Lei, a Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá autorizá-lo a mudar a localização do seu recinto alfandegado, mantido o regime anterior.

§ 8º Os permissionários a que se refere o § 7º deste artigo poderão permanecer com os atuais quantitativos das suas áreas de armazenagem e de pátio.

Art. 17. Os concessionários de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em portos secos instalados em imóveis pertencentes à União também poderão, mediante aviso prévio de 180 (cento e oitenta) dias, rescindir seus contratos na forma do *caput* e §§ 2º a 5º do art. 16 desta Lei, sendo-lhes garantido o direito de exploração de CLIA sob o regime previsto nesta Lei até o final do prazo original constante do contrato de concessão.

Parágrafo único. Não será admitida rescisão parcial de contrato.

Art. 18. A pessoa jurídica autorizada poderá solicitar a revogação do ato a que se refere o art. 7º desta Lei, desde que no recinto não mais exista mercadoria sob controle aduaneiro.

Parágrafo único. A revogação realizada por interesse da Administração Pública somente poderá ser efetuada se precedida de indenização, que abrangerá os danos emergentes e os lucros cessantes.

Art. 19. A pessoa jurídica prestadora dos serviços de que trata o *caput* do art. 1º desta Lei fica sujeita à aplicação da sanção de:

I – observados a forma, o rito e as competências estabelecidos no art. 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003:

a) advertência, na hipótese de descumprimento de obrigação prevista no art. 3º ou do disposto no § 3º do art. 6º, ambos desta Lei;

b) suspensão das atividades de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias sob controle aduaneiro, referidas no *caput* do art. 1º desta Lei, na hipótese de reincidência em conduta já punida com advertência, até a constatação pela autoridade aduaneira do cumprimento da obrigação estabelecida;

II – vedação da entrada de mercadorias importadas no recinto até o atendimento da exigência, pelo descumprimento, ainda que parcial, da prestação da garantia prevista no art. 4º desta Lei.

§ 1º Para os fins do disposto na alínea *b* do inciso I deste artigo, será considerado reincidente o infrator que, no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados da data da aplicação da sanção, cometer nova infração pela mesma conduta já apenada com advertência.

§ 2º A vedação de que trata o inciso II do *caput* deste artigo será precedida de intimação, na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 3º O descumprimento dos requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento sujeita-se às penalidades previstas nos arts. 37 e 38 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010.

Art. 20. A Secretaria da Receita Federal do Brasil, ouvidos os outros órgãos e agências da administração pública federal atuantes nos controles de mercadorias na exportação, poderá admitir, em caráter precário, a realização de despacho de exportação em recinto não alfandegado.

Art. 21. A Secretaria da Receita Federal do Brasil e os demais órgãos e agências da administração pública federal disporão sobre o registro e o controle das operações de importação e de exportação, realizadas por pessoas domiciliadas em localidades fronteiriças onde não existam unidades aduaneiras, de mercadorias para consumo ou produção nessas localidades.

Das Alterações à Legislação Aduaneira

Art. 22. O manifesto de carga, o romaneio de carga (*packing list*) e a fatura comercial expressos nos idiomas de trabalho do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e da Organização Mundial do Comércio (OMC) ficam dispensados da obrigatoriedade de tradução para o idioma português.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá estabelecer informações obrigatórias no conhecimento de carga sobre as condições ambientais e de embalagem e conservação da mercadoria transportada, para fins de controle sanitário, fitossanitário, zoossanitário, ambiental e de segurança pública.

Art. 23. O importador fica obrigado a devolver ao exterior ou a destruir a mercadoria estrangeira cuja importação não seja autorizada com fundamento na legislação de proteção ao meio ambiente, saúde ou segurança pública e controles sanitários, fitossanitários e zoossanitários.

§ 1º Tratando-se de mercadoria acobertada por conhecimento de carga à ordem ou consignada a pessoa inexistente ou com domicílio desconhecido no País, a obrigação referida no *caput* deste artigo será do respectivo transportador internacional da mercadoria importada.

§ 2º A Secretaria da Receita Federal do Brasil definirá a providência a ser adotada pelo importador ou transportador internacional, conforme seja o caso, de conformidade com a representação do órgão responsável pela aplicação da legislação específica, definindo prazo para o seu cumprimento.

§ 3º No caso de descumprimento da obrigação prevista no § 2º deste artigo, a Secretaria da Receita Federal do Brasil aplicará ao importador ou transportador internacional, conforme seja o caso, a multa no valor correspondente a 50 (cinquenta) vezes o frete cobrado pelo transporte da mercadoria na importação, observados o rito e as competências para julgamento estabelecidos no Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972.

§ 4º O importador ou o transportador internacional referido no § 1º deste artigo, conforme seja o caso, também fica obrigado a indenizar o depositário que realizar, por determinação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, a destruição ou a devolução da mercadoria ao exterior, pelas respectivas despesas incorridas.

§ 5º Tratando-se de transportador estrangeiro, responderá pela multa prevista no § 3º deste artigo e pela obrigação prevista no § 4º deste artigo o seu representante legal no País.

Art. 24. O § 5º do art. 7º da Lei nº 9.019, de 30 de março de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º

.....

§ 5º A exigência de ofício de direitos *antidumping* ou de direitos compensatórios e decorrentes acréscimos moratórios e penalidades

será formalizada em auto de infração lavrado por Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil, observados o rito e as competências para julgamento estabelecidos no Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e o prazo de 5 (cinco) anos contados da data de registro da declaração de importação.

.....” (NR)

Art. 25. Para fins de aplicação do disposto no art. 5º do Decreto-Lei nº 2.120, de 14 de maio de 1984, consideram-se, para efeitos fiscais, bagagem desacompanhada os bens pertencentes ao *de cujus* na data do óbito, no caso de sucessão aberta no exterior.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto no *caput* deste artigo os bens excluídos do conceito de bagagem, na forma da legislação em vigor.

Art. 26. O § 3º do art. 2º da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

§ 3º Para efeito do disposto no inciso I do *caput* deste artigo, considera-se ocorrido o respectivo desembaraço aduaneiro da mercadoria que constar como tendo sido importada e cujo extravio venha a ser verificado pela autoridade fiscal, inclusive na hipótese de mercadoria sob regime suspensivo de tributação.” (NR)

Art. 27. O inciso XI do art. 105 e o parágrafo único do art. 111, ambos do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 105.**

.....

XI – cujos direitos ou tributos devidos na importação ou na exportação não tenham sido pagos ou tenham sido pagos apenas em parte, mediante artifício doloso;

.....” (NR)

“**Art. 111.**

Parágrafo único. Excluem-se da regra deste artigo os casos dos incisos III, V e VI do *caput* do art. 104 desta Lei.” (NR)

Art. 28. Os arts. 22 e 23 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 22.** Os custos administrativos de fiscalização e controle aduaneiros exercidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil serão ressarcidos mediante recolhimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAP), criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975, relativamente a:

I - atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros;

II - deslocamento de servidor para prestar serviço em local ou recinto localizado fora da sede da repartição de expediente;

III - vistoria técnica e auditoria de sistema de controle informatizado, tendo em vista o alfandegamento ou a habilitação para despacho aduaneiro de local ou recinto; e

IV - auditoria de sistema de controle informatizado, tendo em vista a habilitação para a fruição de regime aduaneiro especial.

§ 1º Consideram-se atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros:

I - a conferência para despacho aduaneiro realizada em dia ou horário fora do expediente normal da repartição;

II - a realizada em local ou recinto explorado por pessoa jurídica diversa do administrador portuário ou aeroportuário; e

III - a conferência para despacho aduaneiro ou o despacho aduaneiro realizado no estabelecimento do importador, exportador ou transportador.

§ 2º O ressarcimento relativo às atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros será devido pela pessoa jurídica que administra o local ou recinto e será o produto da aplicação dos seguintes percentuais sobre a respectiva receita mensal de armazenagem e movimentação interna da carga:

I - 1% (um por cento), na importação;

II - 0,5% (meio por cento), na exportação;

§ 3º O ressarcimento relativo às despesas referidas no inciso II do *caput* deste artigo será devido pela pessoa jurídica responsável pelo local ou recinto, no valor correspondente às despesas do deslocamento requerido.

§ 4º O ressarcimento relativo às vistorias e auditorias de que tratam os incisos III e IV do *caput* deste artigo será devido:

I - pela pessoa jurídica referida no inciso II do § 1º deste artigo,

no valor de:

a) R\$ 10.000,00 (dez mil reais), uma única vez, para o alfandegamento ou habilitação de local ou recinto; e

b) R\$ 2.000,00 (dois mil reais), uma vez ao ano, para as vistorias periódicas de local ou recinto alfandegado ou habilitado;

II - pela pessoa jurídica empresarial que pleitear habilitação para regime aduaneiro especial, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), uma única vez, na hipótese de que trata o inciso IV do *caput* deste artigo.

§ 5º O ressarcimento previsto neste artigo deverá ser recolhido:

I - até o 5º (quinto) dia útil do mês seguinte:

a) ao do auferimento das receitas, na hipótese do § 2º deste artigo;

b) ao da realização do deslocamento requerido, na hipótese do § 3º deste artigo;

II - antes da protocolização do requerimento para vistoria de recinto ou habilitação para regime aduaneiro especial, nas hipóteses de que tratam a alínea *a* do inciso I e o inciso II, ambos do § 4º deste artigo; e

III - até 31 de dezembro de cada ano, posterior ao do alfandegamento, no caso da alínea *b* do inciso I do § 4º deste artigo.

§ 6º O disposto neste artigo não se aplica aos casos em que os valores devidos ao Fundaf decorram de cláusula editalícia ou contratual, enquanto perdurar a vigência do contrato.” (NR)

“Art. 23.

.....

III – trazidas do exterior como bagagem:

a) acompanhada ou desacompanhada e que permanecerem nos recintos alfandegados por prazo superior a 45 (quarenta e cinco) dias, sem que o passageiro inicie a promoção do seu desembaraço;

b) acompanhada, não declaradas no correspondente procedimento de controle aduaneiro, de valor global excedente ao triplo do limite de isenção definido para bagagem de viajante e que, por sua quantidade ou característica, revelem notória finalidade comercial ou representem risco sanitário, fitossanitário ou zoossanitário.

.....” (NR)

Art. 29. O art. 7º do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de

1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 7º** A Secretaria da Receita Federal do Brasil, atendendo aos princípios da segurança, economicidade e facilitação logística para o controle aduaneiro, poderá organizar recinto de fiscalização aduaneira em local interior convenientemente localizado em relação às vias de tráfego terrestre e aquático, distante de pontos de fronteira alfandegados, ouvidos os demais órgãos e agências da administração pública federal.

§ 1º As mercadorias transportadas entre o ponto de fronteira alfandegado e o recinto referido no *caput* deste artigo serão automaticamente admitidas no regime de trânsito aduaneiro, desde que observados os horários, rotas e demais condições e requisitos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, em comum acordo, quando for o caso, com a administração aduaneira do país limítrofe.

§ 2º A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá proibir a aplicação da modalidade de regime prevista no § 1º deste artigo para determinadas mercadorias ou em determinadas situações, em face de razões de ordem fiscal, de controle aduaneiro ou quaisquer outras de interesse público.

§ 3º O desvio da rota estabelecida, conforme o § 1º deste artigo, sem motivo justificado, a violação da proibição de que trata o § 2º deste artigo, a descarga da mercadoria importada em local diverso do recinto referido no *caput* deste artigo ou a condução da mercadoria despachada para exportação para local diverso do ponto de fronteira alfandegado de saída do território nacional, sem ordem, despacho ou licença, por escrito, da autoridade aduaneira, constituem infração considerada dano ao Erário sujeita a pena de perdimento da mercadoria e do veículo transportador, nos termos do art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976.

§ 4º No recinto referido no *caput* deste artigo, não será permitida a descarga e a armazenagem de mercadoria importada ou despachada para exportação, salvo as operações de descarga para transbordo e aquelas no interesse da fiscalização.

§ 5º O recinto referido no *caput* deste artigo será utilizado para os procedimentos de conferência aduaneira em despachos de importação ou de exportação, inclusive em regime aduaneiro especial, despacho de trânsito aduaneiro para outros recintos ou locais alfandegados e, ainda, como base operacional para atividades de repressão ao contrabando, descaminho e outros ilícitos fiscais.

§ 6º O recinto referido no *caput* deste artigo será alfandegado e administrado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.” (NR)

Art. 30. Ao disposto no § 6º do art. 7º do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º setembro de 1988, aplicam-se, no que couber, as disposições dos arts. 13 e 14 desta Lei.

Art. 31. O art. 65 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 65.**

§ 1º Excetua-se do disposto no *caput* deste artigo o porte de valores, em espécie, até o limite estabelecido pelo Conselho Monetário Nacional ou de valores superiores a esse montante, desde que comprovada a sua entrada no País, ou a sua saída deste, na forma prevista na regulamentação pertinente.

§ 2º

§ 3º A não observância do contido neste artigo, além das sanções penais previstas na legislação específica, e após o devido processo legal, acarretará a perda do valor excedente ao limite estabelecido na forma do § 1º deste artigo, em favor do Tesouro Nacional.

§ 4º Os valores retidos em razão do descumprimento do disposto neste artigo poderão ser depositados em estabelecimento bancário.

§ 5º Na hipótese de que trata o § 4º deste artigo:

I – o valor não excedente ao limite estabelecido na forma do § 1º deste artigo poderá ser devolvido na moeda retida ou em real após conversão cambial; e

II – em caso de devolução de valores convertidos em reais, serão descontadas as despesas bancárias correspondentes.

§ 6º A Secretaria da Receita Federal do Brasil disciplinará o disposto neste artigo relativamente à obrigação de declarar o porte de valores na entrada no País ou na saída dele, apreensão, depósito e devolução dos valores referidos.” (NR)

Art. 32. O § 1º do art. 3º da Lei nº 9.716, de 26 de novembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 3º**

§ 1º A taxa a que se refere este artigo será devida no registro da declaração de importação ou de sua retificação, realizada no curso do despacho aduaneiro ou, a pedido do importador, depois do desembaraço, à razão de:

.....” (NR)

Art. 33. Os arts. 60, 69 e 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 60.**

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se aos seguintes bens:

I – partes, peças e componentes de aeronave;

.....

§ 2º A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá estender a aplicação do disposto no *caput* deste artigo a outros regimes aduaneiros especiais, bem como a partes, peças e componentes de outros produtos, além dos referidos no inciso I do § 1º deste artigo.

§ 3º A Secretaria da Receita Federal do Brasil disciplinará os procedimentos para a aplicação do disposto neste artigo e os requisitos para reconhecimento da equivalência entre produtos importados e exportados.” (NR)

“**Art. 69.**

.....

§ 3º Quando aplicada sobre a exportação, a multa prevista neste artigo incidirá sobre o preço da mercadoria constante da respectiva nota fiscal ou documento equivalente.” (NR)

“**Art. 76.**

.....

§ 5º Para os fins do disposto na alínea *a* do inciso II do *caput* deste artigo, será considerado reincidente o infrator que, no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da data da aplicação da sanção, cometer nova infração pela mesma conduta já sancionada com advertência.

.....

§ 8º A aplicação das sanções de que tratam os incisos I, II e III do *caput* deste artigo compete ao titular da unidade local da Secretaria da Receita Federal do Brasil responsável pela apuração da infração.

I – (revogado)

II – (revogado)

.....” (NR)

Art. 34. Fica o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento autorizado a credenciar entes públicos ou privados para a

prestação de serviços de tratamento fitossanitário com fins quarentenários em portos, aeroportos, postos de fronteira, Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA), e recintos referidos no *caput* do art. 7º do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de 1988.

Art. 35. Os prazos estabelecidos no art. 11 desta Lei serão contados em dobro nos 2 (dois) primeiros anos a contar da publicação desta Lei.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos, em relação:

I – aos §§ 1º e 2º do art. 14 desta Lei, a partir do primeiro dia do décimo segundo mês subsequente à data de sua publicação;

II – à nova redação dada ao art. 22 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, pelo art. 28 desta Lei; e à nova redação dada ao § 1º do art. 3º da Lei nº 9.716, de 26 de novembro de 1998, pelo art. 32 desta Lei, a partir da mais tardia entre as seguintes datas:

a) primeiro dia do ano subsequente ao da publicação desta Lei;
ou

b) primeiro dia do quarto mês subsequente ao da publicação desta Lei;

III – aos demais artigos, a partir da data de sua publicação.

Art. 37. Ficam revogados:

I – o art. 8º do Decreto-Lei nº 2.472, de 1º de setembro de 1988;

II – o inciso VI do *caput* do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, resguardados os direitos contratuais dos atuais concessionários e permissionários, se não optarem pela rescisão contratual.

JUSTIFICAÇÃO

Os portos secos (denominados pelo projeto de Centros Logísticos

e Industriais Aduaneiros – CLIAs) são armazéns-gerais sob controle aduaneiro que atuam como centros de captação e distribuição de cargas, instalados próximos a portos, aeroportos e pontos de fronteira de grande movimento de carga ou adjacentes a regiões produtoras e consumidoras.

Atualmente, por força do art. 1º, inciso VI, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, a exploração de portos secos obedece ao regime de concessão ou permissão de serviços públicos previsto na Lei nº 8.987, de 13 de dezembro de 1995. A outorga desses terminais de uso público, mediante licitação, tem prazo de vinte e cinco anos, prorrogáveis por mais dez anos.

Transcorridos dezesseis anos, observa-se que a outorga mediante licitação é insatisfatória, pelas seguintes razões:

a) movimentação e armazenagem de mercadorias não estão sujeitas às regras determinadas pelo conceito de serviço público, porque estão fora do alcance de atividades relacionadas com os serviços de infraestrutura aeroportuária, portos marítimos, lacustres e fluviais (art. 21, XII, *c* e *f* da Constituição Federal), não se submetendo por fundamento constitucional à exigência de licitação do art. 175 da Carta Magna;

b) a volatilidade dos fluxos de comércio exterior dificulta a realização de levantamento de demanda para o período de 25 anos, estudo que a Secretaria da Receita Federal do Brasil confessa não saber fazer, até porque não é agência reguladora;

c) não há interessados nas licitações dos pontos de fronteira com menor movimento de carga;

d) o processo licitatório propicia impugnações administrativas e judiciais que retardam a outorga.

O Poder Executivo, por meio da Medida Provisória (MPV) nº 320, de 24 de agosto de 2006, alterou o regime de outorga para o de licença. A MPV, contudo, não foi aprovada nesta Casa, por desatender o requisito constitucional de urgência. Em substituição, foi apresentado o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 327, de 2006, aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura com emendas e na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), na forma de substitutivo que restabelecia a outorga precedida de licitação. O PLS restou arquivado em dezembro de 2010.

No Voto em Separado que apresentou à CRA em junho de 2010, o então Senador OSMAR DIAS destacou que “segundo informações da própria Receita Federal, a adjudicação de cinco dos seis portos secos com licitação concluída está suspensa justamente por disputas judiciais que impedem que os vencedores celebrem o contrato de concessão”. Relatou que, desde 2002, a Secretaria da Receita Federal do Brasil não conclui licitação de novos portos secos. Citou, ainda, casos como o ocorrido em Curitiba, em que a empresa vencedora da licitação deixou de instalar porto seco porque já era proprietária de outro terminal alfandegado; em Paranaguá, onde quatro licitações estão suspensas em razão de ações judiciais de empresas detentoras de portos secos; e em Londrina, onde as disputas judiciais se arrastam há mais de dez anos.

Para desburocratizar esse processo de outorga de exploração de portos secos, resgatamos o regime de autorização, sem licitação, proposto pelo ex-senador no substitutivo contido em seu Voto em Separado, afinal não acolhido pela CRA. Queremos que o investidor, ao destinar terreno privado para a construção de Clia, assuma todos os riscos inerentes ao negócio: a demanda de movimentação e armazenagem de mercadorias para exportação ou importação, as alterações dessa demanda no futuro, a depreciação dos ativos e a recuperação ou não dos investimentos realizados. Para se ter uma ideia dos valores envolvidos, um escâner de contêiner custa cerca de três milhões de reais.

Segundo dados da Secretaria da Receita Federal do Brasil, há atualmente em funcionamento no Brasil apenas 65 portos secos. A demanda pelo serviço existe e pode ser aquilatada pelos 48 pedidos para operar novos portos secos apresentados durante os meses de vigência da MPV nº 320, de 2006.

A fluidez nas outorgas de portos secos é ainda mais necessária à medida que se aproxima o ano de 2013, quando vencerão muitas concessões e permissões já prorrogadas por dez anos por força do art. 26 da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003.

O Município em que se localizar o Clia, além da criação de postos de trabalho e da abertura de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviço (postos de combustíveis, hotéis, restaurantes, mercados, oficinas, etc), será beneficiado com o incremento da arrecadação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) incidente sobre os serviços prestados pelo Clia. A Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003,

prevê a incidência de ISS à alíquota máxima de 5% sobre o preço dos serviços. A título de ilustração, a alíquota em vigor no Município de Canoas, no Rio Grande do Sul, é de 3%.

O art. 1º do projeto lista os locais e recintos onde poderão ser executadas, sob controle aduaneiro, a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação. O Clia consta do inciso III do § 1º: estabelecimentos empresariais operados por autorizatárias.

O art. 2º complementa os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento daqueles recintos, estabelecidos no art. 34 da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010.

O art. 3º estabelece as obrigações dos responsáveis por locais e recintos alfandegados, cujo descumprimento se sujeita às sanções do art. 19.

Os arts. 4º e 5º cuidam da garantia que a empresa responsável por local ou recinto alfandegado deve prestar à União na qualidade de fiel depositária da mercadoria.

Os arts. 6º a 12 tratam do processo de autorização e de alfandegamento de Clia.

O art. 13 estipula valores-limite, em reais, de preços de pesagem e de estacionamento a serem cobrados pelas pessoas jurídicas arrendatárias de imóveis pertencentes à União localizados nos pontos de passagem de fronteira terrestre ou pelas concessionárias ou permissionárias de transporte ferroviário internacional nos respectivos recintos ferroviários de fronteira.

O art. 14 autoriza a Secretaria da Receita Federal do Brasil a prestar serviços de movimentação (mas não de armazenagem) de mercadorias e serviços conexos (estacionamento, pesagem, limpeza e desinfecção de veículos, lonamento e deslonamento, etc.) nos pontos de passagem de fronteira quando não houver interesse da iniciativa privada.

Os arts. 15 a 18 estipulam regras que permitem aos atuais permissionários, concessionários e licenciados de portos secos migrar para o regime de exploração de Clia.

O art. 20 fornece arcabouço legal ao Recinto Especial para

Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), regulado pela Instrução Normativa SRF nº 114, de 31 de dezembro de 2001. Trata-se de recinto não alfandegado onde são feitos despachos aduaneiros de exportação.

O art. 21 autoriza a Secretaria da Receita Federal do Brasil e os demais órgãos e agências da administração pública federal a dispor sobre o comércio de subsistência em localidades fronteiriças onde não existam unidades aduaneiras.

Os arts. 22 a 33 promovem as seguintes alterações à legislação aduaneira:

a) dispensa de tradução do manifesto de carga, do romaneio de carga e da fatura comercial no idioma espanhol (Mercosul) e nos idiomas oficiais da Organização Mundial do Comércio (francês, inglês e espanhol) (art. 22);

b) devolução de mercadorias ao exterior por terem sua importação vedada por normais ambientais, sanitárias, de segurança ou de saúde pública, eliminando despesas da administração aduaneira com armazenagem e destruição (art. 23);

c) aprimoramento da redação que remete ao rito e às competências do Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972 (processo administrativo fiscal) as exigências de ofício de direitos *antidumping* ou de direitos compensatórios (art. 24);

d) desembaraço, como bagagem desacompanhada, de bens havidos por legado ou herança de sucessão no exterior (art. 25);

e) descaracterização da avaria como causa de presunção do fato gerador do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) (art. 26);

f) ampliação das hipóteses da pena de perdimento para:

1. mercadoria destinada à exportação cujos tributos não tenham sido pagos ou tenham sido pagos apenas em parte, mediante artifício doloso (art. 27, na parte que altera o art. 105 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966);

2. embarcação ou veículo que realiza o transbordo de pessoa ou carga, sem observância das normas legais e regulamentares (art. 27, na parte que altera o art. 111 do Decreto-Lei nº 37, de 1966);

g) unificação das regras de ressarcimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF) que todos os locais e recintos aduaneiros devem pagar quando demandarem atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiros ou então vistorias e auditorias de sistemas de controle informatizado; atualmente, os terminais portuários pagam valor fixo bem inferior ao recolhido pelos portos secos (art. 28, na parte que altera o art. 22 do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976);

h) criação de hipótese de aplicação da pena de perdimento à bagagem acompanhada que contenha mercadorias que revelem finalidade comercial cujo valor global exceda o triplo do limite de isenção definido para bagagem de viajante (art. 28, na parte que altera o art. 23 do Decreto-Lei nº 1.455, de 1976);

i) criação do recinto de fiscalização aduaneira em local interior, recuado em relação ao ponto de passagem de fronteira nas regiões remotas onde corredores geográficos o permitam, de modo a alocar a mão de obra aduaneira em locais menos inóspitos (arts. 29 e 30);

j) atribuição ao Conselho Monetário Nacional da definição do valor-limite do porte de moeda em espécie, no ingresso no Brasil e na saída do Brasil, hoje fixado no equivalente a dez mil reais pelo art. 65 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995; possibilidade de depositar os valores, que hoje ficam na custódia do Banco Central do Brasil (art. 31);

k) ampliação da hipótese de incidência da Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) para a retificação da Declaração de Importação (art. 32);

l) atribuição de competência à Secretaria da Receita Federal do Brasil para estender o conceito de equivalência, já aplicado à indústria aeronáutica, a produtos de outros setores (por exemplo: tecnologia da informação e telecomunicações) que prestem serviços de reparo, conserto e manutenção (art. 33, na parte que altera o art. 60 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003);

m) definição da base de cálculo, quando aplicada sobre a exportação, da multa decorrente de incorreção na classificação e quantificação das mercadorias e na descrição da operação (art. 33, na parte que altera o art. 69 da Lei nº 10.833, de 2003);

n) redução, de cinco para um ano, do período em que o cometimento de nova infração pelo interveniente (importador, exportador, beneficiário de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, despachante aduaneiro e seus ajudantes, transportador, agente de carga, operador de transporte multimodal, operador portuário, depositário, administrador de recinto alfandegado, perito, assistente técnico etc.) na operação de comércio exterior caracterizará reincidência; e concentração na autoridade responsável pela apuração da infração da competência para aplicar as sanções de advertência, suspensão e cancelamento ou cassação de registro ou habilitação ao interveniente na operação de comércio exterior (art. 33, na parte que altera o art. 76 da Lei nº 10.833, de 2003).

O art. 34 autoriza o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento a credenciar entes públicos ou privados para a prestação de serviços de tratamento fitossanitário com fins quarentenários em locais e recintos alfandegados.

O art. 35 permite que, nos dois primeiros anos de vigência da lei que resultar do projeto, sejam contados em dobro os prazos de que dispõe a administração pública federal para disponibilizar pessoal necessário ao desempenho de suas atividades no Clia.

O art. 36 é a cláusula de vigência. Postergamos em um ano a eficácia do dispositivo que autoriza o Ministro da Fazenda a estabelecer tarifas para serviços de movimentação de mercadorias e para serviços conexos quando prestados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil em postos de fronteira terrestre. O propósito é dar tempo para que seja criado um sistema semelhante ao cartão-pedágio. Respeitamos o princípio da anterioridade para o início da exigência do ressarcimento ao Fundaf segundo as novas regras do art. 28 e da Taxa de Utilização do Siscomex incidente sobre a retificação da Declaração de Importação (art. 32).

O art. 37 é a cláusula revocatória. Revogamos o atual dispositivo sobre o ressarcimento ao Fundaf e a norma legal que submete a outorga de exploração de Clias a prévia licitação, resguardando-se os direitos contratuais dos atuais concessionários e permissionários que não optarem pela rescisão

contratual.

As referências no projeto à Secretaria da Receita Federal do Brasil têm respaldo no art. 237 da Constituição Federal.

Contamos com o apoio dos ilustres Pares para o aperfeiçoamento e aprovação desta relevante matéria.

Sala das Sessões,

Senadora ANA AMÉLIA

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....
Art. 21. Compete à União:
.....

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

- a) os serviços de radiodifusão sonora, e de sons e imagens; ([Redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 15/08/95:](#))
 - b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;
 - c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;
 - d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;
 - e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
 - f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;
-

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
 - II - os direitos dos usuários;
 - III - política tarifária;
 - IV - a obrigação de manter serviço adequado.
-

Art. 237. A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda.

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 116, DE 31 DE JULHO DE 2003

[Mensagem de veto](#)

Dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos

Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências.

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

Art. 7º A base de cálculo do imposto é o preço do serviço.

§ 1º Quando os serviços descritos pelo subitem 3.04 da lista anexa forem prestados no território de mais de um Município, a base de cálculo será proporcional, conforme o caso, à extensão da ferrovia, rodovia, dutos e condutos de qualquer natureza, cabos de qualquer natureza, ou ao número de postes, existentes em cada Município.

§ 2º Não se incluem na base de cálculo do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza:

I - o valor dos materiais fornecidos pelo prestador dos serviços previstos nos itens 7.02 e 7.05 da lista de serviços anexa a esta Lei Complementar;

II - ([VETADO](#))

§ 3º ([VETADO](#))

Art. 8º As alíquotas máximas do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza são as seguintes:

I – ([VETADO](#))

II – demais serviços, 5% (cinco por cento).

DECRETO-LEI Nº 37, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966.

[Texto compilado](#)

Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.

[Vigência](#)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 31, parágrafo único, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, decreta:

Art. 32. É responsável pelo imposto: ([Redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988](#))

I - o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno; ([Incluído pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988](#))

II - o depositário, assim considerada qualquer pessoa incumbida da custódia de mercadoria sob controle aduaneiro. ([Incluído pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 01/09/1988](#))

Parágrafo único. É responsável solidário: ([Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001](#))

I - o adquirente ou cessionário de mercadoria beneficiada com isenção ou redução do imposto; ([Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001](#))

II - o representante, no País, do transportador estrangeiro; [.\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001\)](#)

III - o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora. [.\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001\)](#)

c) o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora; [\(Incluída pela Lei nº 11.281, de 2006\)](#)

d) o encomendante predeterminado que adquire mercadoria de procedência estrangeira de pessoa jurídica importadora. [\(Incluída pela Lei nº 11.281, de 2006\)](#)

Seção IV - Perda da Mercadoria

Art.105 - Aplica-se a pena de perda da mercadoria:

XI - estrangeira, já desembaraçada e cujos tributos aduaneiros tenham sido pagos apenas em parte, mediante artifício doloso;

Art.111 - Somente quando procedendo do exterior ou a ele se destinar, é alcançado pelas normas das Seções III, IV e V deste Capítulo, o veículo assim designado e suas operações ali indicadas.

Parágrafo único. Excluem-se da regra deste artigo os casos dos incisos V e VI do art.104.

DECRETO-LEI Nº 116, DE 25 DE JANEIRO DE 1967.

[Regulamento](#)

Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Parágrafo 2º do artigo 9º do Ato Institucional nº 4, considerando urgência da matéria como corpo de normas complementares às consignadas no Decreto-Lei nº 5-66, no tocante ao transporte sobre água.

RESOLVE BAIXAR O SEGUINTE DECRETO-LEI:

Art. 7º Ao armador é facultado o direito de determinar a retenção da mercadoria nos armazéns, até ver liquidado o frete devido ou o pagamento da contribuição por avaria grossa declarada.

DECRETO-LEI Nº 1.437, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1975.

Dispõe sobre a base de cálculo do imposto sobre produtos industrializados, relativo aos produtos de procedência estrangeira que indica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art 1º A base de cálculo do imposto sobre produtos industrializados, relativa aos produtos de procedência estrangeira classificados no Capítulo 22 da Tabela anexa ao Decreto número 73.340, de 19 de dezembro de 1973, devido na saída desses produtos de estabelecimento equiparado a industrial pela legislação do referido imposto, será a que tiver servido de base, no desembaraço aduaneiro ou arrematação em leilão, ao cálculo do imposto sobre produtos industrializados, acrescida de 55% (cinquenta e cinco por cento). [\(Vide Decreto-lei nº 2.444, de 1988\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 7.798, de 1989\)](#)

§ 1º O Ministro de Estado da Fazenda poderá determinar que o imposto calculado pela forma indicada neste artigo seja recolhido antes da saída do produto da repartição que tiver promovido o desembaraço ou o leilão, estabelecendo, nesse caso, normas referentes:-
— a) ao momento em que o imposto será recolhido e a forma de recolhimento;-
— b) ao aproveitamento do crédito do imposto pago no desembaraço aduaneiro;-
— c) à utilização e emissão do documentário fiscal, inclusive quanto ao estoque dos produtos de que trata este artigo, na data de vigência deste Decreto-lei.-

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se, também, aos produtos que, sem entrarem no estabelecimento do importador ou arrematante, sejam, por estes, remetidos a terceiros.-

Art 2º Na arrematação em leilão dos produtos referidos no artigo precedente, a base de cálculo do imposto de importação não poderá ser inferior à que seria utilizada em uma importação que se verificasse naquele momento. [\(Vide Decreto-lei nº 2.444, de 1988\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 7.798, de 1989\)](#)

Art 3º O Ministro da Fazenda poderá determinar seja feito, mediante ressarcimento de custo e demais encargos, em relação aos produtos que indicar e pelos critérios que estabelecer, o fornecimento do selo especial a que se refere o [artigo 46 da Lei número 4.502, de 30 de novembro de 1964](#), com os parágrafos que lhe foram acrescidos pela alteração 12ª do artigo 2º do Decreto-lei nº 34, de 18 de novembro de 1966.

Art 4º Não se considera compreendido pelo acréscimo a que se refere a parte final do artigo 4º do Decreto-lei nº 1.133, de 16 de novembro de 1970, o imposto sobre produtos industrializados pago pelo importador ou dele exigível por ocasião do desembaraço aduaneiro.

Art 5º Fica acrescentado ao artigo 3º do Decreto-lei nº 1.133, de 1970, o seguinte parágrafo:

"§ 3º Sempre que o valor tributável resultante da aplicação das normas precedentes for inferior ao definido no art. 14, inciso II, da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, prevalecerá este".

Art 6º Fica instituído, no Ministério da Fazenda, o Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, destinado a fornecer recursos para financiar o reaparelhamento e reequipamento da Secretaria da Receita Federal, a atender aos demais encargos específicos inerentes ao desenvolvimento e aperfeiçoamento das atividades

de fiscalização dos tributos federais e, especialmente, a intensificar a repressão às infrações relativas a mercadorias estrangeiras e a outras modalidades de fraude fiscal ou cambial, inclusive mediante a instituição de sistemas especiais de controle do valor externo de mercadorias e de exames laboratoriais.

Parágrafo único. O FUNDAF destinar-se-á, também, a fornecer recursos para custear: [\(Incluído pela lei nº 9.532, de 1997\)](#)

a) o funcionamento dos Conselhos de Contribuintes e da Câmara Superior de Recursos Fiscais do Ministério da Fazenda, inclusive o pagamento de despesas com diárias e passagens referentes aos deslocamentos de Conselheiros e da gratificação de presença de que trata o [parágrafo único do art. 1º da Lei nº 5.708, de 4 de outubro de 1971](#); [\(Incluída pela lei nº 9.532, de 1997\)](#)

b) projetos e atividades de interesse ou a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive quando desenvolvidos por pessoa jurídica de direito público interno, organismo internacional ou administração fiscal estrangeira. [\(Incluída pela lei nº 9.532, de 1997\)](#)

Art 7º Os recursos provenientes do fornecimento dos selos de controle, a que se refere o art. 3º, constituirão receita do FUNDAF e à conta deste serão recolhidos ao Banco do Brasil S.A. [\(Vide Decreto-lei nº 1.754, de 1981\)](#)

Art 8º Constituirão, também, recursos do FUNDAF: [\(Vide Decreto-lei nº 1.754, de 1981\)](#)

I - Dotações específicas consignadas na Lei de Orçamento ou em créditos adicionais;

~~II - Transferências de outros fundos;~~ [\(Revogado pela Lei nº 7.711, de 1988\)](#)

~~III - Receitas diversas; e-~~

III - receitas diversas, decorrentes de atividades próprias da Secretaria da Receita Federal; e [\(Redação dada pela Lei nº 7.711, de 1988\)](#)

IV - Outras receitas que lhe forem atribuídas por Lei.

Art 9º O FUNDAF será gerido pela Secretaria da Receita Federal, obedecido o plano de aplicação previamente aprovado pelo Ministro da Fazenda.

Art 10. Os saldos do FUNDAF, verificados ao final de cada exercício financeiro, serão automaticamente transferidos para o exercício seguinte.

Art 11. Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 17 de dezembro de 1975; 154º da Independência e 87º da República.

ERNESTO GEISEL
Mário Henrique Simonsen
João Paulo dos Reis Velloso

DECRETO-LEI Nº 1.455, DE 7 DE ABRIL DE 1976.

[Texto compilado](#)

Dispõe sobre bagagem de passageiro procedente do exterior, disciplina o regime de entreposto aduaneiro, estabelece normas sobre mercadorias estrangeiras apreendidas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

.....

Art 22. O regulamento fixará a forma de ressarcimento pelos permissionários beneficiários, concessionários ou usuários, das despesas administrativas decorrentes de atividades extraordinárias de fiscalização, nos casos de que tratam os artigos 9º a 21 deste Decreto-lei, que constituirá receita do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, criado pelo Decreto-lei número 1.437, de 17 de dezembro de 1975. ([Vide Medida Provisória nº 320, 2006](#))

Art 23. Consideram-se dano ao Erário as infrações relativas às mercadorias:

I - importadas, ao desamparo de guia de importação ou documento de efeito equivalente, quando a sua emissão estiver vedada ou suspensa na forma da legislação específica em vigor;

II - importadas e que forem consideradas abandonadas pelo decurso do prazo de permanência em recintos alfandegados nas seguintes condições:

a) 90 (noventa) dias após a descarga, sem que tenha sido iniciado o seu despacho; ou

b) 60 (sessenta) dias da data da interrupção do despacho por ação ou omissão do importador ou seu representante; ou

c) 60 (sessenta) dias da data da notificação a que se refere o artigo 56 do Decreto-lei número 37, de 18 de novembro de 1966, nos casos previstos no artigo 55 do mesmo Decreto-lei; ou

d) 45 (quarenta e cinco) dias após esgotar-se o prazo fixado para permanência em entreposto aduaneiro ou recinto alfandegado situado na zona secundária.

III - trazidas do exterior como bagagem, acompanhada ou desacompanhada e que permanecerem nos recintos alfandegados por prazo superior a 45 (quarenta e cinco) dias, sem que o passageiro inicie a promoção, do seu desembarço;

IV - enquadradas nas hipóteses previstas nas alíneas "a" e "b" do parágrafo único do artigo 104 e nos incisos I a XIX do artigo 105, do Decreto-lei número 37, de 18 de novembro de 1966.

V - estrangeiras ou nacionais, na importação ou na exportação, na hipótese de ocultação do sujeito passivo, do real vendedor, comprador ou de responsável pela operação, mediante fraude ou simulação, inclusive a interposição fraudulenta de terceiros. [\(Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002\)](#)

VI - [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

§ 1º O dano ao erário decorrente das infrações previstas no caput deste artigo será punido com a pena de perdimento das mercadorias. [\(Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002\)](#)

§ 2º Presume-se interposição fraudulenta na operação de comércio exterior a não-comprovação da origem, disponibilidade e transferência dos recursos empregados. [\(Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002\)](#)

§ 3º As infrações previstas no **caput** serão punidas com multa equivalente ao valor aduaneiro da mercadoria, na importação, ou ao preço constante da respectiva nota fiscal ou documento equivalente, na exportação, quando a mercadoria não for localizada, ou tiver sido consumida ou revendida, observados o rito e as competências estabelecidos no Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972. [\(Redação dada pela Lei nº 12.350, de 2010\)](#)

§ 4º O disposto no § 3º não impede a apreensão da mercadoria nos casos previstos no inciso I ou quando for proibida sua importação, consumo ou circulação no território nacional. [\(Incluído pela Lei nº 10.637, de 30.12.2002\)](#)

~~Parágrafo único. O dano ao Erário decorrente das infrações previstas no "caput" deste artigo, será punido com a pena de perdimento das mercadorias.~~ [\(Suprimido com a nova Redação da Lei nº 10.637.2002\)](#)

DECRETO-LEI Nº 2.120, DE 14 DE MAIO DE 1984.

Dispõe sobre o tratamento tributário relativo a bagagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

.....

Art 5º No caso de sucessão aberta no exterior, o herdeiro ou legatário residente no País poderá desembaraçar, com isenção, os bens pertencentes ao de cujus na data do óbito, relacionados em ato normativo expedido pelo Ministro da Fazenda.

.....

DECRETO-LEI Nº 2.472, DE 1º DE SETEMBRO DE 1988.

Altera disposições da legislação aduaneira, consubstanciada no Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 7º Em local habilitado de fronteira terrestre, a autoridade aduaneira poderá determinar que o controle de vínculos e a verificação de mercadorias em despacho aduaneiro sejam efetuados em recinto por ela designado, localizado convenientemente em relação ao tráfego e ao controle aduaneiro, e para isso alfandegado. **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

1º A tarifa referente aos serviços prestados no recinto alfandegado referido neste artigo será paga pelo usuário, na forma prescrita em regulamento, segundo tabela aprovada pelo Ministro da Fazenda.

2º A administração do recinto alfandegado previsto neste artigo poderá ser concedida pela autoridade aduaneira a empresa devidamente habilitado na forma da legislação pertinente.

§ 3º **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

§ 4º **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

§ 5º **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

§ 6º **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

§ 7º **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

Art. 8º Os custos administrativos do despacho aduaneiro de mercadorias importadas serão ressarcidos, pelo importador, mediante contribuição ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das atividades de Fiscalização (FUNDAP), criado pelo Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de novembro de 1975, não superior a 0,5% (meio por cento) do valor aduaneiro da mercadoria, conforme dispuser o regulamento. **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

LEI Nº 4.502, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1964.

[Vide Lei nº 4.863, de 1965](#)
[Texto compilado](#)
[Vigência](#)

Dispõe Sobre o Imposto de Consumo e reorganiza a Diretoria de Rendas Internas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o **CONGRESSO NACIONAL** decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 2º Constitui fato gerador do imposto:

I - quanto aos produtos de procedência estrangeira o respectivo desembaraço aduaneiro;

II - quanto aos de produção nacional, a saída do respectivo estabelecimento produtor.

§ 1º Quando a industrialização se der no próprio local de consumo ou de utilização do produto, fora de estabelecimento produtor, o fato gerador considerar-se-á ocorrido no momento em que ficar concluída a operação industrial.

§ 2º O imposto é devido sejam quais forem as finalidades a que se destine o produto ou o título jurídico a que se faça a importação ou de que decorra a saída do estabelecimento produtor.

§ 3º Para efeito do disposto no inciso I, considerar-se-á ocorrido o respectivo desembaraço aduaneiro da mercadoria que constar como tendo sido importada e cujo extravio ou avaria venham a ser apurados pela autoridade fiscal, inclusive na hipótese de mercadoria sob regime suspensivo de tributação. [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29 12 2003\)](#) **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

[Mensagem de veto](#)

[\(Vide Lei nº 9.074, de 1995\)](#)

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

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

Capítulo I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de

concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 5º O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo.

Capítulo II

DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,
- II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

Capítulo III

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I - receber serviço adequado;
- II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente. ([Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998](#))
- IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Art. 7º-A. As concessionárias de serviços públicos, de direito público e privado, nos Estados e no Distrito Federal, são obrigadas a oferecer ao consumidor e ao usuário, dentro do mês de vencimento, o mínimo de seis datas opcionais para escolherem os dias de vencimento de seus débitos. [\(Incluído pela Lei nº 9.791, de 1999\)](#)

Parágrafo único. [\(VETADO\) \(Incluído pela Lei nº 9.791, de 1999\)](#)

Capítulo IV

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º [\(VETADO\)](#)

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. [\(VETADO\)](#)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Capítulo V

DA LICITAÇÃO

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios: [\(Redação](#)

[dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas. [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira. [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

§ 2º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V, VI e VII, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas. [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

§ 3º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexecutáveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação. [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

§ 4º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira. [\(Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

Art. 16. A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o art. 5º desta Lei.

Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

§ 1º Considerar-se-á, também, desclassificada a proposta de entidade estatal alheia à esfera político-administrativa do poder concedente que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público controlador da referida entidade. [\(Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

§ 2º Inclui-se nas vantagens ou subsídios de que trata este artigo, qualquer tipo de tratamento tributário diferenciado, ainda que em consequência da natureza jurídica do licitante, que comprometa a isonomia fiscal que deve prevalecer entre todos os concorrentes. [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

I - o objeto, metas e prazo da concessão;

II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;

VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;

VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - a indicação dos bens reversíveis;

XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;

XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; ([Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998](#))

XVI - nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

Art. 18-A. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que: ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

I - encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital; ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor; ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

III - inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital; ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

IV - proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

Art. 19. Quando permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

I - comprovação de compromisso, público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;

II - indicação da empresa responsável pelo consórcio;

III - apresentação dos documentos exigidos nos incisos V e XIII do artigo anterior, por parte de cada consorciada;

IV - impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

§ 1º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas.

Art. 20. É facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, no interesse do serviço a ser concedido, determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa antes da celebração do contrato.

Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Art. 22. É assegurada a qualquer pessoa a obtenção de certidão sobre atos, contratos, decisões ou pareceres relativos à licitação ou às próprias concessões.

Capítulo VI

DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas

de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;

VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX - aos casos de extinção da concessão;

X - aos bens reversíveis;

XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;

XII - às condições para prorrogação do contrato;

XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;

XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e

XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e

II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

Art. 23-A. O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

Art. 24. [\(VETADO\)](#)

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º Os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço concedido.

Art. 26. É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

Art. 27. A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão.

§ 1º Para fins de obtenção da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá: [\(Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

I - atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço; e

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

§ 2º Nas condições estabelecidas no contrato de concessão, o poder concedente autorizará a assunção do controle da concessionária por seus financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º deste artigo, o poder concedente exigirá dos financiadores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, podendo alterar ou dispensar os demais requisitos previstos no § 1º, inciso I deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

§ 4º A assunção do controle autorizada na forma do § 2º deste artigo não alterará as obrigações da concessionária e de seus controladores ante ao poder concedente. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

Art. 28. Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 9.074, de 1995\)](#)

Art. 28-A. Para garantir contratos de mútuo de longo prazo, destinados a investimentos relacionados a contratos de concessão, em qualquer de suas modalidades, as concessionárias poderão ceder ao mutuante, em caráter fiduciário, parcela de seus créditos operacionais futuros, observadas as seguintes condições: [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

I - o contrato de cessão dos créditos deverá ser registrado em Cartório de Títulos e Documentos para ter eficácia perante terceiros;

II - sem prejuízo do disposto no inciso I do caput deste artigo, a cessão do crédito não terá eficácia em relação ao Poder Público concedente senão quando for este formalmente notificado; [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

III - os créditos futuros cedidos nos termos deste artigo serão constituídos sob a titularidade do mutuante, independentemente de qualquer formalidade adicional; [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

IV - o mutuante poderá indicar instituição financeira para efetuar a cobrança e receber os pagamentos dos créditos cedidos ou permitir que a concessionária o faça, na qualidade de representante e depositária; [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

V - na hipótese de ter sido indicada instituição financeira, conforme previsto no inciso IV do caput deste artigo, fica a concessionária obrigada a apresentar a essa os créditos para cobrança; [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

VI - os pagamentos dos créditos cedidos deverão ser depositados pela concessionária ou pela instituição encarregada da cobrança em conta corrente bancária vinculada ao contrato de mútuo; [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

VII - a instituição financeira depositária deverá transferir os valores recebidos ao mutuante

à medida que as obrigações do contrato de mútuo tornarem-se exigíveis; e [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

VIII - o contrato de cessão disporá sobre a devolução à concessionária dos recursos excedentes, sendo vedada a retenção do saldo após o adimplemento integral do contrato. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, serão considerados contratos de longo prazo aqueles cujas obrigações tenham prazo médio de vencimento superior a 5 (cinco) anos. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

Capítulo VII

DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;

III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;

IV - extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

VIII - declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

IX - declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

X - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;

XI - incentivar a competitividade; e

XII - estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

Capítulo VIII

DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

III - prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

VI - promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;

VII - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e

VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo único. 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 pela concessionária e o poder concedente.

Capítulo IX

DA INTERVENÇÃO

Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 33. Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o **caput** deste artigo deverá ser concluído no prazo de até cento e oitenta dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 34. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Capítulo X

DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação; e

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos arts. 36 e 37 desta Lei.

Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 37. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos

prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e

VII - a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no **caput** deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Capítulo XI

DAS PERMISSÕES

Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

Capítulo XII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 41. O disposto nesta Lei não se aplica à concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens.

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei. ([Vide Lei nº 9.074, de 1995](#))

§ 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo

contrato. [\(Redação dada pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

§ 3º As concessões a que se refere o § 2º deste artigo, inclusive as que não possuam instrumento que as formalize ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições: [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

I - levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação desta Lei; [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes; e [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

III - publicação na imprensa oficial de ato formal de autoridade do poder concedente, autorizando a prestação precária dos serviços por prazo de até 6 (seis) meses, renovável até 31 de dezembro de 2008, mediante comprovação do cumprimento do disposto nos incisos I e II deste parágrafo. [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

§ 4º Não ocorrendo o acordo previsto no inciso II do § 3º deste artigo, o cálculo da indenização de investimentos será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes. [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

§ 5º No caso do § 4º deste artigo, o pagamento de eventual indenização será realizado, mediante garantia real, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, da parte ainda não amortizada de investimentos e de outras indenizações relacionadas à prestação dos serviços, realizados com capital próprio do concessionário ou de seu controlador, ou originários de operações de financiamento, ou obtidos mediante emissão de ações, debêntures e outros títulos mobiliários, com a primeira parcela paga até o último dia útil do exercício financeiro em que ocorrer a reversão. [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

§ 6º Ocorrendo acordo, poderá a indenização de que trata o § 5º deste artigo ser paga mediante receitas de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço. [\(Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007\).](#)

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988. [\(Vide Lei nº 9.074, de 1995\)](#)

Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei.

Art. 44. As concessionárias que tiverem obras que se encontrem atrasadas, na data da publicação desta Lei, apresentarão ao poder concedente, dentro de cento e oitenta dias, plano efetivo de conclusão das obras. [\(Vide Lei nº 9.074, de 1995\)](#)

Parágrafo único. Caso a concessionária não apresente o plano a que se refere este artigo ou se este plano não oferecer condições efetivas para o término da obra, o poder concedente poderá declarar extinta a concessão, relativa a essa obra.

Art. 45. Nas hipóteses de que tratam os arts. 43 e 44 desta Lei, o poder concedente indenizará as obras e serviços realizados somente no caso e com os recursos da nova licitação.

Parágrafo único. A licitação de que trata o **caput** deste artigo deverá, obrigatoriamente, levar em conta, para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do critério de julgamento estabelecido no inciso III do art. 15 desta Lei.

Art. 46. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 47. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 13 de fevereiro de 1995; 174ª da Independência e 107ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Nelson Jobim

Este texto não substitui o republicado no D.O.U. de 14.2.1995

LEI Nº 9.019, DE 30 DE MARÇO DE 1995.

[Conversão da MPv nº 926, de 1995](#)

Dispõe sobre a aplicação dos direitos previstos no Acordo Antidumping e no Acordo de Subsídios e Direitos Compensatórios, e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 926, de 1995, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, JOSÉ SARNEY, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte lei:

.....

Art. 7º O cumprimento das obrigações resultantes da aplicação dos direitos antidumping e dos direitos compensatórios, sejam definitivos ou provisórios, será condição para a introdução no comércio do País de produtos objeto de dumping ou subsídio.

§ 1º Será competente para a cobrança dos direitos antidumping e compensatórios, provisórios ou definitivos, quando se tratar de valor em dinheiro, bem como, se for o caso, para sua restituição, a SRF do Ministério da Fazenda.

§ 2º Os direitos **antidumping** e os direitos compensatórios são devidos na data do registro da declaração de importação. [\(Redação dada pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

§ 3º A falta de recolhimento de direitos **antidumping** ou de direitos compensatórios na data prevista no § 2º acarretará, sobre o valor não recolhido: [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

I - no caso de pagamento espontâneo, após o desembaraço aduaneiro: [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

a) a incidência de multa de mora, calculada à taxa de 0,33% (trinta e três centésimos por cento), por dia de atraso, a partir do 1º (primeiro) dia subsequente ao do registro da declaração

de importação até o dia em que ocorrer o seu pagamento, limitada a 20% (vinte por cento); e [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

b) a incidência de juros de mora calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, a partir do 1º (primeiro) dia do mês subsequente ao do registro da declaração de importação até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de 1% (um por cento) no mês do pagamento; e [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

II - no caso de exigência de ofício, de multa de 75% (setenta e cinco por cento) e dos juros de mora previstos na alínea b do inciso I deste parágrafo. [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

§ 4º A multa de que trata o inciso II do § 3º será exigida isoladamente quando os direitos **antidumping** ou os direitos compensatórios houverem sido pagos após o registro da declaração de importação, mas sem os acréscimos moratórios. [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

§ 5º A exigência de ofício de direitos **antidumping** ou de direitos compensatórios e decorrentes acréscimos moratórios e penalidades será formalizada em auto de infração lavrado por Auditor-Fiscal da Receita Federal, observado o disposto no Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e o prazo de 5 (cinco) anos contados da data de registro da declaração de importação. [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

§ 6º Verificado o inadimplemento da obrigação, a Secretaria da Receita Federal encaminhará o débito à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para inscrição em Dívida Ativa da União e respectiva cobrança, observado o prazo de prescrição de 5 (cinco) anos. [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

§ 7º A restituição de valores pagos a título de direitos **antidumping** e de direitos compensatórios, provisórios ou definitivos, enseja a restituição dos acréscimos legais correspondentes e das penalidades pecuniárias, de caráter material, prejudicados pela causa da restituição. [\(Incluído pela Lei nº 10.833, de 29.12.2003\)](#)

LEI Nº 9.069, DE 29 DE JUNHO DE 1995.

[Conversão da MPv nº 1.027, de 1995](#)
[Regulamento](#)

Dispõe sobre o Plano Real, o Sistema Monetário Nacional, estabelece as regras e condições de emissão do REAL e os critérios para conversão das obrigações para o REAL, e dá outras providências.

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

CAPÍTULO VII **Disposições Especiais**

Art. 65. O ingresso no País e a saída do País, de moeda nacional e estrangeira serão processados exclusivamente através de transferência bancária, cabendo ao estabelecimento bancário a perfeita identificação do cliente ou do beneficiário.

§ 1º Excetua-se do disposto no caput deste artigo o porte, em espécie, dos valores:

I - quando em moeda nacional, até R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

II - quando em moeda estrangeira, o equivalente a R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

III - quando comprovada a sua entrada no País ou sua saída do País, na forma prevista na regulamentação pertinente.

§ 2º O Conselho Monetário Nacional, segundo diretrizes do Presidente da República, regulamentará o disposto neste artigo, dispondo, inclusive, sobre os limites e as condições de ingresso no País e saída do País da moeda nacional.

§ 3º A não observância do contido neste artigo, além das sanções penais previstas na legislação específica, e após o devido processo legal, acarretará a perda do valor excedente dos limites referidos no § 1º deste artigo, em favor do Tesouro Nacional.

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.

[Mensagem de veto](#)

[Texto compilado](#)

[Conversão da MPv nº 1.017, de 1995](#)

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

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

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

I - [\(VETADO\)](#)

II - [\(VETADO\)](#)

III - [\(VETADO\)](#)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas, diques e irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas;

VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas. **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

VII - os serviços postais. [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#)

~~Parágrafo único. Os atuais contratos de exploração de serviços postais celebrados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT com as Agências de Correio Franqueadas – ACF, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão à delegação das concessões ou permissões que os substituirão, prazo esse que não poderá ser inferior a de 31 de dezembro de 2001 e não poderá exceder a data limite de 31 de dezembro de 2002. – [\(Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998\)](#) – [\(Vide Lei nº 10.577, de 2002\)](#)~~

~~§ 1º Os atuais contratos de exploração de serviços postais celebrados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT com as Agências de Correio Franqueadas – ACF, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão à delegação das concessões ou~~

permissões que os substituirão, prazo esse que não poderá ser inferior a de 31 de dezembro de 2001 e não poderá exceder a data limite de 31 de dezembro de 2002. [\(Renumerado pela Lei nº 10.684, de 2003\)](#) [\(Revogado pela Medida Provisória nº 403, de 2007\)](#). [\(Revogado pela Lei nº 11.668, de 2007\).](#)

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos. [\(Incluído pela Lei nº 10.684, de 2003\)](#)

§ 3º Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º. [\(Incluído pela Lei nº 10.684, de 2003\)](#)

LEI Nº 9.716, DE 26 DE NOVEMBRO DE 1998.

[Conversão da MPv nº 1.725, de 1998](#)

Dá nova redação aos arts. 1º, 2º, 3º e 4º do Decreto-Lei nº 1.578, de 11 de outubro de 1977, que dispõe sobre o imposto de exportação, e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, adotou a [Medida Provisória nº 1.725, de 1998](#), que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

.....

Art. 3º Fica instituída a Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, administrada pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda.

§ 1º A taxa a que se refere este artigo será devida no Registro da Declaração de Importação, à razão de: **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

I - R\$ 30,00 (trinta reais) por Declaração de Importação;

II - R\$ 10,00 (dez reais) para cada adição de mercadorias à Declaração de Importação, observado limite fixado pela Secretaria da Receita Federal.

§ 2º Os valores de que trata o parágrafo anterior poderão ser reajustados, anualmente, mediante ato do Ministro de Estado da Fazenda, conforme a variação dos custos de operação e dos investimentos no SISCOMEX.

§ 3º Aplicam-se à cobrança da taxa de que trata este artigo as normas referentes ao Imposto de Importação.

§ 4º O produto da arrecadação da taxa a que se refere este artigo fica vinculado ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo [art. 6º do Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975](#).

§ 5º O disposto neste artigo aplica-se em relação às importações registradas a partir de 1º de janeiro de 1999.

[LEI Nº 10.833, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2003.](#)

[Mensagem de veto](#)
[Vide texto compilado](#)

Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências.

Conversão da MPv nº 135, de 2003

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

.....

Art. 60. Extinguem os regimes de admissão temporária, de admissão temporária para aperfeiçoamento ativo, de exportação temporária e de exportação temporária para aperfeiçoamento passivo, aplicados a produto, parte, peça ou componente recebido do exterior ou a ele enviado para substituição em decorrência de garantia ou, ainda, para reparo, revisão, manutenção, renovação ou recondicionamento, respectivamente, a exportação ou a importação de produto equivalente àquele submetido ao regime.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, exclusivamente, aos seguintes bens:

I - partes, peças e componentes de aeronave, objeto das isenções previstas na [alínea j do inciso II do art. 2º](#) e [no inciso I do art. 3º da Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990](#);

II - produtos nacionais exportados definitivamente, ou suas partes e peças, que retornem ao País, mediante admissão temporária, ou admissão temporária para aperfeiçoamento ativo, para reparo ou substituição em virtude de defeito técnico que exija sua devolução; e

III - produtos nacionais, ou suas partes e peças, remetidos ao exterior mediante exportação temporária, para substituição de outro anteriormente exportado definitivamente, que deva retornar ao País para reparo ou substituição, em virtude de defeito técnico que exija sua devolução.

§ 2º A Secretaria da Receita Federal disciplinará os procedimentos para a aplicação do disposto neste artigo e os requisitos para reconhecimento da equivalência entre os produtos importados e exportados.

.....

Art. 69. A multa prevista no art. 84 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, não poderá ser superior a 10% (dez por cento) do valor total das mercadorias constantes da declaração de importação.

§ 1º A multa a que se refere o caput aplica-se também ao importador, exportador ou beneficiário de regime aduaneiro que omitir ou prestar de forma inexata ou incompleta informação de natureza administrativo-tributária, cambial ou comercial necessária à determinação do procedimento de controle aduaneiro apropriado.

§ 2º As informações referidas no § 1º, sem prejuízo de outras que venham a ser estabelecidas em ato normativo da Secretaria da Receita Federal, compreendem a descrição detalhada da operação, incluindo:

I - identificação completa e endereço das pessoas envolvidas na transação: importador/exportador; adquirente (comprador)/fornecedor (vendedor), fabricante, agente de compra ou de venda e representante comercial;

II - destinação da mercadoria importada: industrialização ou consumo, incorporação ao ativo, revenda ou outra finalidade;

III - descrição completa da mercadoria: todas as características necessárias à classificação fiscal, espécie, marca comercial, modelo, nome comercial ou científico e outros atributos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal que confirmam sua identidade comercial;

IV - países de origem, de procedência e de aquisição; e

V - portos de embarque e de desembarque.

§ 3º- **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

.....

Art. 76. Os intervenientes nas operações de comércio exterior ficam sujeitos às seguintes sanções:

I - advertência, na hipótese de:

- a) descumprimento de norma de segurança fiscal em local alfandegado;
- b) falta de registro ou registro de forma irregular dos documentos relativos a entrada ou saída de veículo ou mercadoria em recinto alfandegado;
- c) atraso, de forma contumaz, na chegada ao destino de veículo conduzindo mercadoria submetida ao regime de trânsito aduaneiro;
- d) emissão de documento de identificação ou quantificação de mercadoria em desacordo com sua efetiva qualidade ou quantidade;
- e) prática de ato que prejudique o procedimento de identificação ou quantificação de mercadoria sob controle aduaneiro;
- f) atraso na tradução de manifesto de carga, ou erro na tradução que altere o tratamento tributário ou aduaneiro da mercadoria;
- g) consolidação ou desconsolidação de carga efetuada com incorreção que altere o tratamento tributário ou aduaneiro da mercadoria;
- h) atraso, por mais de 3 (três) vezes, em um mesmo mês, na prestação de informações sobre carga e descarga de veículos, ou movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro;
- i) descumprimento de requisito, condição ou norma operacional para habilitar-se ou utilizar regime aduaneiro especial ou aplicado em áreas especiais, ou para habilitar-se ou manter recintos nos quais tais regimes sejam aplicados; ou
- j) descumprimento de outras normas, obrigações ou ordem legal não previstas nas alíneas a a i;

II - suspensão, pelo prazo de até 12 (doze) meses, do registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação para utilização de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, exercício de atividades relacionadas com o despacho aduaneiro, ou com a movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, e serviços conexos, na hipótese de:

- a) reincidência em conduta já sancionada com advertência;
- b) atuação em nome de pessoa que esteja cumprindo suspensão, ou no interesse desta;
- c) descumprimento da obrigação de apresentar à fiscalização, em boa ordem, os documentos relativos a operação que realizar ou em que intervier, bem como outros documentos exigidos pela Secretaria da Receita Federal;
- d) delegação de atribuição privativa a pessoa não credenciada ou habilitada; ou
- e) prática de qualquer outra conduta sancionada com suspensão de registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação, nos termos de legislação específica;

III - cancelamento ou cassação do registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação para utilização de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, exercício de atividades relacionadas com o despacho aduaneiro, ou com a movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, e serviços conexos, na hipótese de:

- a) acúmulo, em período de 3 (três) anos, de suspensão cujo prazo total supere 12 (doze) meses;
- b) atuação em nome de pessoa cujo registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação tenha sido objeto de cancelamento ou cassação, ou no interesse desta;
- c) exercício, por pessoa credenciada ou habilitada, de atividade ou cargo vedados na legislação específica;
- d) prática de ato que embarace, dificulte ou impeça a ação da fiscalização aduaneira;
- e) agressão ou desacato à autoridade aduaneira no exercício da função;
- f) sentença condenatória, transitada em julgado, por participação, direta ou indireta, na prática de crime contra a administração pública ou contra a ordem tributária;
- g) ação ou omissão dolosa tendente a subtrair ao controle aduaneiro, ou dele ocultar, a importação ou a exportação de bens ou de mercadorias; ou
- h) prática de qualquer outra conduta sancionada com cancelamento ou cassação de registro, licença, autorização, credenciamento ou habilitação, nos termos de legislação específica.

§ 1º As sanções previstas neste artigo serão anotadas no registro do infrator pela administração aduaneira, devendo a anotação ser cancelada após o decurso de 5 (cinco) anos da aplicação da sanção.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo, considera-se interveniente o importador, o exportador, o beneficiário de regime aduaneiro ou de procedimento simplificado, o despachante aduaneiro e seus ajudantes, o transportador, o agente de carga, o operador de transporte multimodal, o operador portuário, o depositário, o administrador de recinto alfandegado, o perito, o assistente técnico, ou qualquer outra pessoa que tenha relação, direta ou indireta, com a operação de comércio exterior.

§ 3º Para efeito do disposto na alínea c do inciso I do caput, considera-se contumaz o atraso sem motivo justificado ocorrido em mais de 20% (vinte por cento) das operações de trânsito aduaneiro realizadas no mês, se superior a 5 (cinco) o número total de operações.

§ 4º Na determinação do prazo para a aplicação das sanções previstas no inciso II do caput serão considerados a natureza e a gravidade da infração cometida, os danos que dela provierem e os antecedentes do infrator.

§ 5º Para os fins do disposto na alínea a do inciso II do caput, será considerado reincidente o infrator sancionado com advertência que, no período de 5 (cinco) anos da data da aplicação da sanção, cometer nova infração sujeita à mesma sanção. **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

§ 6º Na hipótese de cassação ou cancelamento, a reinscrição para a atividade que exercia ou a inscrição para exercer outra atividade sujeita a controle aduaneiro só poderá ser solicitada depois de transcorridos 2 (dois) anos da data de aplicação da sanção, devendo ser cumpridas todas as exigências e formalidades previstas para a inscrição.

§ 7º Ao sancionado com suspensão, cassação ou cancelamento, enquanto perdurarem os efeitos da sanção, é vedado o ingresso em local sob controle aduaneiro, sem autorização do titular da unidade jurisdicionante.

§ 8º Compete a aplicação das sanções: **Atenção:** [\(Vide Medida Provisória nº 320, 2006\)](#)

I - ao titular da unidade da Secretaria da Receita Federal responsável pela apuração da infração, nos casos de advertência ou suspensão; ou

II - à autoridade competente para habilitar ou autorizar a utilização de procedimento simplificado, de regime aduaneiro, ou o exercício de atividades relacionadas com o despacho aduaneiro, ou com a movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, e serviços conexos, nos casos de cancelamento ou cassação.

§ 9º As sanções previstas neste artigo serão aplicadas mediante processo administrativo próprio, instaurado com a lavratura de auto de infração, acompanhado de termo de constatação de hipótese referida nos incisos I a III do caput.

§ 10. Feita a intimação, pessoal ou por edital, a não-apresentação de impugnação pelo atuado no prazo de 20 (vinte) dias implica revelia, cabendo a imediata aplicação da sanção pela autoridade competente a que se refere o § 8º.

§ 11. Apresentada a impugnação, a autoridade preparadora terá prazo de 15 (quinze) dias para remessa do processo a julgamento.

§ 12. O prazo a que se refere o § 11 poderá ser prorrogado quando for necessária a realização de diligências ou perícias.

§ 13. Da decisão que aplicar a sanção cabe recurso, a ser apresentado em 30 (trinta) dias, à autoridade imediatamente superior, que o julgará em instância final administrativa.

§ 14. O rito processual a que se referem os §§ 9º a 13 aplica-se também aos processos ainda não conclusos para julgamento em 1ª (primeira) instância julgados na esfera administrativa, relativos a sanções administrativas de advertência, suspensão, cassação ou cancelamento.

§ 15. As sanções previstas neste artigo não prejudicam a exigência dos impostos incidentes, a aplicação de outras penalidades cabíveis e a representação fiscal para fins penais, quando for o caso.

.....

[LEI No 10.684, DE 30 DE MAIO DE 2003.](#)

[Mensagem de veto](#)

[Conversão da MPv nº 107, de 2003](#)

Altera a legislação tributária, dispõe sobre parcelamento de débitos junto à Secretaria da Receita Federal, à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional e ao Instituto Nacional do Seguro Social e dá outras providências.

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

.....

Art. 26. O art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

" Art. 1º

.....

[§ 2º](#) O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos.

[§ 3º](#) Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º." (NR)

LEI Nº 12.350, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010.

[Conversão da Medida Provisória nº 497, de 2010](#)

[Mensagem de veto](#)

Dispõe sobre medidas tributárias referentes à realização, no Brasil, da Copa das Confederações Fifa 2013 e da Copa do Mundo Fifa 2014; promove desoneração tributária de subvenções governamentais destinadas ao fomento das atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica nas empresas; altera as Leis nºs 11.774, de 17 de setembro de 2008, 10.182, de 12 de fevereiro de 2001, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.959, de 27 de janeiro de 2000, 10.887, de 18 de junho de 2004, 12.058, de 13 de outubro de 2009, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.931, de 2 de agosto de 2004, 12.024, de 27 de agosto de 2009, 9.504, de 30 de setembro de 1997, 10.996, de 15 de dezembro de 2004, 11.977, de 7 de julho de 2009, e 12.249, de 11 de junho de 2010, os Decretos-Leis nºs 37, de 18 de novembro de 1966, e 1.455, de 7 de abril de 1976; revoga dispositivos das Leis nºs 11.196, de 21 de novembro de 2005, 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, 9.718, de 27 de novembro de 1998, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003; e dá outras providências.

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

CAPÍTULO IV

DOS LOCAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

Art. 34. Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requisitos técnicos e operacionais para o alfandeamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e remessas postais internacionais.

§ 1º Na definição dos requisitos técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá estabelecer:

I – a segregação e a proteção física da área do local ou recinto, inclusive entre as áreas de armazenagem de mercadorias ou bens para exportação, para importação ou para regime aduaneiro especial;

II – a disponibilização de edifícios e instalações, aparelhos de informática, mobiliário e materiais para o exercício de suas atividades e, quando necessário, de outros órgãos ou agências da administração pública federal;

III – a disponibilização e manutenção de balanças e outros instrumentos necessários à fiscalização e controle aduaneiros;

IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos e aparelhos de inspeção não invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama;

V – a disponibilização de edifícios e instalações, equipamentos, instrumentos e aparelhos especiais para a verificação de mercadorias frigorificadas, apresentadas em tanques ou recipientes que não devam ser abertos durante o transporte, produtos químicos, tóxicos e outras mercadorias que exijam cuidados especiais para seu transporte, manipulação ou armazenagem;

VI – a disponibilização de sistemas, com acesso remoto pela fiscalização aduaneira, para:

a) vigilância eletrônica do recinto;

b) registro e controle:

1. de acesso de pessoas e veículos; e

2. das operações realizadas com mercadorias, inclusive seus estoques.

§ 2º A utilização dos sistemas referidos no inciso VI do § 1º deste artigo deverá ser supervisionada por Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil e acompanhada por ele por ocasião da realização da conferência aduaneira.

§ 3º A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá dispensar a implementação de requisito previsto no § 1º, considerando as características específicas do local ou recinto.

.....

Art. 36. O disposto nos arts. 34 e 35 aplica-se também aos atuais responsáveis pela administração de locais e recintos alfandegados.

Parágrafo único. Ato da Secretaria da Receita Federal do Brasil fixará os prazos para o cumprimento dos requisitos técnicos e operacionais para alfandegamento previstos no art. 34, assegurado, quanto aos requisitos previstos nos incisos IV e VI do § 1º daquele artigo, o prazo de até 2 (dois) anos a partir da publicação do ato da Secretaria.

Art. 37. A pessoa jurídica de que tratam os arts. 35 e 36, responsável pela administração de local ou recinto alfandegado, fica sujeita, observados a forma, o rito e as competências estabelecidos no [art. 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003](#), à aplicação da sanção de:

I – advertência, na hipótese de descumprimento de requisito técnico ou operacional para o alfandegamento, definido com fundamento no art. 34; e

II – suspensão das atividades de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias sob controle aduaneiro, referidas no caput do art. 34, na hipótese de reincidência em conduta já punida com advertência, até a constatação pela autoridade aduaneira do cumprimento do requisito ou da obrigação estabelecida.

Parágrafo único. Para os fins do disposto no inciso II, será considerado reincidente o infrator que, no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados da data da aplicação da sanção, cometer nova infração pela mesma conduta já penalizada com advertência.

Art. 38. Será aplicada a multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por dia, pelo descumprimento de requisito estabelecido no art. 34 ou pelo seu cumprimento fora do prazo fixado com base no art. 36.

.....

DECRETO Nº 70.235, DE 6 DE MARÇO DE 1972.

[Vide texto compilado](#)

Dispõe sobre o processo administrativo fiscal, e dá outras providências.

[\(Vide Decreto nº 6.103, de 2007\).](#)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição e tendo em vista o disposto no artigo 2º do Decreto-Lei n. 822, de 5 de setembro de 1969, decreta:

DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º Este Decreto rege o processo administrativo de determinação e exigência dos créditos tributários da União e o de consulta sobre a aplicação da legislação tributária federal.

CAPÍTULO I

Do Processo Fiscal

SEÇÃO I

Dos Atos e Termos Processuais

Art. 2º Os atos e termos processuais, quando a lei não prescrever forma determinada, conterão somente o indispensável à sua finalidade, sem espaço em branco, e sem entrelinhas, rasuras ou emendas não ressalvadas.

Parágrafo único. Os atos e termos processuais a que se refere o caput deste artigo poderão ser encaminhados de forma eletrônica ou apresentados em meio magnético ou equivalente, conforme disciplinado em ato da administração tributária. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

Art. 3º A autoridade local fará realizar, no prazo de trinta dias, os atos processuais que devam ser praticados em sua jurisdição, por solicitação de outra autoridade preparadora ou julgadora.

Art. 4º Salvo disposição em contrário, o servidor executará os atos processuais no prazo de oito dias.

SEÇÃO II

Dos Prazos

Art. 5º Os prazos serão contínuos, excluindo-se na sua contagem o dia do início e incluindo-se o do vencimento.

Parágrafo único. Os prazos só se iniciam ou vencem no dia de expediente normal no órgão em que corra o processo ou deva ser praticado o ato.

~~Art. 6º A autoridade preparadora, atendendo a circunstâncias especiais, poderá, em despacho fundamentado: [\(Revogado pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)~~

~~— I — acrescer de metade o prazo para a impugnação da exigência; [\(Revogado pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)~~

~~— II — prorrogar, pelo tempo necessário, o prazo para a realização de diligência. [\(Revogado pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)~~

SEÇÃO III

Do Procedimento

Art. 7º O procedimento fiscal tem início com: [\(Vide Decreto nº 3.724, de 2001\)](#)

I - o primeiro ato de ofício, escrito, praticado por servidor competente, cientificado o sujeito passivo da obrigação tributária ou seu preposto;

II - a apreensão de mercadorias, documentos ou livros;

III - o começo de despacho aduaneiro de mercadoria importada.

§ 1º O início do procedimento exclui a espontaneidade do sujeito passivo em relação aos atos anteriores e, independentemente de intimação a dos demais envolvidos nas infrações verificadas.

§ 2º Para os efeitos do disposto no § 1º, os atos referidos nos incisos I e II valerão pelo prazo de sessenta dias, prorrogável, sucessivamente, por igual período, com qualquer outro ato escrito que indique o prosseguimento dos trabalhos.

Art. 8º Os termos decorrentes de atividade fiscalizadora serão lavrados, sempre que possível, em livro fiscal, extraindo-se cópia para anexação ao processo; quando não lavrados em livro, entregar-se-á cópia autenticada à pessoa sob fiscalização.

Art. 9º A exigência do crédito tributário e a aplicação de penalidade isolada serão formalizados em autos de infração ou notificações de lançamento, distintos para cada tributo ou penalidade, os quais deverão estar instruídos com todos os termos, depoimentos, laudos e demais elementos de prova indispensáveis à comprovação do ilícito. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 1º Os autos de infração e as notificações de lançamento de que trata o caput deste artigo, formalizados em relação ao mesmo sujeito passivo, podem ser objeto de um único processo, quando a comprovação dos ilícitos depender dos mesmos elementos de prova. [\(Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

§ 2º Os procedimentos de que tratam este artigo e o art. 7º, serão válidos, mesmo que formalizados por servidor competente de jurisdição diversa da do domicílio tributário do sujeito passivo. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 3º A formalização da exigência, nos termos do parágrafo anterior, previne a jurisdição e prorroga a competência da autoridade que dela primeiro conhecer. [\(Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 4º O disposto no caput deste artigo aplica-se também nas hipóteses em que, constatada infração à legislação tributária, dela não resulte exigência de crédito tributário. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 5º Os autos de infração e as notificações de lançamento de que trata o caput deste artigo, formalizados em decorrência de fiscalização relacionada a regime especial unificado de arrecadação de tributos, poderão conter lançamento único para todos os tributos por eles abrangidos. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 6º O disposto no caput deste artigo não se aplica às contribuições de que trata o art. 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

Art. 10. O auto de infração será lavrado por servidor competente, no local da verificação da falta, e conterá obrigatoriamente:

I - a qualificação do autuado;

II - o local, a data e a hora da lavratura;

III - a descrição do fato;

IV - a disposição legal infringida e a penalidade aplicável;

V - a determinação da exigência e a intimação para cumpri-la ou impugná-la no prazo de trinta dias;

VI - a assinatura do autuante e a indicação de seu cargo ou função e o número de matrícula.

Art. 11. A notificação de lançamento será expedida pelo órgão que administra o tributo e conterá obrigatoriamente:

I - a qualificação do notificado;

II - o valor do crédito tributário e o prazo para recolhimento ou impugnação;

III - a disposição legal infringida, se for o caso;

IV - a assinatura do chefe do órgão expedidor ou de outro servidor autorizado e a indicação de seu cargo ou função e o número de matrícula.

Parágrafo único. Prescinde de assinatura a notificação de lançamento emitida por processo eletrônico.

Art. 12. O servidor que verificar a ocorrência de infração à legislação tributária federal e não for competente para formalizar a exigência, comunicará o fato, em representação circunstanciada, a seu chefe imediato, que adotará as providências necessárias.

Art. 13. A autoridade preparadora determinará que seja informado, no processo, se o infrator é reincidente, conforme definição da lei específica, se essa circunstância não tiver sido declarada na formalização da exigência.

Art. 14. A impugnação da exigência instaura a fase litigiosa do procedimento.

Art. 15. A impugnação, formalizada por escrito e instruída com os documentos em que se fundamentar, será apresentada ao órgão preparador no prazo de trinta dias, contados da data em que for feita a intimação da exigência.

Art. 16. A impugnação mencionará:

I - a autoridade julgadora a quem é dirigida;

II - a qualificação do impugnante;

III - os motivos de fato e de direito em que se fundamenta, os pontos de discordância e as razões e provas que possuir; [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

IV - as diligências, ou perícias que o impugnante pretenda sejam efetuadas, expostos os motivos que as justifiquem, com a formulação dos quesitos referentes aos exames desejados, assim como, no caso de perícia, o nome, o endereço e a qualificação profissional do seu perito. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

V - se a matéria impugnada foi submetida à apreciação judicial, devendo ser juntada cópia da petição. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

§ 1º Considerar-se-á não formulado o pedido de diligência ou perícia que deixar de atender aos requisitos previstos no inciso IV do art. 16. [\(Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 2º É defeso ao impugnante, ou a seu representante legal, empregar expressões injuriosas nos escritos apresentados no processo, cabendo ao julgador, de ofício ou a

requerimento do ofendido, mandar riscá-las. [\(Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 3º Quando o impugnante alegar direito municipal, estadual ou estrangeiro, provar-lhe-á o teor e a vigência, se assim o determinar o julgador. [\(Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 4º A prova documental será apresentada na impugnação, precluindo o direito de o impugnante fazê-lo em outro momento processual, a menos que: [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

a) fique demonstrada a impossibilidade de sua apresentação oportuna, por motivo de força maior; [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

b) refira-se a fato ou a direito superveniente; [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

c) destine-se a contrapor fatos ou razões posteriormente trazidas aos autos. [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

§ 5º A juntada de documentos após a impugnação deverá ser requerida à autoridade julgadora, mediante petição em que se demonstre, com fundamentos, a ocorrência de uma das condições previstas nas alíneas do parágrafo anterior. [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

§ 6º Caso já tenha sido proferida a decisão, os documentos apresentados permanecerão nos autos para, se for interposto recurso, serem apreciados pela autoridade julgadora de segunda instância. [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

Art. 17. Considerar-se-á não impugnada a matéria que não tenha sido expressamente contestada pelo impugnante. [\(Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

Art. 18. A autoridade julgadora de primeira instância determinará, de ofício ou a requerimento do impugnante, a realização de diligências ou perícias, quando entendê-las necessárias, indeferindo as que considerar prescindíveis ou impraticáveis, observando o disposto no art. 28, in fine. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 1º Deferido o pedido de perícia, ou determinada de ofício, sua realização, a autoridade designará servidor para, como perito da União, a ela proceder e intimará o perito do sujeito passivo a realizar o exame requerido, cabendo a ambos apresentar os respectivos laudos em prazo que será fixado segundo o grau de complexidade dos trabalhos a serem executados. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 2º Os prazos para realização de diligência ou perícia poderão ser prorrogados, a juízo da autoridade. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 3º Quando, em exames posteriores, diligências ou perícias, realizados no curso do processo, forem verificadas incorreções, omissões ou inexatidões de que resultem agravamento da exigência inicial, inovação ou alteração da fundamentação legal da exigência, será lavrado auto de infração ou emitida notificação de lançamento complementar, devolvendo-se, ao sujeito passivo, prazo para impugnação no concernente à matéria modificada. [\(Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

~~Art. 19. O autor do procedimento ou outro servidor designado falará sobre o pedido de diligências, inclusive perícias e, encerrando o preparo do processo, sobre a impugnação. [\(Revogado pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)~~

Art. 20. No âmbito da Secretaria da Receita Federal, a designação de servidor para proceder aos exames relativos a diligências ou perícias recairá sobre Auditor-Fiscal do Tesouro Nacional. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

Art. 21. Não sendo cumprida nem impugnada a exigência, a autoridade preparadora declarará a revelia, permanecendo o processo no órgão preparador, pelo prazo de trinta dias, para cobrança amigável. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 1º No caso de impugnação parcial, não cumprida a exigência relativa à parte não litigiosa do crédito, o órgão preparador, antes da remessa dos autos a julgamento, providenciará a formação de autos apartados para a imediata cobrança da parte não contestada, consignando essa circunstância no processo original. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 2º A autoridade preparadora, após a declaração de revelia e findo o prazo previsto no caput deste artigo, procederá, em relação às mercadorias e outros bens perdidos em razão de exigência não impugnada, na forma do art. 63. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 3º Esgotado o prazo de cobrança amigável sem que tenha sido pago o crédito tributário, o órgão preparador declarará o sujeito passivo devedor remisso e encaminhará o processo à autoridade competente para promover a cobrança executiva.

§ 4º O disposto no parágrafo anterior aplicar-se-á aos casos em que o sujeito passivo não cumprir as condições estabelecidas para a concessão de moratória.

~~§ 5º A autoridade preparadora, após a declaração de revelia e findo o prazo previsto no caput deste artigo, procederá, em relação às mercadorias e outros bens perdidos em razão de exigência não impugnada, na forma do artigo 63.~~

Art. 22. O processo será organizado em ordem cronológica e terá suas folhas numeradas e rubricadas.

SEÇÃO IV Da Intimação

Art. 23. Far-se-á a intimação:

I - pessoal, pelo autor do procedimento ou por agente do órgão preparador, na repartição ou fora dela, provada com a assinatura do sujeito passivo, seu mandatário ou preposto, ou, no caso de recusa, com declaração escrita de quem o intimar; [\(Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

II - por via postal, telegráfica ou por qualquer outro meio ou via, com prova de recebimento no domicílio tributário eleito pelo sujeito passivo; [\(Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

~~III - por edital, quando resultarem improficuos os meios referidos nos incisos I e II.~~

III - por meio eletrônico, com prova de recebimento, mediante: [\(Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

a) envio ao domicílio tributário do sujeito passivo; ou [\(Incluída pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

b) registro em meio magnético ou equivalente utilizado pelo sujeito passivo. [\(Incluída pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

§ 1º Quando resultar improficuo um dos meios previstos no caput deste artigo ou quando o sujeito passivo tiver sua inscrição declarada inapta perante o cadastro fiscal, a intimação poderá ser feita por edital publicado: [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

I - no endereço da administração tributária na internet; [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

II - em dependência, franqueada ao público, do órgão encarregado da intimação; ou [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

III - uma única vez, em órgão da imprensa oficial local. [\(Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005\)](#)

§ 2º Considera-se feita a intimação:

I - na data da ciência do intimado ou da declaração de quem fizer a intimação, se pessoal;

II - no caso do inciso II do *caput* deste artigo, na data do recebimento ou, se omitida, quinze dias após a data da expedição da intimação; ([Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997](#))

III - se por meio eletrônico, 15 (quinze) dias contados da data registrada: ([Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

a) no comprovante de entrega no domicílio tributário do sujeito passivo; ou ([Incluída pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

b) no meio magnético ou equivalente utilizado pelo sujeito passivo; ([Incluída pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

IV - 15 (quinze) dias após a publicação do edital, se este for o meio utilizado. ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

§ 3º Os meios de intimação previstos nos incisos do *caput* deste artigo não estão sujeitos a ordem de preferência. ([Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

§ 4º Para fins de intimação, considera-se domicílio tributário do sujeito passivo: ([Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

I - o endereço postal por ele fornecido, para fins cadastrais, à administração tributária; e ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

II - o endereço eletrônico a ele atribuído pela administração tributária, desde que autorizado pelo sujeito passivo. ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

§ 5º O endereço eletrônico de que trata este artigo somente será implementado com expresso consentimento do sujeito passivo, e a administração tributária informar-lhe-á as normas e condições de sua utilização e manutenção. ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

§ 6º As alterações efetuadas por este artigo serão disciplinadas em ato da administração tributária. ([Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005](#))

§ 7º Os Procuradores da Fazenda Nacional serão intimados pessoalmente das decisões do Conselho de Contribuintes e da Câmara Superior de Recursos Fiscais, do Ministério da Fazenda na sessão das respectivas câmaras subsequente à formalização do acórdão. ([Incluído pela Lei nº 11.457, de 2007](#))

§ 8º Se os Procuradores da Fazenda Nacional não tiverem sido intimados pessoalmente em até 40 (quarenta) dias contados da formalização do acórdão do Conselho de Contribuintes ou da Câmara Superior de Recursos Fiscais, do Ministério da Fazenda, os respectivos autos serão remetidos e entregues, mediante protocolo, à Procuradoria da Fazenda Nacional, para fins de intimação. ([Incluído pela Lei nº 11.457, de 2007](#))

§ 9º Os Procuradores da Fazenda Nacional serão considerados intimados pessoalmente das decisões do Conselho de Contribuintes e da Câmara Superior de Recursos Fiscais, do Ministério da Fazenda, com o término do prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que os respectivos autos forem entregues à Procuradoria na forma do § 8º deste artigo. ([Incluído pela Lei nº 11.457, de 2007](#))

SEÇÃO V Da Competência

Art. 24. O preparo do processo compete à autoridade local do órgão encarregado da administração do tributo.

Parágrafo único. Quando o ato for praticado por meio eletrônico, a administração tributária poderá atribuir o preparo do processo a unidade da administração tributária diversa

da prevista no caput deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

Art. 25. O julgamento do processo de exigência de tributos ou contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal compete: [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001\)](#) [\(Vide Decreto nº 2.562, de 1998\)](#)

I - em primeira instância, às Delegacias da Receita Federal de Julgamento, órgãos de deliberação interna e natureza colegiada da Secretaria da Receita Federal; [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001\)](#)

a) aos Delegados da Receita Federal, titulares de Delegacias especializadas nas atividades concernentes a julgamento de processos, quanto aos tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

b) às autoridades mencionadas na legislação de cada um dos demais tributos ou, na falta dessa indicação aos chefes da projeção regional ou local da entidade que administra o tributo, conforme for por ela estabelecido.

II – em segunda instância, ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, órgão colegiado, paritário, integrante da estrutura do Ministério da Fazenda, com atribuição de julgar recursos de ofício e voluntários de decisão de primeira instância, bem como recursos de natureza especial. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 1º O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais será constituído por seções e pela Câmara Superior de Recursos Fiscais. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

I – (revogado);

II – (revogado);

III – (revogado);

IV – (revogado).

§ 2º As seções serão especializadas por matéria e constituídas por câmaras. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 3º A Câmara Superior de Recursos Fiscais será constituída por turmas, compostas pelos Presidentes e Vice-Presidentes das câmaras. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 4º As câmaras poderão ser divididas em turmas. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 5º O Ministro de Estado da Fazenda poderá criar, nas seções, turmas especiais, de caráter temporário, com competência para julgamento de processos que envolvam valores reduzidos, que poderão funcionar nas cidades onde estão localizadas as Superintendências Regionais da Receita Federal do Brasil. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 6º [\(VETADO\)](#) [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 7º As turmas da Câmara Superior de Recursos Fiscais serão constituídas pelo Presidente do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, pelo Vice-Presidente, pelos Presidentes e pelos Vice-Presidentes das câmaras, respeitada a paridade. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 8º A presidência das turmas da Câmara Superior de Recursos Fiscais será exercida pelo Presidente do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais e a vice-presidência, por conselheiro representante dos contribuintes. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 9º Os cargos de Presidente das Turmas da Câmara Superior de Recursos Fiscais, das

câmaras, das suas turmas e das turmas especiais serão ocupados por conselheiros representantes da Fazenda Nacional, que, em caso de empate, terão o voto de qualidade, e os cargos de Vice-Presidente, por representantes dos contribuintes. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 10. Os conselheiros serão designados pelo Ministro de Estado da Fazenda para mandato, limitando-se as reconduções, na forma e no prazo estabelecidos no regimento interno. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 11. O Ministro de Estado da Fazenda, observado o devido processo legal, decidirá sobre a perda do mandato dos conselheiros que incorrerem em falta grave, definida no regimento interno. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

Art. 26. Compete ao Ministro da Fazenda, em instância especial:

I - julgar recursos de decisões dos Conselhos de Contribuintes, interpostos pelos Procuradores Representantes da Fazenda junto aos mesmos Conselhos;

II - decidir sobre as propostas de aplicação de equidade apresentadas pelos Conselhos de Contribuintes.

Art. 26-A. No âmbito do processo administrativo fiscal, fica vedado aos órgãos de julgamento afastar a aplicação ou deixar de observar tratado, acordo internacional, lei ou decreto, sob fundamento de inconstitucionalidade. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 1º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 2º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 3º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 4º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 5º (Revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 6º O disposto no caput deste artigo não se aplica aos casos de tratado, acordo internacional, lei ou ato normativo: [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

I – que já tenha sido declarado inconstitucional por decisão definitiva plenária do Supremo Tribunal Federal; [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

II – que fundamente crédito tributário objeto de: [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

a) dispensa legal de constituição ou de ato declaratório do Procurador-Geral da Fazenda Nacional, na forma dos arts. 18 e 19 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002; [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

b) súmula da Advocacia-Geral da União, na forma do art. 43 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993; ou [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

c) pareceres do Advogado-Geral da União aprovados pelo Presidente da República, na forma do art. 40 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993. [\(Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

SEÇÃO VI

Do Julgamento em Primeira Instância

Art. 27. Os processos remetidos para apreciação da autoridade julgadora de primeira instância deverão ser qualificados e identificados, tendo prioridade no julgamento aqueles em

que estiverem presentes as circunstâncias de crime contra a ordem tributária ou de elevado valor, este definido em ato do Ministro de Estado da Fazenda. [\(Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

Parágrafo único. Os processos serão julgados na ordem e nos prazos estabelecidos em ato do Secretário da Receita Federal, observada a prioridade de que trata o *caput* deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

Art. 28. Na decisão em que for julgada questão preliminar será também julgado o mérito, salvo quando incompatíveis, e dela constará o indeferimento fundamentado do pedido de diligência ou perícia, se for o caso. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

Art. 29. Na apreciação da prova, a autoridade julgadora formará livremente sua convicção, podendo determinar as diligências que entender necessárias.

Art. 30. Os laudos ou pareceres do Laboratório Nacional de Análises, do Instituto Nacional de Tecnologia e de outros órgãos federais congêneres serão adotados nos aspectos técnicos de sua competência, salvo se comprovada a improcedência desses laudos ou pareceres.

§ 1º Não se considera como aspecto técnico a classificação fiscal de produtos.

§ 2º A existência no processo de laudos ou pareceres técnicos não impede a autoridade julgadora de solicitar outros a qualquer dos órgãos referidos neste artigo.

§ 3º Atribuir-se-á eficácia aos laudos e pareceres técnicos sobre produtos, exarados em outros processos administrativos fiscais e trasladados mediante certidão de inteiro teor ou cópia fiel, nos seguintes casos: [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

a) quando tratarem de produtos originários do mesmo fabricante, com igual denominação, marca e especificação; [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

b) quando tratarem de máquinas, aparelhos, equipamentos, veículos e outros produtos complexos de fabricação em série, do mesmo fabricante, com iguais especificações, marca e modelo. [\(Incluído pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

Art. 31. A decisão conterá relatório resumido do processo, fundamentos legais, conclusão e ordem de intimação, devendo referir-se, expressamente, a todos os autos de infração e notificações de lançamento objeto do processo, bem como às razões de defesa suscitadas pelo impugnante contra todas as exigências. [\(Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

Art. 32. As inexatidões materiais devidas a lapso manifesto e os erros de escrita ou de cálculos existentes na decisão poderão ser corrigidos de ofício ou a requerimento do sujeito passivo.

Art. 33. Da decisão caberá recurso voluntário, total ou parcial, com efeito suspensivo, dentro dos trinta dias seguintes à ciência da decisão.

Parágrafo único. No caso em que for dado provimento a recurso de ofício, o prazo para interposição de recurso voluntário começará a fluir a partir da ciência, pelo sujeito passivo, de decisão proferida no julgamento do recurso de ofício. [\(Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993\)](#)

§ 1º No caso de provimento a recurso de ofício, o prazo para interposição de recurso voluntário começará a fluir da ciência, pelo sujeito passivo, da decisão proferida no julgamento do recurso de ofício. [\(Incluído pela Lei nº 10.522, de 2002\)](#) [\(Revogado pela Medida Provisória nº 465, de 2009\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 12.096, de 2009\)](#)

§ 2º Em qualquer caso, o recurso voluntário somente terá seguimento se o recorrente arrolar bens e direitos de valor equivalente a 30% (trinta por cento) da exigência fiscal definida na decisão, limitado o arrolamento, sem prejuízo do seguimento do recurso, ao total do ativo permanente se pessoa jurídica ou ao patrimônio se pessoa física. [\(Incluído pela Lei nº 10.522,](#)

~~de 2002)~~ **Atenção:** [\(Vide Adin nº 1.976-7\)](#)

§ 3º O arrolamento de que trata o § 2º será realizado preferencialmente sobre bens imóveis. [\(Incluído pela Lei nº 10.522, de 2002\)](#)

§ 4º O Poder Executivo editará as normas regulamentares necessárias à operacionalização do arrolamento previsto no § 2º. [\(Incluído pela Lei nº 10.522, de 2002\)](#)

Art. 34. A autoridade de primeira instância recorrerá de ofício sempre que a decisão:

I - exonerar o sujeito passivo do pagamento de tributo e encargos de multa de valor total (lançamento principal e decorrentes) a ser fixado em ato do Ministro de Estado da Fazenda. [\(Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997\)](#)

II - deixar de aplicar pena de perda de mercadorias ou outros bens cominada à infração denunciada na formalização da exigência.

§ 1º O recurso será interposto mediante declaração na própria decisão.

§ 2º Não sendo interposto o recurso, o servidor que verificar o fato representará à autoridade julgadora, por intermédio de seu chefe imediato, no sentido de que seja observada aquela formalidade.

Art. 35. O recurso, mesmo perempto, será encaminhado ao órgão de segunda instância, que julgará a perempção.

Art. 36. Da decisão de primeira instância não cabe pedido de reconsideração.

SEÇÃO VII Do Julgamento em Segunda Instância

Art. 37. O julgamento no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais far-se-á conforme dispuser o regimento interno. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

~~§ 1º Os Procuradores Representantes da Fazenda recorrerão ao Ministro da Fazenda, no prazo de trinta dias, de decisão não unânime, quando a entenderem contrária à lei ou à evidência da prova. [\(Revogado pelo Decreto nº 83.304, de 1979\)](#)~~

~~§ 2º O órgão preparador dará ciência ao sujeito passivo da decisão do Conselho de Contribuintes, intimando-o, quando for o caso, a cumpri-la, no prazo de trinta dias, ressalvado o disposto no parágrafo seguinte:~~

~~§ 3º Caberá pedido de reconsideração, com efeito suspensivo, no prazo de trinta dias, contados da ciência:~~

~~— I — de decisão que der provimento a recurso de ofício;~~

~~— II — de decisão que negar provimento, total ou parcialmente, a recurso voluntário.~~

~~§ 2º Caberá recurso especial à Câmara Superior de Recursos Fiscais, no prazo de quinze dias da ciência do acórdão ao interessado: [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 449, de 2008\)](#)~~

~~— I — de decisão não unânime de Câmara, turma de Câmara ou turma especial, quando for contrária à lei ou à evidência da prova; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 449, de 2008\)](#)~~

~~— II — de decisão que der à lei tributária interpretação divergente da que lhe tenha dado outra Câmara, turma de Câmara, turma especial ou a própria Câmara Superior de Recursos Fiscais. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 449, de 2008\)](#)~~

~~§ 3º No caso do inciso I do § 2º, o recurso é privativo do Procurador da Fazenda Nacional. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 449, de 2008\)](#)~~

~~§ 4º Das decisões de Câmara, de turma de Câmara ou de turma especial que der provimento a recurso de ofício, caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias, à Câmara Superior de Recursos Fiscais. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 449, de 2008\)](#)~~

§ 2º Caberá recurso especial à Câmara Superior de Recursos Fiscais, no prazo de 15 (quinze) dias da ciência do acórdão ao interessado: [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de](#)

[2009\)](#)

I – [\(VETADO\) \(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

II – de decisão que der à lei tributária interpretação divergente da que lhe tenha dado outra Câmara, turma de Câmara, turma especial ou a própria Câmara Superior de Recursos Fiscais. [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

§ 3º [\(VETADO\) \(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

I – (revogado); [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

II – (revogado). [\(Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

Art. 38. O julgamento em outros órgãos da administração federal far-se-á de acordo com a legislação própria, ou, na sua falta, conforme dispuser o órgão que administra o tributo.

SEÇÃO VIII

Do Julgamento em Instância Especial

Art. 39. Não cabe pedido de reconsideração de ato do Ministro da Fazenda que julgar ou decidir as matérias de sua competência.

Art. 40. As propostas de aplicação de equidade apresentadas pelos Conselhos de Contribuintes atenderão às características pessoais ou materiais da espécie julgada e serão restritas à dispensa total ou parcial de penalidade pecuniária, nos casos em que não houver reincidência nem sonegação, fraude ou conluio.

Art. 41. O órgão preparador dará ciência ao sujeito passivo da decisão do Ministro da Fazenda, intimando-o, quando for o caso, a cumpri-la, no prazo de trinta dias.

SEÇÃO IX

Da Eficácia e Execução das Decisões

Art. 42. São definitivas as decisões:

I - de primeira instância esgotado o prazo para recurso voluntário sem que este tenha sido interposto;

II - de segunda instância de que não caiba recurso ou, se cabível, quando decorrido o prazo sem sua interposição;

III - de instância especial.

Parágrafo único. Serão também definitivas as decisões de primeira instância na parte que não for objeto de recurso voluntário ou não estiver sujeita a recurso de ofício.

Art. 43. A decisão definitiva contrária ao sujeito passivo será cumprida no prazo para cobrança amigável fixado no artigo 21, aplicando-se, no caso de descumprimento, o disposto no § 3º do mesmo artigo.

§ 1º A quantia depositada para evitar a correção monetária do crédito tributário ou para liberar mercadorias será convertida em renda se o sujeito passivo não comprovar, no prazo legal, a propositura de ação judicial.

§ 2º Se o valor depositado não for suficiente para cobrir o crédito tributário, aplicar-se-á à cobrança do restante o disposto no caput deste artigo; se exceder o exigido, a autoridade promoverá a restituição da quantia excedente, na forma da legislação específica.

§ 3º [\(Vide Medida Provisória nº 2.176-79, de 2001\)](#)

a) [\(Vide Medida Provisória nº 2.176-79, de 2001\)](#)

b) [\(Vide Medida Provisória nº 2.176-79, de 2001\)](#)

§ 4º [\(Vide Medida Provisória nº 2.176-79, de 2001\)](#)

Art. 44. A decisão que declarar a perda de mercadoria ou outros bens será executada pelo órgão preparador, findo o prazo previsto no artigo 21, segundo dispuser a legislação aplicável.

Art. 45. No caso de decisão definitiva favorável ao sujeito passivo, cumpre à autoridade preparadora exonerá-lo, de ofício, dos gravames decorrentes do litígio.

CAPÍTULO II Do Processo da Consulta

Art. 46. O sujeito passivo poderá formular consulta sobre dispositivos da legislação tributária aplicáveis a fato determinado.

Parágrafo único. Os órgãos da administração pública e as entidades representativas de categorias econômicas ou profissionais também poderão formular consulta.

Art. 47. A consulta deverá ser apresentada por escrito, no domicílio tributário do consulente, ao órgão local da entidade incumbida de administrar o tributo sobre que versa.

Art. 48. Salvo o disposto no artigo seguinte, nenhum procedimento fiscal será instaurado contra o sujeito passivo relativamente à espécie consultada, a partir da apresentação da consulta até o trigésimo dia subsequente à data da ciência:

I - de decisão de primeira instância da qual não haja sido interposto recurso;

II - de decisão de segunda instância.

Art. 49. A consulta não suspende o prazo para recolhimento de tributo, retido na fonte ou autolancado antes ou depois de sua apresentação, nem o prazo para apresentação de declaração de rendimentos.

Art. 50. A decisão de segunda instância não obriga ao recolhimento de tributo que deixou de ser retido ou autolancado após a decisão reformada e de acordo com a orientação desta, no período compreendido entre as datas de ciência das duas decisões.

Art. 51. No caso de consulta formulada por entidade representativa de categoria econômica ou profissional, os efeitos referidos no artigo 48 só alcançam seus associados ou filiados depois de cientificado o consulente da decisão.

Art. 52. Não produzirá efeito a consulta formulada:

I - em desacordo com os artigos 46 e 47;

II - por quem tiver sido intimado a cumprir obrigação relativa ao fato objeto da consulta;

III - por quem estiver sob procedimento fiscal iniciado para apurar fatos que se relacionem com a matéria consultada;

IV - quando o fato já houver sido objeto de decisão anterior, ainda não modificada, proferida em consulta ou litígio em que tenha sido parte o consulente;

V - quando o fato estiver disciplinado em ato normativo, publicado antes de sua apresentação;

VI - quando o fato estiver definido ou declarado em disposição literal de lei;

VII - quando o fato for definido como crime ou contravenção penal;

VIII - quando não descrever, completa ou exatamente, a hipótese a que se referir, ou não

contiver os elementos necessários à sua solução salvo se a inexatidão ou omissão for escusável, a critério da autoridade julgadora.

Art. 53. O preparo do processo compete ao órgão local da entidade encarregada da administração do tributo.

Art. 54. O julgamento compete:

I - Em primeira instância:

a) aos Superintendentes Regionais da Receita Federal, quanto aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal, atendida, no julgamento, a orientação emanada dos atos normativos da Coordenação do Sistema de Tributação;

b) às autoridades referidas na alínea b do inciso I do artigo 25.

II - Em segunda instância:

a) ao Coordenador do Sistema de Tributação, da Secretaria da Receita Federal, salvo quanto aos tributos incluídos na competência julgadora de outro órgão da administração federal;

b) à autoridade mencionada na legislação dos tributos, ressalvados na alínea precedente ou, na falta dessa indicação, à que for designada pela entidade que administra o tributo.

III - Em instância única, ao Coordenador do Sistema de Tributação, quanto às consultas relativas aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal e formuladas:

a) sobre classificação fiscal de mercadorias;

b) pelos órgãos centrais da administração pública;

c) por entidades representativas de categorias econômicas ou profissionais, de âmbito nacional.

Art. 55. Compete à autoridade julgadora declarar a ineficácia da Consulta.

Art. 56. Cabe recurso voluntário, com efeito suspensivo, de decisão de primeira instância, dentro de trinta dias contados da ciência.

Art. 57. A autoridade de primeira instância recorrerá de ofício de decisão favorável ao consulente.

Art. 58. Não cabe pedido de reconsideração de decisão proferida em processo de consulta, inclusive da que declarar a sua ineficácia.

CAPÍTULO III Das Nulidades

Art. 59. São nulos:

I - os atos e termos lavrados por pessoa incompetente;

II - os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa.

§ 1º A nulidade de qualquer ato só prejudica os posteriores que dele diretamente dependam ou sejam consequência.

§ 2º Na declaração de nulidade, a autoridade dirá os atos alcançados, e determinará as providências necessárias ao prosseguimento ou solução do processo.

§ 3º Quando puder decidir do mérito a favor do sujeito passivo a quem aproveitaria a declaração de nulidade, a autoridade julgadora não a pronunciará nem mandará repetir o ato ou suprir-lhe a falta. ([Incluído pela Lei nº 8.748, de 1993](#))

Art. 60. As irregularidades, incorreções e omissões diferentes das referidas no artigo anterior não importarão em nulidade e serão sanadas quando resultarem em prejuízo para o sujeito passivo, salvo se este lhes houver dado causa, ou quando não influírem na solução do litígio.

Art. 61. A nulidade será declarada pela autoridade competente para praticar o ato ou julgar a sua legitimidade.

CAPÍTULO IV Disposições Finais e Transitórias

Art. 62. Durante a vigência de medida judicial que determinar a suspensão da cobrança, do tributo não será instaurado procedimento fiscal contra o sujeito passivo favorecido pela decisão, relativamente, à matéria sobre que versar a ordem de suspensão. ([Vide Medida Provisória nº 232, de 2004](#))

Parágrafo único. Se a medida referir-se a matéria objeto de processo fiscal, o curso deste não será suspenso, exceto quanto aos atos executórios. ([Vide Medida Provisória nº 232, de 2004](#))

Art. 63. A destinação de mercadorias ou outros bens apreendidos ou dados em garantia de pagamento do crédito tributário obedecerá às normas estabelecidas na legislação aplicável.

Art. 64. Os documentos que instruem o processo poderão ser restituídos, em qualquer fase, a requerimento do sujeito passivo, desde que a medida não prejudique a instrução e deles fique cópia autenticada no processo.

Art. 65. O disposto neste Decreto não prejudicará a validade dos atos praticados na vigência da legislação anterior.

§ 1º O preparo dos processos em curso, até a decisão de primeira instância, continuará regido pela legislação precedente.

§ 2º Não se modificarão os prazos iniciados antes da entrada em vigor deste Decreto.

Art. 66. O Conselho Superior de Tarifa passa a denominar-se 4º Conselho de Contribuintes.

Art. 67. Os Conselhos de Contribuintes, no prazo de noventa dias, adaptarão seus regimentos internos às disposições deste Decreto.

Art. 68. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 6 de março de 1972; 151º da Independência e 84º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Antônio Delfim Netto

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 7.3.1972

[Instrução Normativa SRF nº 114, de 31 de Dezembro de 2001](#)

[DOU de 4.1.2002](#)

Dispõe sobre a fiscalização aduaneira em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso da atribuição que lhe confere o inciso III do art. 209 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal, aprovado pela Portaria MF no 259, de 24 de agosto de 2001, e tendo em vista o disposto nos arts. 446 e 451 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto no 91.030, de 5 de março de 1985, resolve:

Art. 1º O despacho aduaneiro de exportação poderá ser realizado em recinto não-alfandegado de zona secundária, de conformidade com o estabelecido nesta Instrução Normativa.

Art. 2º O recinto não-alfandegado de zona secundária, onde se processar o despacho referido no artigo anterior, é denominado Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

§ 1º O Redex pode estar localizado no estabelecimento do próprio exportador ou em endereço específico para uso comum de vários exportadores.

§ 2º A prestação de serviços aduaneiros, no Redex, fica condicionada ao cumprimento do disposto nas normas gerais estabelecidas para o despacho aduaneiro de exportação.

Art. 3º Os serviços de fiscalização aduaneira, no Redex, serão prestados:

I - por equipe de fiscalização deslocada, em caráter eventual, pelo chefe da unidade da Secretaria da Receita Federal (SRF) que jurisdicione o recinto, quando as operações de exportação forem eventuais;

II - por equipe de fiscalização designada, em caráter permanente, quando, em instalações de uso coletivo, a demanda justificar a adoção dessa medida.

§ 1º Na hipótese do inciso I, o titular da unidade da SRF jurisdicionante poderá fixar prazo diferente daquele estabelecido na norma geral de despacho aduaneiro de exportação, para que o exportador apresente o pedido de realização do despacho no referido local.

§ 2º Na hipótese do inciso II, a situação será reconhecida em Ato Declaratório Executivo (ADE) do Superintendente Regional da Receita Federal, com jurisdição sobre o Redex.

§ 3º Após a expedição do ADE de que trata o parágrafo anterior, a Coordenação-Geral do Sistema Aduaneiro (Coana) atribuirá código específico ao recinto, no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

Art. 4º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 5º Ficam formalmente revogadas, sem interrupção de sua força normativa, as Instruções Normativas SRF no 124/98, de 22 de outubro de 1998, e no 3/00, de 12 de janeiro de 2000.

EVERARDO MACIEL

2ª PARTE - DELIBERATIVA

3

PARECER Nº , DE 2012

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

RELATOR: Senador **LOBÃO FILHO**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

1984 – a Lei de Execução Penal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº 1 – CI

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

Art. 3º

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

.....

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 513, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

2

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

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

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

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

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

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

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

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

3

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

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

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

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

§ 2º Ao preso serão assegurados os seguintes direitos:

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

II – previdência social;

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

IV – treinamento profissional;

V – seguro contra acidente de trabalho.

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

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

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

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

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

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

4

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

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

5

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

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

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

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

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

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

6

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

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

Sala das Sessões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

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

LEI Nº 7.210, DE 11 DE JULHO DE 1984.

Institui a Lei de Execução Penal.

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

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

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

b) à assistência à família;

c) a pequenas despesas pessoais;

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

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

7

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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO III

Do Trabalho Externo

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

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

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

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

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

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

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

8

SEÇÃO III

Da Direção e do Pessoal dos Estabelecimentos Penais

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

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

II - possuir experiência administrativa na área;

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

Da Penitenciária

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

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

Publicado no DSF em 26/08/2011.

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

4

PARECER Nº , DE 2012

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

RELATOR: Senador **JOÃO CAPIBERIBE**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II – ANÁLISE

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

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

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

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

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

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

III – VOTO

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, DE 2012

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

“**Art. 4º**

.....

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

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

2

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

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

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

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

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

Art. 5º

.....

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

3

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

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

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

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

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

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

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

4

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador **RODRIGO ROLLEMBERG**

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

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

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

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

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

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

.....
.....
LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.

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

6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8

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

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

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

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

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

.....

.....

LEI Nº 9.427, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1996.

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

.....

Capítulo III

DO REGIME ECONÔMICO E FINANCEIRO DAS

CONCESSÕES DE SERVIÇO PÚBLICO DE ENERGIA ELÉTRICA

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

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

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

9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

5

PARECER Nº , DE 2012

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

RELATOR: Senador **JAYME CAMPOS**

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

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

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

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

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

III – VOTO

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

EMENDA Nº – CI

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 195, DE 2012

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“Art. 105.

.....

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador **CYRO MIRANDA**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Vide texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619. de 2012)

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

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

Art. 104.

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

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

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

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

IV - (VETADO)

4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 106.

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

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

6

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 94, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.099, de 2005, na origem), do Deputado Vander Loubet, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona*, e sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.934, de 2006, na origem), do Deputado Eduardo Valverde, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário para expansão da BR-421*.

RELATOR: Senador **DELCEÍDIO DO AMARAL**

I – RELATÓRIO

Vêm à Comissão de Serviços de Infraestrutura os Projetos de Lei da Câmara (PLC) nºs 94, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.099, de 2005, na origem), e 125, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.934, de 2006, na origem), de autoria dos Deputados Vander Loubet e Eduardo Valverde, respectivamente. As proposições tramitam em conjunto em razão da aprovação do Requerimento nº 600, de 2008, do Senador Romero Jucá, por versarem sobre a mesma matéria, qual seja, a inclusão de trechos rodoviários no Plano Nacional de Viação (PNV).

O PLC nº 125, de 2007, visa a alterar a descrição da rodovia BR-421, de modo que o traçado atual, que interliga as cidades de Guajará-Mirim e Ariquemes, passe a incorporar também a ligação entre esta última e

Machadinho D'Oeste, todas no Estado de Rondônia. A proposta fundamenta-se na constatação de que a região está se desenvolvendo em direção aos Estados do Amazonas e do Mato Grosso.

O PLC nº 94, de 2007, propõe a inclusão de novo trecho ligando o anel rodoviário de Campo Grande, no Estado de Mato Grosso, à ponte sobre o rio Paraná, na divisa com o Estado de São Paulo. A proposta, segundo o autor, visa a reduzir em cerca de 130 quilômetros o percurso entre Campo Grande e a ponte mencionada, o que, além de diminuir as despesas com transporte, cria alternativa para o fluxo das rodovias BR-262 e BR-267.

Na Câmara dos Deputados, os projetos foram aprovados nas Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Na CVT, o PLC nº 125, de 2007, recebeu substitutivo.

No Senado, os projetos foram distribuídos com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura.

II – ANÁLISE

A esta Comissão compete analisar as proposições citadas quanto ao mérito, à constitucionalidade, à juridicidade, à regimentalidade e à técnica legislativa, uma vez que lhe foram distribuídas com exclusividade.

O PLC nº 94 e o PLC nº 125, ambos de 2007, têm em comum o objetivo de alterar o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação (PNV), o que justifica a tramitação em conjunto das duas matérias.

O primeiro visa à ligação da BR-163, no contorno de Campo Grande, à BR-158, rodovia longitudinal de integração nacional, ampliando o intercâmbio entre o Estado do Mato Grosso e a região Sudeste do País.

O segundo propõe a alteração do traçado de via já existente – a BR-421 – com o intuito de ligar o nordeste do Estado de Rondônia à BR-364, principal via de integração da região com o restante do País, atendendo às novas tendências de crescimento da região.

As proposições versam sobre o sistema nacional de viação, matéria de competência da União (Constituição Federal, art. 21, XXI). A iniciativa parlamentar é legítima, por não haver reserva atribuída a outros Poderes, conforme estabelece o art. 48 da Constituição Federal.

Ambas as proposições são adequadas quanto ao mérito, uma vez que visam a promover a integração de regiões remotas com o centro econômico do País, além de buscar a melhoria das condições de escoamento da produção regional para os principais centros de distribuição e grande parte de seu mercado consumidor.

III – VOTO

Em vista do exposto, votamos pela **aprovação** dos Projetos de Lei da Câmara nº 125, de 2007, e nº 94, de 2007.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 94, DE 2007

(nº 6.099/2005, na Casa de origem)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário que começa no entroncamento com a BR-163 (anel rodoviário da cidade de Campo Grande-MS), acompanha todo o traçado da MS-040, passando pelas cidades de Santa Rita do Pardo e de Brasilândia, e chega à divisa entre os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo, na ponte sobre o rio Paranã.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º desta Lei serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.099, DE 2005

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do Anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário que começa no entroncamento com a BR-163 (anel rodoviário da cidade de Campo Grande-MS), acompanha todo o traçado da MS-040, passando pelas cidades de Santa Rita do Pardo e de Brasilândia e chega à divisa entre os Estados do Mato Grosso do Sul e São Paulo, na ponte sobre o rio Paraná.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia MS-040, que se estende paralelamente entre duas rodovias federais, a BR-262 e a BR-267, é uma importante ligação para a região oeste do Estado do Mato Grosso do Sul. Com sua transferência para a União, esse Estado passará a ter uma ligação alternativa para o grande fluxo de veículos que se desloca pelas citadas rodovias federais.

Essa nova ligação rodoviária, que acompanha toda a MS-040 em mais de 300 quilômetros de extensão, ligará a capital do Estado, Campo Grande, às cidades de Santa Rita do Pardo e Brasilândia, alcançando a ponte sobre o rio Paraná, situada na divisa com o Estado de São Paulo. O novo traçado reduzirá em 130 quilômetros o percurso entre Campo Grande e a ponte citada, diminuindo sensivelmente os custos dos transportes.

Além dos aspectos econômicos e de redução de volume de tráfego em outras rodovias, o que por si só já se traduz em segurança, a nova rodovia federal aproveitará o grande potencial agropecuário, garantindo transporte por rodovias asfaltadas e seguras em uma área que apresenta mais de 3 milhões de hectares produtivos, contribuindo para a geração de maior número de empregos e melhor distribuição de renda, o que permite melhor inclusão social.

Por esses motivos, apresentamos este projeto de lei para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 20 de outubro de 2005.

Deputado **VANDER LOUBET**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Alterações	
ÍTEMS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007

Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 10.680, de 23.5.2003</u> <u>Lei nº 9.060, de 14.6.1995</u> <u>Lei nº 7.436, de 20.12.1985</u> <u>Lei nº 6.574, de 30.9.1978</u> <u>Lei nº 6.346, de 6.7.1976</u>
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 9.852, de 27.10.1999</u> <u>Lei nº 6.671, de 4.7.1979</u> <u>Lei nº 6.630, de 16.4.1979</u> <u>(Vide Medida Provisória nº 369, de 2007)</u> <u>(Vide Lei nº 11.518, de 2007)</u>
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 6.630, de 16.4.1979</u>

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 15/11/2007.



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 125, DE 2007
(nº 6.934/2006, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário para expansão da BR-421.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A diretriz da BR-421, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
421	Machadinho D'Oeste - entronc. c/ RO-133 e RO-455 - entronc. c/ RO-140 - Ariquemes - Monte Negro - Campo Novo de Rondônia - Guajará-Mirim.	RO	451		

..... "

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.934, DE 2006

Inclui e altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, prolongando a Rodovia BR-421, a partir de Ariquemes, Estado de Rondônia, até o município de Machadinho do Oeste, Estado de Rondônia, na divisa com o Estado do Amazonas.

Art. 1º. Inclui-se no item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o prolongamento da Rodovia BR-421, a partir de Ariquemes- Estado de Rondônia até o município de Machadinho do Oeste-Estado de Rondônia, na divisa com o Estado do Amazonas. .

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
421	Ariquemes, Vale do Anari e Machadinho do Oeste.	RO	144	324	

Art. 2º O número da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

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

JUSTIFICATIVA

A Rodovia Federal 421, incluída no Plano Nacional de Viação pelo Decreto – Lei 955/69, previa a ligação dos municípios de Ariquemes/RO até o Município de Guajará Mirim/RO, fronteira com a Bolívia. Contudo, com a criação de unidades de conservação e reservas indígenas ao longo do trecho projetado, foi inviabilizada a continuidade da rodovia até o município de Guajará Mirim, se detendo no município de Campo Novo. Por outro lado, a expansão da fronteira agrícola em Rondônia,

revertou a diretriz da rodovia no sentido dos Estados do Amazonas e Mato Grosso, reforçando a viabilidade social e econômica do prolongamento da BR 421, ocupando o trecho da rodovia estadual RO90.

Atualmente, há um intenso tráfego na região fronteiriça dos estados de Rondônia, Mato Grosso e Amazonas, que ora é interligada, na parte rondoniense, pela RO 90.

Sala das Sessões, 20 de abril de 2006, Brasília/DF.

EDUARDO VALVERDE
Deputado Federal PT-RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 21/12/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:17875/2007)

2ª PARTE - DELIBERATIVA



PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.200, de 2007, na origem), do Deputado Giovani Queiroz e outros, que *altera a Relação Descritiva do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 2009, do Deputado Giovani Queiroz e outros, propõe alterar a descrição da BR-222, que liga Fortaleza, no Estado do Ceará, ao entroncamento com a BR-158, no Estado do Pará, com o propósito de incluir novos pontos de passagem no trecho planejado que vai de Marabá até o final da rodovia.

Segundo a justificção que acompanha o projeto, o referido trecho, assim como a BR-158 no sudeste do Pará, não tem traçado definido. Nessa região foram implantados cerca de 150 projetos de assentamentos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), com uma população de 130 mil habitantes, cujo atendimento requer a implantação

imediate de infraestrutura rodoviária. O detalhamento da descrição, com a especificação das localidades que mais demandam o atendimento direto pela BR-222, teria por objetivo imprimir maior agilidade ao processo de implantação da rodovia.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi aprovado nas Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuído com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos regimentais, em face da distribuição exclusiva, compete a esta Comissão analisar a proposição quanto ao mérito, bem como quanto à constitucionalidade, à juridicidade, à regimentalidade e à técnica legislativa.

O PLC nº 45, de 2009, versa sobre o sistema nacional de viação, matéria de competência da União, a teor do art. 21, XXI, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar é legítima, por não haver reserva atribuída a outros Poderes, conforme estabelece o art. 48 da Constituição Federal. O projeto atende ainda aos princípios do ordenamento jurídico vigente e se apresenta de acordo com as normas da boa técnica legislativa.

Ademais, o PLC nº 45, de 2009, é adequado quanto ao mérito, uma vez que visa a definir com precisão o traçado de uma rodovia apenas

planejada, colaborando para a agilidade de sua implantação. Com essa medida, o poder público poderá promover o atendimento de comunidades que atualmente são servidas por estradas municipais e estaduais em condições precárias.

Acreditamos, porém, que o traçado da BR-222 deveria ser estendido até o entroncamento com a BR-163, planejada, como forma de trazer ainda maior contribuição para o desenvolvimento da região, uma das maiores produtoras de cacau do país. A inclusão desse novo trecho – cerca de 600 km – contribuiria para potencializar o crescimento da indústria e, principalmente, atrair empresas às localidades vizinhas.

Vale acrescentar que, apesar de Estado do Pará cultivar apenas 67 mil hectares de cacau, contra os mais de 500 mil hectares do Estado da Bahia, o cacau do Pará tem produtividade média de 881 quilos por hectare, enquanto o da Bahia produz em torno de 285 quilos por hectare, segundo dados da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC).

Por essa razão, propomos acrescentar no traçado da BR-222, como novos pontos de passagem, as localidades de São Félix do Xingu e de Novo Progresso, esta no entroncamento com a BR-163.

III – VOTO

Pelo exposto, concluímos pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.200, de 2007, na origem), com a emenda que apresentamos.

EMENDA Nº – CI

(ao PLC nº 45, de 2009)

“Art. 2º.....

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos da Federação	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Marabá – Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Vila Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Vila Sudeste – entroncamento com a BR-158 – São Felix do Xingu – Novo Progresso (entroncamento com a BR-163	CE-PI-MA-PA	2.001	135	40

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 45, DE 2009

(nº 2.200/2007, na Casa de origem, do Deputado
Giovanni Queiroz e de outros Senhores Deputados)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza - Piri-piri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açailândia - Marabá - Brejo do Meio - Vila Santa Fé - Vila Trindade - Vila Novo Progresso - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro - Vila Cruzeiro do Sul - Vila Josenópolis - Vila Plano Dourado - Vila Sudeste - Entronc. com BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

....."

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.200, DE 2007

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal"

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Marabá – Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Vila Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Vila Sudeste – Entronc. c/ BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Relação Descritiva do Plano Nacional de Viação, o último trecho da BR-222 está planejado para ligar a cidade de Marabá/PA, com a BR-158, também no Pará. Ocorre que não há definição exata do traçado desse trecho, embora conste no mapa do Plano Nacional de Viação, uma linha pontilhada sugerindo, teoricamente, essa ligação. Por sua vez, a BR-158, ao cortar o sudeste do Pará, tampouco possui traçado definido.

A não implantação da BR-222 constitui um entrave capaz de bloquear qualquer impulso no desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. No entanto, a região é dotada de riquezas naturais e possui grande potencial a ser devidamente explorado. Estima-se que ali a pecuária conta com seiscentas mil cabeças de gado, e se desenvolve uma expressiva atividade extrativa, legalizada, de madeira e minérios. Todas elas carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção. Ademais, nesse território foram implantados cerca de 150 projetos de assentamentos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Todo esse quadro requer, pois, uma urgente intervenção federal por parte do seu setor de viação, para que o traçado da BR-222 possa ser estabelecido e a rodovia implantada, com a maior urgência possível.

Uma condição básica é exigida: somente com o estabelecimento, por lei, dos pontos de passagem dessa rodovia na Relação Descritiva constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, o trecho que segue de Marabá até o entroncamento com a BR-158 poderá receber investimentos federais e ser viabilizado.

Para agilizar esse processo, estamos encaminhando o presente projeto de lei, incluindo nessa referida relação descritiva as localidades que mais demandam serem diretamente servidas pela BR-222. São elas: Brejo do Meio, Vila Santa Fé, Vila Trindade, Vila Novo Progresso, Vila Capistrano de Abreu, Vila São Pedro, Vila Cruzeiro do Sul, Vila Josenópolis, Vila Plano Dourado e Vila Sudoeste. No conjunto delas vivem, aproximadamente, 130 mil habitantes, que contribuem para a colonização do território e lutam pela sua prosperidade região e

necessitam, portanto, de uma infra-estrutura rodoviária capaz de promover os seus intercâmbios comerciais.

Esperamos, com essa iniciativa, adiantar, para o Governo Federal, os fundamentos requeridos com vistas à aplicação de investimentos rodoviários para a implantação do último trecho da BR-222.

Pela importância dessa proposição, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2007

Deputado GIOVANNI QUEIROZ
ASDRUBAL BENTES – PMDB/BA
BEL MESQUITA – PMDB/PA
ZEQUINHA MARINHO – PMDB/PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF** de 21/04/2009.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

8

PARECER Nº , DE 2011

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 ANTONIO CARLOS VALADARES

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), 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 foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, na forma de um substitutivo.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da constitucionalidade do projeto. 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 do setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados nos 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.

Espera-se que a ampliação do alcance do REPENEC permita uma dinamização das 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 em sua Justificação, *ao beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.*

Para que esses novos estados possam usufruir 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.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos de parecer favorável à aprovação do PLS 68, de 2011, nos termos do substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo.

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 Nº 123, de 14 de dezembro de 2006, e as pessoas jurídicas de que tratam o inciso II do art. 8o da Lei no 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e o inciso II do art. 10 da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003, não podem aderir ao REPENEC.

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

§ 4o 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**

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

9

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

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

III – VOTO

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

2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

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

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

EMENDA Nº - CI

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

EMENDA Nº - CI

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

“Art. 1º.....

‘Art. 42-A.....

.....

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 113, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

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

2

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

3

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

Sala das Sessões,

Senador RODRIGO ROLLEMBERG

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

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

.....
.....
CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....
.....
Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....
.....

4

Subseção III

Das Permissões

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

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

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

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

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

I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;

II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;

IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

V – tarifas;

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6

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

Parágrafo único. ([VETADO](#))

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

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

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

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

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

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

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

.....
.....

7

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

SEÇÃO VII

Da Bagagem e das Encomendas

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

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

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

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

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

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

2ª PARTE - DELIBERATIVA

10

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.660, de 2007, na origem), do Deputado Geraldo Pudim, que *inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.*

RELATOR: Senador **FRANCISCO DORNELLES**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.660, de 2007, na origem), de autoria do Deputado Geraldo Pudim, visa a incluir novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

A rodovia proposta para inclusão no PNV segue o traçado da rodovia estadual RJ-196, no trecho compreendido entre os Municípios de São João da Barra e de São Francisco de Itabapoana, no Estado do Rio de Janeiro (RJ). Segundo a descrição apresentada, o trecho teria 24 quilômetros (km) de extensão e os seguintes pontos de passagem: “Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) – Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)”.

O projeto prevê que o traçado definitivo e o número da ligação rodoviária proposta serão definidos pelo órgão competente.

O autor ressalta que a principal motivação do projeto é a

necessidade de viabilizar a conclusão da ponte sobre o rio Paraíba do Sul, de ligação entre os dois municípios. Segundo ele, a obra tem caráter reconhecidamente estratégico e conta com a disposição manifesta do Governo Federal de colaborar para o término dos trabalhos, desde que providenciada a sua inclusão no PNV.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi submetida à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que a aprovaram sem alterações. No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da exclusividade da distribuição, manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, inciso XXI, da Constituição Federal).

No mérito, compartilho com o autor do PLC nº 28, de 2009, as razões que motivaram a iniciativa. Trata-se, indiscutivelmente, de ligação rodoviária de importância estratégica para o Estado do Rio de Janeiro, em cujo território se inscreve integralmente. Com início no entroncamento da BR-356 com a rodovia estadual RJ-196, no Município de São João da Barra, a ligação desenvolve-se em direção ao Norte do Estado até atingir o balneário de Gargaú, localizado no Município de São Francisco de Itabapoana. Ao longo de toda a sua extensão, segue o traçado da RJ-196, cruzando, em ponto intermediário do percurso, o rio Paraíba do Sul.

A ascensão do trecho à condição de rodovia federal – mediante inclusão do respectivo traçado na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – busca habilitá-lo como beneficiário de programas de investimento do Governo Federal voltados para a melhoria da infraestrutura de transportes.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição adequadamente se reporta à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. A rigor, por versarem, uma e outra, sobre o mesmo assunto, esperava-se que a lei mais recente substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Dessa forma, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

Sendo assim, não identifico óbices à aprovação do projeto, que, além de meritório, atende aos requisitos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, e foi elaborado segundo os princípios da boa técnica legislativa.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2009.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, DE 2009

(nº 2660/2007, na Câmara dos Deputados, do Deputado Geraldo Pudim)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da Rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	superposição	
				BR	km
-	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) - Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	-	-

"

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.660, DE 2007

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) – Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo federalizar o trecho da rodovia RJ-196, entre a BR-356, no Município de São João da Barra e o balneário de Gargaú, no Município de São Francisco de Itabapoana, a partir de onde a RJ-196 já se encontra implantada.

A principal motivação deste projeto é viabilizar a conclusão das obras da ponte que liga os referidos Municípios, por meio do aporte de recursos federais, posto que a Lei que institui o Plano Nacional de Viação (PNV) exige que um trecho rodoviário ou obra de arte conste da Relação do PNV, para que possam ser alocados recursos provenientes do orçamento geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes.

Assim sendo, faz-se necessário primeiro federalizar o citado trecho de rodovia, o qual inclui a ponte sobre o Rio Paraíba do sul, para então poderem ser incluídos recursos nas peças orçamentárias e pleiteada junto ao Ministério dos Transportes a conclusão dessa importante obra para a população da região.

Destacamos, ainda, que o trecho que pretendemos federalizar atende aos requisitos previstos para a inclusão de ligações rodoviárias no PNV, visto que liga uma rodovia federal a um balneário turístico. Adicionalmente, temos o caráter estratégico da obra e a intenção já manifestada pelo Governo Federal em contribuir para a conclusão da ponte, desde que suplantado o entrave técnico que buscamos resolver com esta proposta.

Pelo exposto, por possibilitar claras condições de melhoria para a população e a infra-estrutura daquela importante região do meu Estado, espero contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2007.

Deputado GERALDO PUDIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA**LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.****Regulamento**

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, de 3/4/2009.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

11

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009 (Projeto de Lei nº 3.379, de 2008, na origem), do Deputado Edinho Bez, *que inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

A proposição em exame visa a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, “trecho rodoviário de ligação da BR-101, com extensão de 10 km (dez quilômetros), acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol”, no Estado de Santa Catarina (SC).

De acordo com o projeto, o traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho “serão determinados pelo órgão competente”.

Segundo o autor, a ligação rodoviária proposta deverá facilitar enormemente o acesso ao Município de Laguna. Além de beneficiar toda a população da região Sul do Estado, a rodovia contribuirá para a melhoria geral do acesso turístico às praias do litoral catarinense e para o desenvolvimento do entorno do balneário diretamente favorecido pela implantação do acesso.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi submetida à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que a aprovaram por unanimidade. No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da competência terminativa da tramitação, manifestar-se, entre outros, sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, fixada no inciso XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Quanto ao mérito, acompanho os argumentos do autor. O desenvolvimento da indústria do turismo, atividade de destaque no litoral catarinense, depende fundamentalmente das condições da infraestrutura de transportes local. Para que a União invista na implantação da ligação rodoviária proposta, de inegável interesse turístico nacional, é necessário que o trecho passe a figurar na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, que, a par de atender aos pressupostos de constitucionalidade e juridicidade, encontra-se disposto em conformidade com os princípios da boa técnica legislativa. Exceção faz-se à necessidade de ajustes na redação da ementa e do art. 1º da proposição, em benefício da correção e da clareza do texto legal a ser aprovado, além da inclusão de artigo novo destinado a condicionar a transferência do trecho rodoviário em questão à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária entre a BR-101 e a localidade de Laguna, com ponto de passagem intermediário no Balneário Praia do Sol, no Estado de Santa

Catarina.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário destinado a ligar a rodovia BR-101 à localidade de Laguna, com ponto de passagem intermediário no Balneário Praia do Sol, no Município de Laguna, Estado de Santa Catarina.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar com o Estado de Santa Catarina convênio de cooperação para transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 327, DE 2009

(nº 3.379/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de 10 km (dez quilômetros), acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.379, DE 2008

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de **10 quilômetros**, acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

O trecho rodoviário em questão, a ser incluído no Plano Nacional de Viação (PNV), possui a extensão de **10 quilômetros** e apresenta características que facilitam o transporte rodoviário no acesso do Município de Laguna, no Estado de Santa Catarina, via Balneário Praia do Sol. Esta ligação rodoviária é muito importante para o acesso da população daquela região sul de Santa Catarina, para o acesso turístico às praias do litoral catarinense e, em particular, para o desenvolvimento do potencial da área de influência do referido balneário. Vale lembrar que o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura e de Transportes) recomendou a inclusão no PNV, por considerar importante para Santa Catarina, em especial a região Sul, tendo em vista a enorme movimentação na BR 101 e por tratar-se também de um dos melhores pontos turísticos do Brasil.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro. Existem especialistas capazes de transformar uma região ainda inóspita, longínqua ou de difícil acesso em locais excelentes onde as possibilidades de lazer e de lucro imobiliário podem ser rendosas, sem destruir as lindas paisagens ou afetar a flora e a fauna local. Para isso, é fundamental a elaboração de projetos prioritários de infraestrutura, como rodovia pavimentada e segura, energia, água potável, estação de tratamento de esgoto e telefone.

Tal acesso, encurtará distâncias e será uma via alternativa para alcançar algumas das praias do sul do Estado.

É importante salientar que a Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados (item 2.1.2, alínea “d” do Anexo ao PNV).

Pelas razões expostas, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 08 de maio de 2008.

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra Estrutura, em decisão Terminativa.)

Publicada no DSF 22-12-2009

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:19851/2009

2ª PARTE - DELIBERATIVA

12

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 67, de 2010 (PL nº 2.384, de 2007, na origem), do Deputado Afonso Hamm, *que inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, trecho rodoviário situado entre a BR-293, no Município de Santana do Livramento, e a BR-290, no Município de Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é interligar duas rodovias federais, incorporando-se à jurisdição da União a rodovia estadual RS-183, para que possa ser pavimentada e conservada pelo governo federal, providência essencial para a integração rodoviária com o Uruguai e a Argentina.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da competência terminativa da tramitação, manifestar-se, entre outros, sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, fixada no inciso XXI do art. 21 da Constituição Federal.

No mérito, acompanho os argumentos do autor quanto à conveniência de que o trecho citado seja federalizado. Trata-se de região de fronteira, onde é intenso o tráfego de mercadorias entre o Brasil e as nações argentina e uruguaia. Para que a União invista na ligação rodoviária proposta, é necessário que o trecho passe a figurar na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de artigo novo ao texto do projeto, condicionando a transferência do trecho rodoviário à celebração do correspondente convênio.

Quanto à redação e à técnica legislativa empregada, são necessários ajustes na ementa e no corpo do projeto, nos termos das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária entre a BR-293, no Município de Santana do Livramento, e a BR-290, no Município de Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida da ligação rodoviária entre a BR-293, no Município de Santana do Livramento, e a BR-290, no Município de Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul.

Parágrafo único. A designação oficial, o traçado definitivo e demais características da ligação rodoviária de que trata este artigo serão determinados pelo órgão competente.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado do Rio Grande do Sul para a transferência da titularidade da rodovia RS-183.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 67, DE 2010

(nº 2.384/2007, na Casa de origem, do Deputado Afonso Hamm)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
	Entre a BR-293 (Município de Santana do Livramento) com a BR-290 (Município de Alegrete).	RS	130	-	-

..... "

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.384, DE 2007

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Inclua-se na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR Km
	Entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) com a BR-290 (município de Alegrete).	RS	130	- -

....." (NR)

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão na relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal da estrada existente entre os municípios de Santana do Livramento e Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul, atual RS-183, fundamenta-se no fato de que esse trecho viário já interliga duas rodovias federais, a BR-293(no município de Santana do Livramento) e a BR-290(no município de Alegrete) o que, em princípio, já deve definir a sua circunscrição.

Na realidade, o traçado da RS-183 configura-se como uma das poucas rodovias ainda sob domínio estadual na região, que com uma extensão de 130 quilômetros sem pavimentação, interliga duas importantes rodovias, cujo conjunto constitui o eixo principal de tráfego rodoviário do Rio Grande do Sul com países do Rio da Prata – Uruguai e Argentina, e que necessita ter um tratamento uniforme, o que só será possível se todas estiverem sob uma mesma jurisdição. Como a circunscrição predominante dessas vias é a federal, não faz sentido a RS-183 continuar sendo uma estrada estadual.

Esta rodovia tem apoio num solo basáltico e é servido, em toda sua extensão de obras de arte (pontes), atendendo uma região da fronteira oeste do RS voltada para a produção de carnes de qualidade e lã para exportação, além de plantação de extensas lavouras de arroz, soja e sorgo forrageiro. A transferência para o domínio federal poderá garantir sua conservação perene e posterior pavimentação asfáltica.

Por todas essas condições, acreditamos que a nossa iniciativa reveste-se de total coerência e grande importância, pelo que esperamos seja este projeto de lei aprovado pelos ilustres Deputados.

Deputado Afonso Hamm(PP-RS)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO*	
				BR	km
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goio Erê-Guaí- ra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Yrati-Relógio-Laranjeiras do Sul- Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lou- renço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lages-Joaçaba-São Miguel d'Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Cha- pecó-São Carlos-Palmito-Mondai-Itapiranga (frontei- ra com a Argentina)	SC	251		
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbê-Bom Jesus-Vacaria- Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	SC-RS	738		
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete- Uruguai- na	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguai- na	RS	536	116 158	6 35

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

Publicado no DSF, de 27/05/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

13

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2010 (Projeto de Lei nº 1.998, de 2007, na origem), do Deputado Zonta, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, trecho rodoviário situado entre as rodovias BR-158 e a SC-469, no Estado de Santa Catarina.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é reduzir distâncias entre o Paraná, Santa Catarina e o Rio Grande do Sul, contribuindo para o desenvolvimento de uma região pouco explorada, mas com recursos que podem ser potencializados.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão

terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, da Constituição Federal).

A proposta de enquadramento da ligação como parte do Sistema Rodoviário Federal mostra-se, conceitualmente, compatível com as definições e critérios estabelecidos no PNV. Não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 – que, dispondo sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV (Lei nº 5.917, de 1973) –, entendo que as relações descritivas anexas à lei antiga permanecem em vigor, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos.

Quanto ao mérito, concordamos com os argumentos do autor quanto à conveniência de que o trecho citado seja federalizado, como forma de permitir à rodovia o reconhecimento formal de seu papel estruturador e indutor do desenvolvimento da região. Para tanto, é necessária sua inclusão na Relação Descritiva anexa ao Plano Nacional de Viação.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de artigo novo ao texto do projeto, condicionando a transferência do trecho rodoviário à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2010, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar com o Estado de Santa Catarina convênio de cooperação para transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 72, DE 2010
(nº 1.998/2007, na Casa de origem, do Deputado Zonta)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

"BR:

Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-158 (Maravilha) - Bom Jesus do Oeste - entroncamento com a SC-469.

Unidades da Federação: SC

Extensão (km):

Superposição*

BR:

Km: "

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.998, DE 2007

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar, acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

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

JUSTIFICAÇÃO

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que por si só justificam o pleito e a atenção do Governo Federal, qual seja, BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

Ao que pese, trata-se de uma rota que além de reduzir distancias entre os três estados do sul, une regiões de importante respaldo no Estado de Santa Catarina, onde estão localizadas grandes agroindústrias.

Neste ínterim, tal rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região pouco explorada, mas com recursos consideráveis que precisam ser potencializados.

Ex positi, para que tal demanda se faça valer, estamos sujeitando tal proposta a apreciação e conseqüente aprovação dos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 11 de setembro de 2007.

Deputado Zonta

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA**LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.**

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. **x**

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

Publicado no **DSF**, de 28/05/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

14

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.196, de 2008, na origem), do Deputado Wellington Fagundes, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão de Melgaço e Santo Antônio de Leverger – Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.196, de 2008, na origem), de autoria do Deputado Wellington Fagundes, visa a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, três portos fluviais situados ao longo do rio Cuiabá, no Estado de Mato Grosso: Santo Antônio de Leverger, Barão de Melgaço e Santo Antônio de Leverger – Porto Cercado.

Ao justificar a proposição, o autor cita a dificuldade de deslocamento da população dessas localidades, carentes de infraestrutura. Observa que o governo vem investindo na região para viabilizar o escoamento da produção e a movimentação de passageiros por rodovias, atentando para a necessidade de integração dos sistemas de transportes com vistas ao barateamento dos fretes, para o que se faz imperioso dotar os portos mencionados de condições apropriadas de embarque, desembarque e

armazenamento.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi apreciado nas Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, sendo aprovado na forma de Substitutivo desta última, que adequou a redação às normas de técnica legislativa. No Senado Federal, foi distribuído exclusivamente à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

II – ANÁLISE

A proposição altera lei federal que trata de princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, sendo válida a competência da União para legislar sobre o tema, nos termos do art. 21, XXI da Constituição Federal.

A matéria está disposta de acordo com os princípios da boa técnica legislativa e mostra-se compatível com as definições e critérios estabelecidos para inclusão de instalações portuárias na Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres, anexa ao Plano Nacional de Viação Relação, definidos na Lei nº 5.917, de 1973. Não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 – que, dispondo sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV (Lei nº 5.917, de 1973) –, entendo que as relações descritivas anexas à lei antiga permanecem em vigor, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo aos portos.

A proposição é também adequada quanto ao mérito. As características geomorfológicas da região central do Estado de Mato Grosso prejudicam as condições de trafegabilidade das rodovias na estação das chuvas. A oferta de infraestrutura de apoio à navegação fluvial torna-se assim imprescindível para atender à demanda da região, em fase de franco processo de crescimento econômico. Destaca-se, finalmente, a importância da navegação para o desenvolvimento do potencial turístico e ecológico do pantanal matogrossense.

Observamos, contudo, que o projeto estabelece o número de ordem correspondente a cada novo porto. Tendo em vista que há em tramitação mais de uma proposição que trata da inclusão de portos no PNV

e dada a impossibilidade de se prever a sequência em que as matérias poderão vir a ser aprovadas e convertidas em lei, sugerimos que o número de ordem não seja pré-definido no projeto.

De outro lado, a federalização de portos não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de artigo novo ao texto do projeto, condicionando a transferência dos referidos portos à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010, com a emenda que apresentamos.

EMENDA Nº – CI

Suprima-se, da relação dos portos a serem incluídos no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres, do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, na forma do art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010, o número de ordem que precede a identificação de cada porto.

EMENDA Nº – CI

Inclua-se o seguinte art. 2º no PLC nº 98, de 2010, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** A transferência da titularidade do porto de que trata esta Lei será efetuada mediante convênio de cooperação celebrado entre a União e o Estado do Mato Grosso.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 98, DE 2010

(nº 3.196/2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 -

Nº de ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
...	...	...	...
217	Santo Antônio do Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger - Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.196, DE 2008

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

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Inclua-se no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

“.....”

4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
217	Santo Antônio de Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger – Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

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

JUSTIFICATIVA

As localidades atendidas pelos portos objetos deste Projeto de Lei sofrem com a dificuldade de deslocamento, pois se trata de uma região desprovida de infra-estrutura viária adequada, que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável e sustentável.

O Governo Federal tem investido na região central de Mato Grosso para viabilizar o escoamento da grande produção e também para melhorar a movimentação de passageiros por rodovias.

Entretanto, para a completa integração entre os sistemas de transporte, visando especialmente o barateamento do frete, necessário se faz dotar estes portos da infra-estrutura necessária, implantando as condições apropriadas de embarque, desembarque e armazenamento.

A região coberta por estes portos, além de abrigar a possibilidade do transporte da riqueza agropecuária produzida no Estado, está inserida no contexto do Pantanal de Mato Grosso com grandes repercussões para a área do turismo regional.

Por este motivo, estamos empenhados em incluir, no Plano Nacional de Viação, os portos localizados nos municípios de Barão do Melgaço e Santo Antônio do Leverger, para que possam receber recursos da União, servindo de opção para o transporte de cargas e passageiros e estimulando a atividade produtiva, proporcionando o desenvolvimento

econômico social do centro mato-grossense e servindo como alternativa ao transporte de carga rodoviário, de custo muito mais elevado.

Sala das Sessões, 08 de abril de 2008

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras Providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.
 2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1 conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
 3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
 4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
 5. Sistema Hidroviário Nacional:
 - 5.1 conceituação;
 - 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
 6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.
- § 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6 citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.
- § 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias

consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis ns. 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-Leis ns. 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Plano Nacional de Viação

Anexo IV

Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:

4.1 - Conceituação:

4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:

- a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
- b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

4.1.1 - São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 diante.

4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

176 ALVARÃES AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

177 AMATURÁ AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

178 ANAMÃ AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

- 179 ANORI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 180 APUÍ AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 181 ATALAIA DO NORTE AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 182 BARREIRINHA AM RIO ENVIRA(AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 183 BERURI AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 184 BOA VISTA DO RAMOS AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 185 CAAPIRANGA AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 186 CANUTAMA AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 187 CARAUARI AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 188 CAREIRO DA VÁRZEA AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 189 CODAJÁS AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 190 EIRUNEPÉ AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 191 ENVIRA AM RIO TARAUCÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 192 GUAJARÁ AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 193 IPIXUNA AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 194 ITAMARATI AM RIO JURUÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 195 ITAPIRANGA AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

- 196 JAPURÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 197 JURUÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 198 MARAÃ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 199 NOVO AIRÃO AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 200 PAUINÍ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 201 RIO PRETO DA EVA AM RIO PRETO DA EVA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 202 SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 203 SILVES AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 204 TAPAUÁ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 205 UARINI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 206 BELÉM PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 207 ANANINDEUA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 208 ITUPIRANGA PA RIO TOCANTINS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 209 COLARES PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 210 SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 211 RONDONÓPOLIS MT RIO SÃO LOURENÇO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

212 ROSANA SP RIO PARANAPANEMA

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

213 PORTO VELHO RO RIO CANDEIAS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

214 GUARUJÁ SP ESTUÁRIO DE SANTOS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

215 JURUTI PA RIO AMAZONAS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

216 SANTAREM PA RIO TAPAJÓS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

Anexo V **Sistema Hidroviário Nacional**

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL:

5.1 - Conceituação:

5.1.0 - O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios Complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.

5.1.1 - As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer, quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante:

5.2 - Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.

5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação

.....

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

Publicado no DSF, em 24/06/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF

OS:13505/2010

2ª PARTE - DELIBERATIVA

15

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010 (Projeto de Lei n 3.720, de 2008, na origem), do Deputado Luiz Carlos Hauly, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376 passando pela BR-369 até a divisa Paraná – São Paulo no Município de Primeiro de Maio.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.720, de 2008, na Casa de origem), de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly, visa a incluir nova rodovia na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O trecho proposto para inclusão no PNV segue o traçado da rodovia estadual PR-445, denominada Celso Garcia Cid, e interliga as localidades paranaenses de Mauá da Serra (situada no entroncamento das rodovias federais BR-272 e BR-376) e Primeiro de Maio (na divisa do Estado do Paraná com o Estado de São Paulo). Em ponto intermediário do percurso, cruza a rodovia federal BR-369.

De acordo com o projeto, o traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho em questão “serão determinados pelo órgão competente”.

Em sua justificação, o autor destaca a importância da rodovia na rota das cargas do agronegócio e do setor industrial do Paraná. Segundo ele, há condições para a absorção da nova ligação pela União, especialmente tendo em conta que vários trechos da malha federal no Estado foram transferidos para a iniciativa privada no âmbito do programa de concessões rodoviárias. Com a federalização da rodovia, vislumbra a garantia de recursos para sua adequada manutenção e conservação.

Distribuído à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura em caráter terminativo, o projeto não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da competência terminativa da tramitação, manifestar-se, entre outros, sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, fixada no inciso XXI do art. 21 da Constituição Federal.

A rodovia a ser incluída no PNV desenvolve-se integralmente em território paranaense, com extremos em Mauá da Serra (entroncamento da BR-272 com a BR-376) e Primeiro de Maio, na divisa com o Estado de São Paulo. Além das duas rodovias federais citadas, a rodovia tem ponto de passagem intermediário na BR-369 e permite o acesso da região Centro-Sul ao Norte do Paraná e Sul de São Paulo.

Compartilho com o autor do PLC nº 125, de 2010, as razões que motivaram a iniciativa. Com efeito, a ascensão do trecho à condição de rodovia federal expressa o reconhecimento formal de seu papel como elemento estruturador de uma rede de escoamento de cargas e “ponto de convergência do Sul do País com o Sudeste”, abrindo perspectivas para que a rodovia passe a ser contemplada nos planos e programas de investimento e melhoria da infraestrutura de transportes a cargo do Governo Federal.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação

(SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, que, a par de atender aos pressupostos de constitucionalidade e juridicidade, encontra-se disposto em conformidade com os princípios da boa técnica legislativa. Exceção faz-se apenas à necessidade de ajustes na redação da ementa e do art. 1º da proposição, em benefício da correção e da clareza do texto legal a ser aprovado, além da inclusão de artigo novo, destinado a condicionar a transferência do trecho rodoviário em questão à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária correspondente à rodovia estadual PR-445, entre as localidades de Mauá da Serra (entroncamento da BR-272 com a BR-376) e Primeiro de Maio (divisa com o Estado de São Paulo), no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida da ligação rodoviária correspondente à rodovia estadual PR-445, entre as localidades de Mauá da Serra (entroncamento da BR-272 com a BR-376) e Primeiro de Maio (divisa com o Estado de São Paulo), no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se os subsequentes:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado do Paraná para transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

5

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 125, DE 2010

(nº 3.720/2008, na Casa de origem, do Deputado Luiz Carlos Hauly)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376, passando pela BR-369 até a divisa Paraná com São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.720, DE 2008

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376, passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo no município de Primeiro de Maio.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

Justificativa

A rodovia estadual PR 445, denominada Celso Garcia Cid, interliga três rodovias federais e ainda dá acesso a região centro-sul ao norte do Paraná e ao sul de São Paulo.

Originada entre as rodovias BR 272 e 376 atravessa a BR 369 e é importante ponto de escoamento das cargas do agronegócio e do setor industrial do Paraná, sendo ainda ponto de convergência do sul do país com o sudeste.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal no seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

16

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 126, de 2010 (Projeto de Lei nº 4.050, de 2008, na origem), do Deputado Edinho Bez, que *altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise altera a diretriz da ferrovia EF-489, constante da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o trecho entre Criciúma e Forquilha, no Estado de Santa Catarina.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é regularizar a operação do referido trecho pela Ferrovia Tereza Cristina, o que vem ocorrendo com base no Contrato de Concessão nº 1/97, firmado entre a concessionária e a União. Sua inclusão no PNV permitiria o equacionamento de demandas sobre passagem de nível, viadutos, invasões de faixa de domínio e ampliações.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

Relator inicial, o Senador Eliseu Resende apresentou parecer favorável à matéria, o qual, entretanto, não chegou a ser votado até o final da legislatura anterior. Como atual relator, por concordar com a opinião do meu antecessor, adoto, em grande parte, os termos expressos no relatório sobre o PLC nº 126, de 2010, então apresentado por Sua Excelência.

II – ANÁLISE

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, inciso XXI, da Constituição Federal).

A proposta se mostra compatível com as definições e critérios estabelecidos para modificação da Relação Descritiva das Ferrovias do PNV, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 1973.

Quanto ao mérito, concordamos com os argumentos do autor quanto à conveniência de se incluir no PNV a ligação ferroviária citada.

Entende-se que, não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 – que, ao dispor sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV –, permanecem em vigor as relações descritivas anexas à lei antiga, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 126, de 2010.

Sala da Comissão,

, Presidente

3

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, DE 2010

(nº 4.050/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

**“3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias
do Plano Nacional de Viação**

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da federaçã o	Extensão (km)	Superposiç ão	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	-	-

.....”

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.050, DE 2008

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	–	–

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei pretende corrigir um lapso no Plano Nacional de Viação - PNV, que atualmente não contempla o trecho Criciúma - Forquilha: alterando a identificação da EF 489 que ora registra Pontos de Passagem entre Lauro Müller - Tubarão, para registrar Pontos de Passagem entre Criciúma - Forquilha.

A ligação ferroviária entre Criciúma - Forquilha, de aproximadamente dez quilômetros, foi concedida e é operada pela Ferrovia Tereza Cristina, nos termos do Contrato de Concessão nº 001/97, firmado com a União, de acordo com o Edital nº PND/A-07/96/RFFSA.

Embora não esteja previsto no PNV vigente, no chamado ramal Forquilha (trecho Criciúma - Forquilha) são transportados mais de um milhão de toneladas de carvão mineral por ano, produzido na região de Sangão e Santa Líbera, no Município de Forquilha. Trata-se de uma ligação ferroviária fundamental para o atendimento da demanda do complexo termelétrico Jorge Lacerda e para o escoamento do carvão mineral produzido no sul do Estado de Santa Catarina.

Somente com a inclusão desse trecho Criciúma - Forquilha ao PNV será possível a adequada gestão da malha e a identificação, dentro das normas estabelecidas no Sistema Nacional de Viação, dos diversos pontos da ferrovia, bem como serão corretamente encaminhadas aos órgãos públicos

competentes quaisquer demandas sobre passagens em nível, viadutos, invasões de faixa de domínio ou mesmo sobre possíveis ampliações.

Quanto ao trecho Lauro Muller - Tubarão, originalmente com cinquenta e sete quilômetros de extensão, atualmente está restrito a quatro quilômetros, apenas para acesso às oficinas de manutenção ferroviária, estando ainda prevista a sua redução para somente dois quilômetros de extensão, com a mudança de localização das oficinas. Dessa forma, como não há operação comercial ou movimentação de mercadorias, nem possibilidade de reativação do mesmo, esse trecho passaria a ser considerado somente como desvio de acesso da EF-488, sem necessidade de numeração específica no PNV.

Por se tratar de matéria de extrema relevância para o aprimoramento do Plano Nacional de Viação, contamos com o apoio de nossos Pares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de outubro de 2008

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

17

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 130, de 2010 (PL nº 4.963, de 2009, na origem), do Deputado Alex Canziani, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR – Campus Londrina.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) – *Campus Londrina*.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é reduzir em 8 km o percurso entre a região de Ibiporã (PR) e a Universidade Tecnológica Federal do Paraná, recentemente criada.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da exclusividade da distribuição, manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, da Constituição Federal).

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituisse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os seus anexos, inclusive o relativo às rodovias.

Quanto ao mérito, concordo com os argumentos do autor, no sentido de que a consolidação e o desenvolvimento da Universidade Tecnológica Federal do Paraná demandam acesso viário adequado a partir de Ibiporã, localidade situada no eixo da BR-369, a leste de Londrina. Por imposição legal, o investimento da União na ligação rodoviária proposta depende de sua inclusão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, ressalvada a necessidade de pequenos ajustes de redação e de técnica legislativa, em benefício do rigor e da clareza da descrição da ligação proposta, a par da inclusão de artigo novo, destinado a condicionar a transferência da titularidade da referida ligação à celebração do correspondente convênio. É o que fazemos por meio das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, de modo a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação entre a BR-369 e o *Campus Londrina da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR)*, no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida da ligação rodoviária entre a BR-396-PR (Km 140,0) e o portal de entrada do *Campus Londrina da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR)*, no Estado do Paraná.”

Parágrafo único. A designação oficial, o traçado definitivo e demais características da ligação rodoviária de que trata este artigo serão determinados pelo órgão competente.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o atual art. 2º:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado do Paraná para a transferência da titularidade da ligação rodoviária de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 130, DE 2010

(nº 4.963/2009, na Casa de origem, do Deputado Alex Canziani)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

....."

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
449	Entroncamento com a BR-369/PR (km 140,0) – Portal de entrada da UTFPR (Campus Londrina)	PR	6,2	-	-

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.963, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFP - Campus Londrina - a partir do km 140,0 da BR-369 / PR.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte Anexo:

“.....”

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Código	Pontos de Passagem	UF	Extensão
	Km 140 da BR-369/PR – Portal de entrada da UTFP – Campos Londrina	PR	6,2 km

Art. 2º - O Código do Anexo será estabelecido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Órgão competente para administrar as Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina, criada no atual Governo, provocará uma verdadeira revolução na educação de nível superior, pois proporcionará a formação de jovens em diversas áreas de tecnologias, oferecendo pessoal especializado para o mercado regional.

Como consequência dessa oferta de pessoal especializado certamente haverá incremento econômico na região através da instalação de novas indústrias e do setor de serviços, gerando uma verdadeira revolução no processo de desenvolvimento da região.

A localização estratégica do Campus da UTFPR-Londrina, situado na Região Metropolitana de Londrina, proporcionará o atendimento, além da demanda originária na própria Cidade, de toda a região composta por mais de 10 importantes municípios, com população superior a 700.000 (setecentos mil habitantes).

A partir da Londrina, existe acesso que será pavimentado até o Campus. Entretanto, a partir da Iporã e entorno, não existe acesso direto ao Campus, fazendo com que a população tenha que aumentar o percurso em 8km pela BR-369.

Uma solução para esse problema passa pela criação de um acesso ao Campus que atenda à população de Iporã e dos Municípios de seu entorno.

A apresentação da proposição tem o objetivo de incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação, o Acesso ao Campus da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina, a partir do km 140 da BR-369/PR, que permitirá a toda população acesso seguro e fácil ao local.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2009.

Deputado ALEX CANZIANI
PTR/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

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

Publicado no DSF, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13679/2010

2ª PARTE - DELIBERATIVA

18

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, na origem), do Deputado Luiz Carlos Hauly, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná – São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, na Casa de origem), de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly, visa a incluir novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O trecho proposto para inclusão no PNV segue o traçado da rodovia estadual PR-090 e se estende, a partir de Curitiba, em direção ao Norte do Estado, passando pela BR-369, até alcançar a divisa entre o Estado do Paraná e o Estado de São Paulo, onde se situam os Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

De acordo com o projeto, o traçado definitivo, a designação oficial e as demais características do trecho “serão determinados pelo órgão competente”.

O autor ressalta em sua justificação a importância da PR-090, uma das grandes rodovias estaduais de ligação entre o Sul e o Norte do Estado do Paraná, estratégica para o escoamento da produção agroindustrial da região Norte em direção ao porto de Paranaguá. Daí por que defende que a rodovia em questão passe à condição de rodovia federal, vislumbrando com isso a garantia de recursos para sua adequada manutenção e conservação.

Distribuído à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura em caráter terminativo, o projeto não recebeu emendas.

Relator inicial, o Senador Eliseu Resende apresentou parecer favorável à matéria, o qual, entretanto, não chegou a ser votado até o final da legislatura anterior. Como atual relator, por concordar com a opinião do meu antecessor, adoto, em grande parte, os termos expressos no relatório sobre o PLC nº 98, de 2010, então apresentado por Sua Excelência.

II – ANÁLISE

A rodovia a ser incluída no PNV desenvolve-se integralmente em território paranaense, com extremos em Curitiba e na divisa com o Estado de São Paulo, onde se situam os municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

A proposta de enquadramento da ligação como parte do Sistema Rodoviário Federal mostra-se, conceitualmente, compatível com as definições e critérios estabelecidos no PNV. Não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, em 6 de janeiro de 2011 – que, dispondo sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV (Lei nº 5.917, de 1973) –, entendo que as relações descritivas anexas à lei antiga permanecem em vigor, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos.

No que tange ao mérito, compartilho com o autor do PLC nº 175, de 2010, as razões que motivaram a iniciativa. Com efeito, a ascensão do trecho à condição de rodovia federal expressa o reconhecimento formal de seu papel estruturador e indutor do desenvolvimento da região, abrindo perspectivas para a sua efetiva inclusão

nos planos e programas de investimento e melhoria da infraestrutura de transportes a cargo do Governo Federal.

No tocante à constitucionalidade e juridicidade, não identifiquei vícios insanáveis que representem óbices à aprovação da matéria. A proposta está elaborada segundo os ditames da boa técnica legislativa, carecendo apenas de ajustes no texto da ementa e do art. 1º, em benefício da clareza da descrição da rodovia objeto do PLC nº 175, de 2010.

Ademais, a transferência de um bem estadual para a União não pode ser realizada por decisão unilateral, devendo ser formalizada por meio de convênio de cooperação entre a União e o Estado, nos termos do art. 241 da Constituição Federal, que determina:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de novo artigo ao texto do projeto, de modo a condicionar a transferência do trecho rodoviário mencionado à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, com as emendas adiante formuladas.

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de

1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária entre a cidade de Curitiba e a divisa com o Estado de São Paulo, com traçado correspondente ao da rodovia estadual PR-090 e passagem pelos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu, no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de ligação rodoviária entre a cidade de Curitiba e a divisa com o Estado de São Paulo, com traçado correspondente ao da rodovia estadual PR-090 e passagem pelos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu, no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se o seguinte art. 2º no Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** A transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei será efetuada mediante convênio de cooperação celebrado entre a União e o Estado do Paraná.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 175, DE 2010

(nº 3.719/2008, na Casa de origem)
(Do Deputado Luiz Carlos Hauly)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-090, originado em Curitiba passando pela BR-369 até a divisa do Paraná com São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.719, DE 2008

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 090, originado em Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

Justificativa

A rodovia estadual PR 090, denominada “Estrada do Cerne”, atravessa, a partir de Curitiba, os três planaltos e alcança o norte do Estado do Paraná, nas barrancas do rio Paranapanema, liga a região Norte ao Porto de Paranaguá e propicia o fluxo da produção agroindustrial. Originada na capital paranaense e é uma das primeiras das grandes rodovias estaduais para a ligação entre o sul e o norte do Paraná, passando pela BR 369.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso e com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal em seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

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

Publicado no DSF, de 23/11/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15341/2010)

2ª PARTE - DELIBERATIVA

19

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011 (Projeto de Lei nº 6.022, de 2009, na origem), do Deputado Edinho Bez, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

RELATOR: Senador **CASILDO MALDANER**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011 (Projeto de Lei nº 6.022, de 2009, na origem), de autoria do Deputado Edinho Bez, visa a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a ligação rodoviária entre a cidade de Araranguá (SC), localizada na rodovia BR-101, e o Balneário Arroio do Silva, ponto turístico do litoral sul-catarinense.

De acordo com o autor do projeto, trata-se de um trecho com 11km de extensão, que possibilita o acesso ao balneário a partir da BR-101. Ressalta ele que a ligação é fundamental para o turismo e particularmente relevante para a continuidade da realização de eventos típicos da região, como a “Arrancada de Caminhões” e a “Festa do Peixe”, festividades que atraem milhares de pessoas anualmente.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi submetida à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que a aprovaram sem

alterações. No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da exclusividade da distribuição, manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

No tocante à constitucionalidade, a matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, da Constituição Federal).

No mérito, compartilho com o autor do PLC nº 116, de 2011, as razões que motivaram a iniciativa. Trata-se, segundo ele, de ligação rodoviária de importância estratégica para o desenvolvimento da economia regional, fortemente baseada no turismo. A ascensão desse trecho à condição de rodovia federal – mediante inclusão do respectivo traçado na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – buscaria, assim, habilitá-lo como beneficiário de programas de investimento do Governo Federal voltados para a melhoria da infraestrutura de transportes. Com isso, vislumbra o autor o fim dos transtornos a que se sujeitam, sem alternativa rodoviária satisfatória, turistas e todo o numeroso público que se desloca para festas e eventos já tradicionais na região.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição adequadamente se reporta à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. A rigor, por versarem, uma e outra, sobre o mesmo assunto, esperava-se que a lei mais recente substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Dessa forma, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

Note-se, todavia, que a incorporação de trechos rodoviários à malha administrada pelo governo federal não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades

entre a União e os Estados em que se situam os respectivos trechos, a ser formalizado por meio de convênios de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, ressalvada a necessidade de pequenos ajustes de redação, acompanhados da inclusão de artigo novo, destinado a condicionar a transferência da titularidade da referida ligação à celebração do correspondente convênio. É o que proponho por meio das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação entre a cidade de Araranguá, no entroncamento com a rodovia BR-101, e o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011, o seguinte art. 2º, renumerando-se, como art. 3º, o atual art. 2º:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado de Santa Catarina para a transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 116, DE 2011
(nº 6.022/2009, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente 11 km (onze quilômetros) de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.022, DE 2009

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente onze quilômetros de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação, permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turísticas notoriamente conhecidos e explorados, conforme o item 2.1.2, alínea “d” do Anexo ao PNV. Com aproximadamente 11 quilômetros de extensão, é este o trecho rodoviário em questão que pretendemos incluir no PNV, ligando o entroncamento da BR-101, que corta a cidade de Araranguá/SC, até o Balneário Arroio do Silva, localizado no extremo sul no litoral catarinense.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro, que é o caso em questão. Todo ano, por exemplo, no Balneário Arroio do Silva e em sua orla marítima, com vasta extensão de areia, ocorre a realização de um evento muito conhecido, a Arrancada de Caminhões, reunindo mais de uma centena de caminhões de grande potência vindos de vários estados brasileiros. A cada edição do evento aumenta ainda mais a participação do público, sendo que mais de cento e cinquenta mil pessoas estiveram assistindo o evento este ano. Outro evento que merece destaque na região é a Festa do Peixe, que também fomenta o turismo da região e a geração de empregos desse extraordinário balneário que recebe não só turistas de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná, mas de toda América Latina.

O transtorno que a falta do mencionado trecho de ligação causa é imensurável. Os congestionamentos são freqüentes, sendo que num trecho de dez quilômetros, quando ocorrem tais festividades aguarda-se, em média, quatro horas. Experiência vivenciada por este deputado.

O trecho em questão depende apenas da conclusão final das obras de pavimentação para facilitar ainda mais a promoção de novas atividades e investimentos adequados para o crescimento dessa região. Os investimentos serão capazes de transformar esta região ainda aparentemente inóspita em local excelente onde as possibilidades de lazer podem ser extremamente lucrativas, sem afetar o ecossistema natural.

Pelas estas razões, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2009.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF**, de 10/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15978/2011

2ª PARTE - DELIBERATIVA

20

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 120, de 2010, do Senador Paulo Paim, que “altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR-293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica”.

RELATOR: Senador **DELCÍDIO AMARAL**

I – RELATÓRIO

Chega para exame em decisão terminativa, com distribuição exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 120, de 2010, de autoria do Senador Paulo Paim, que “altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR-293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica”.

O projeto apresenta três artigos, sendo que o primeiro inclui, no Plano Nacional de Viação (PNV), o trecho rodoviário que conecta a Usina Termelétrica Presidente Médici, em Candiota (RS), à BR-293; o segundo remete ao Executivo a competência de oferecer-lhe traçado definitivo; e o terceiro artigo é a cláusula de vigência.

Na justificção, o autor relata a importância da usina termelétrica

para a região e as dificuldades encontradas pelo Município em manter a rodovia que conecta essas instalações à BR-293. Observa que a rodovia, cuja manutenção já se mostra inadequada para o tráfego atual, devido às restrições financeiras enfrentadas pelo Município, passará a atender a solicitação ainda maior com a ampliação de capacidade da Termelétrica Presidente Médici, com consequente aumento dos riscos para quem lá trafega.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Por haver sido distribuída com exclusividade a esta Comissão, será analisado não só o mérito da proposta, mas também sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal (art. 22, XI) determina que a competência para legislar sobre transporte e trânsito é exclusiva da União. De outra parte, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

A proposição atende também a um dos requisitos expressos no item 2.1.2, do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, para que uma rodovia figure no rol do Plano Nacional de Viação, que é o de permitir acesso a instalação federal de importância (alínea *d*).

Quanto ao mérito, trata-se de justo pleito do Senador Paim. De fato, com a ampliação da capacidade da Usina de Candiota, – e o decorrente incremento de tráfego –, faz-se necessário correspondente aporte de recursos do Governo Federal para a manutenção dessa rodovia, de forma que ela possa cumprir a importante missão de ligar a termelétrica à BR-293.

Quanto à técnica legislativa, há alguns reparos a serem feitos. O primeiro diz respeito ao objeto do projeto, que é a federalização da rodovia que interliga a usina à BR-293. Pelo traçado, que se inicia na BR-293, não se trata de alteração da descrição desta rodovia, mas sim de inclusão de uma

nova rodovia autônoma, com nomenclatura própria.

No art. 1º, de acordo com nossas medições, em vez de 15 km até a entrada da usina, a extensão do trecho em questão não chegaria a 14 km. De qualquer forma, poderíamos suprimir essa informação do projeto e comandar para que o órgão rodoviário da União determine com precisão a extensão do trecho, entre outros aspectos técnicos.

Por fim, o comando contido no art. 2º ficaria mais adequadamente disposto como parágrafo do art. 1º, e não como artigo independente, como se encontra redigido.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade e juridicidade do PLS nº 120, de 2010, e por sua aprovação no tocante ao mérito, na forma do seguinte substitutivo:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, DE 2010 (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, o trecho rodoviário de ligação entre a Usina Termelétrica Presidente Médici (RS) e a rodovia BR-293.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, subitem Ligação, constante do anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com a seguinte descrição:

“2.2.2 –

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição km	BR
	Entroncamento com a BR-293 - Candiota - Usina Termelétrica Presidente Médici	RS		–	–

.....” (NR)

Parágrafo único. O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput* serão determinados pelo órgão rodoviário federal competente.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 120, DE 2010

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altere-se o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Ligações, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, a descrição da BR-293 com a inclusão do seguinte trecho:

“

“2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR- Km
	Entroncamento com a BR-293 – Candiota – Usina Termelétrica Presidente Médici	RG	15	

.....”

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão rodoviário competente.

2

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

JUSTIFICATIVA

Candiota, devido ao seu subsolo abundante em minerais (carvão e calcário), está se transformando em um centro de geração de energia termelétrica e produção de cimento pozolânico.

O complexo industrial do município sofre com a dificuldade de escoamento da sua produção pela falta de rodovias com trafegabilidade adequada.

A Rodovia Miguel Arlindo Câmara, que liga a BR-293/RS, à cidade e ao complexo termelétrico, é a única via de acesso para o atendimento, não só da população local como do restante do complexo industrial de Candiota.

Está prevista para o início de 2010 a conclusão das obras de ampliação da capacidade da Usina Termelétrica Presidente Médici, localizada no município, que se realizará com a entrada em operação da Fase C do complexo (Candiota III).

A rodovia, que já não está adequadamente mantida para o tráfego atual, sofrerá uma solicitação maior com essa ampliação, aumentando os riscos para os veículos de passageiros e cargas que utilizam a mesma.

Outro ponto a destacar é que a Fase C da Usina de Candiota está relacionada no Programa de Aceleração de Crescimento do Governo Federal.

A federalização da Rodovia Miguel Arlindo Câmara, com a criação do acesso à BR-293 aqui proposta, propiciará melhores condições de tráfego para população local além de permitir segurança e rapidez no escoamento da produção da região.

Portanto, com a federalização da rodovia ora indicada, o Congresso Nacional estará dando resposta justa à população brasileira em cada recanto deste nosso Brasil, pelo que primamos pela sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **PAULO PAIM**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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

Publicado no **DSF**, em 06/05/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

21

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em deliberação terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 115, de 2012, do Senador Pedro Taques, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação), com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 115, de 2012, de autoria do Senador Pedro Taques. A proposição em pauta pretende alterar a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que “aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências”, com as modificações promovidas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que, entre outras providências, dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174, em Pontes e Lacerda, e o Entroncamento com a MT-265, no Estado de Mato Grosso.

Justifica a proposição o argumento de que a implantação do mencionado trecho rodoviário “nos padrões federais” virá facilitar o acesso mais rápido e seguro a “uma vasta região de fronteira atualmente sofrendo com difíceis condições de acesso, inclusive para vários destacamentos

militares que cumprem sua missão nessa inóspita paragem”.

Complementarmente, ainda segundo o autor da iniciativa, a “federalização” da Rodovia MT-473, a par de atender aos objetivos do Sistema Federal de Viação, em especial o de “assegurar a unidade nacional e a integração regional”, inscrito no inciso I do art. 4º da Lei nº 12.379, de 2011, coaduna-se com a “lógica do SNV”, configurando-se como “rodovia de ligação”, classificação destinada às rodovias que “ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV”.

A matéria foi distribuída com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura para decisão de natureza terminativa.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria, impondo-se, por força do caráter exclusivo e terminativo da distribuição, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Encontram-se atendidos os requisitos de constitucionalidade e juridicidade. Nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete à União legislar privativamente sobre “trânsito e transporte”. O projeto, ademais, conforma-se ao ordenamento jurídico vigente. De outra parte, a matéria não integra o campo reservado pelo § 1º do art. 61 à iniciativa privativa do Presidente da República, sendo lícita a autoria parlamentar.

No tocante à técnica legislativa, não há reparos a fazer, uma vez

que a proposição atende aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No mérito, associo-me aos argumentos do autor para considerar a iniciativa adequada e pertinente.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 115, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 115, DE 2012

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

“2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entr. BR-174 (A)/352 (Pontes e Lacerda) – Entr. MT-265	MT	134,3		

2

Art. 2º O número da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo Poder Executivo.

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

JUSTIFICAÇÃO

A federalização da rodovia MT-743, no trecho que vai desde o Entroncamento da MT-265 próximo à fronteira com a Bolívia até a sede do Município de Pontes e Lacerda, é providência de grande relevância social e econômica para a região, bem como insere-se nos objetivos do Sistema Nacional de Viação.

Quanto aos benefícios socioeconômicos, temos constatado inúmeras reivindicações dos habitantes da região de Pontes e Lacerda e seus representantes, no sentido de proporcionar, com essa medida, melhores condições de trafegabilidade para as comunidades ao longo de todo o trecho. Além disso, a implantação da rodovia nos padrões federais virá a facilitar o acesso mais rápido e seguro a uma vasta região de fronteira atualmente sofrendo com difíceis condições de acesso, inclusive para vários destacamentos militares que cumprem sua missão nessa inóspita paragem.

Do ponto de vista da lógica do SNV, trata-se de rodovia que facilita o acesso a pontos de fronteira, estando contemplado na previsão do art. 13, inc. V, da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, atendendo dessa maneira ao objetivo geral do Sistema Federal de Viação de assegurar a unidade nacional e a integração regional, conforme o art. 4º, inciso I, do mesmo diploma legal.

Desse modo, submetemos a presente proposição ao descortino do Congresso Nacional com a confiança do reconhecimento de sua adequação aos interesses nacionais.

Sala das Sessões,

Senador **PEDRO TAQUES**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Vide Lei nº 12.264, de 2010

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Siseria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

5

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma coordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a solução escolhida;

~~e) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

6

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em consequência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

7

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas

8

obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

9

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos órgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

"Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"Art. 14.

I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.

.....

§ 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargo dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

10

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h, do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

11

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constant-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Alfredo Buzaid

Adalberto de Barros Nunes

Orlando Geisel

Antônio Delfim Netto

Mário David Andreazza

J. Araripe Macêdo

João Paulo dos Reis Velloso

José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.1973 e retificado em 11.12.1973

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	<u>Lei nº 6.261, de 14.11.1975</u>
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	<u>Lei nº 11.314, de 2006</u> <u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 11.122, de 31.6.2005</u> <u>Lei nº 11.003, de 16.12.2004</u> <u>Lei nº 10.960, de 7.10.2004</u> <u>Lei nº 10.789, de 28.11.2003</u> <u>Lei nº 10.739, de 24.9.2003</u> <u>Lei nº 10.606, de 19.12.2002</u> <u>Lei nº 10.540, de 1º.10.2002</u> <u>Lei nº 10.031, de 20.10.2000</u> <u>Lei nº 10.030, de 20.10.2000</u> <u>Lei nº 9.830, de 2.9.1999</u> <u>Lei nº 9.078, de 11.7.1995</u> <u>Lei nº 7.581, de 24.12.1986</u> <u>Lei nº 7.003, de 24.6.1982</u> <u>Lei nº 6.976, de 14.12.1981</u> <u>Lei nº 6.933, de 13.7.1980</u> <u>Lei nº 6.776, de 30.4.1980</u> <u>Lei nº 6.648, de 16.5.1979</u> <u>Lei nº 6.555, de 22.8.1978</u> <u>Lei nº 6.504, de 13.12.1977</u> <u>Lei nº 6.406, de 21.3.1977</u> <u>Lei nº 11.475, de 2007</u> <u>Lei nº 11.482, de 2007)</u> <u>Lei nº 11.729, de 2008</u> <u>Lei nº 11.731, de 2008</u> <u>Lei nº 11.772, de 2008</u> <u>Lei nº 11.862, de 2008</u> <u>Lei nº 11.879, de 2008</u> <u>Lei nº 11.880, de 2008</u> <u>Lei nº 11.911, de 2009</u> <u>Lei nº 11.968, de 2009</u>
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 10.680, de 23.5.2003</u> <u>Lei nº 9.060, de 14.6.1995</u> <u>Lei nº 7.436, de 20.12.1985</u>

	<u>Lei nº 6.574, de 30.9.1978</u> <u>Lei nº 6.346, de 6.7.1976</u> <u>(Medida Provisória nº 427, de 2008)</u> <u>Lei nº 11.772, de 2008</u>
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 9.852, de 27.10.1999</u> <u>Lei nº 6.671, de 4.7.1979</u> <u>Lei nº 6.630, de 16.4.1979</u> <u>(Vide Medida Provisória nº 369, de 2007)</u> <u>Lei nº 11.518, de 2007.</u> <u>Lei nº 11.550, de 2007.</u> <u>(Vide Medida Provisória nº 427, de 2008)</u> <u>Lei nº 11.701, de 2008</u> <u>Lei nº 11.772, de 2008</u> <u>Lei nº 12.058, de 2009</u> <u>Medida Provisória nº 513, de 2.010</u> <u>Lei nº 12.409, de 2011</u>
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 6.630, de 16.4.1979)</u> <u>Lei nº 12.247, de 2010</u>

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030,

Mensagem de veto

15

de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1ª de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

CAPÍTULO II DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

16

- I - Subsistema Rodoviário Federal;
- II - Subsistema Ferroviário Federal;
- III - Subsistema Aquaviário Federal; e
- IV - Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 4º São objetivos do Sistema Federal de Viação - SFV:

- I - assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- II - garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional;
- III - promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes;
- IV - atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento;
- V - prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional.

Art. 5º Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

- I – (VETADO);
- II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;
- III - parceria público-privada.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.

Art. 7º A União poderá aplicar recursos financeiros no SFV, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 6º, é vedada a aplicação de recursos da União em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas.

Art. 8º Os componentes físicos dos subsistemas integrantes do SFV integram as relações descritivas anexas a esta Lei e sujeitam-se às especificações e normas técnicas formuladas pela autoridade competente, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Art. 9º As rodovias, ferrovias e vias navegáveis terão seu traçado indicado por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

Parágrafo único. No caso de rodovias, ferrovias e vias navegáveis planejadas, as localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 10. A alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas constantes dos anexos desta Lei somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de:

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre e aquaviário;

II - ato administrativo da autoridade competente, designada nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, no caso do transporte aéreo.

§ 1º São dispensadas de autorização legislativa as mudanças de traçado decorrentes de ampliação de capacidade ou da construção de acessos, contornos ou variantes, em rodovias, ferrovias e vias navegáveis.

§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.

Art. 11. A implantação de componente do SNV será precedida da elaboração do respectivo projeto de engenharia e da obtenção das devidas licenças ambientais.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

18

CAPÍTULO III
DOS SUBSISTEMAS FEDERAIS DE VIAÇÃO

Seção I

Do Subsistema Rodoviário Federal

Art. 12. O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei.

Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II - Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III - Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV - Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste; e

V - Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV.

Art. 14. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são designadas pelo símbolo "BR", seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo:

a) 0 (zero), para as rodovias radiais;

b) 1 (um), para as rodovias longitudinais;

c) 2 (dois), para as rodovias transversais;

d) 3 (três), para as rodovias diagonais; e

e) 4 (quatro) para as rodovias de ligação;

19

II - os outros 2 (dois) algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

Art. 15. O Anexo I apresenta a relação descritiva das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

- I - promover a integração regional, interestadual e internacional;
- II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
- III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e
- IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

Art. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter.

Art. 18. Fica a União autorizada a transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

- I - acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;
- II - rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto no inciso II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios.

Art. 19. Fica a União autorizada a incorporar à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, mediante anuência dos Estados a que pertençam.

20

Seção II

Do Subsistema Ferroviário Federal

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, interregional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

- I - atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros;
- II - possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação;
- III - possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;
- IV - promover ligações necessárias à segurança nacional.

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade da União.

Art. 21. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

- I - Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;
- II - Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;
- III - Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;
- IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais; e
- V - Acessos Ferroviários: segmentos de pequena extensão responsáveis pela conexão de pontos de origem ou destino de cargas e passageiros a ferrovias discriminadas nos incisos I a IV.

Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo “EF” ou “AF”, indicativo de estrada de ferro ou de acesso ferroviário, respectivamente.

§ 1º O símbolo “EF” é acompanhado por um número de 3 (três) algarismos, com os seguintes significados:

21

I - o primeiro algarismo indica a categoria da ferrovia, sendo:

- a) 1 (um) para as longitudinais;
- b) 2 (dois) para as transversais;
- c) 3 (três) para as diagonais; e
- d) 4 (quatro) para as ligações;

II - os outros 2 (dois) algarismos indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º O símbolo "AF" é seguido pelo número da ferrovia ao qual está ligado o acesso e complementado por uma letra maiúscula, sequencial, indicativa dos diferentes acessos ligados à mesma ferrovia.

Art. 23. O Anexo III apresenta a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal.

Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Parágrafo único. A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no caput deste artigo.

Seção III Do Subsistema Aquaviário Federal

Art. 25. O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

- I - vias navegáveis;
- II - portos marítimos e fluviais;
- III - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;
- IV - interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;

V - facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

22

Art. 26. O Anexo IV apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 27. O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 28. O Anexo VI apresenta a relação descritiva das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 29. A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, nos termos da alínea *d* do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

Art. 30. Qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 31. (VETADO).

Art. 32. A exploração dos portos organizados e de instalações portuárias atenderá ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, independentemente do regime de administração adotado.

Art. 33. A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União.

Seção IV Do Subsistema Aeroviário Federal

Art. 34. O Subsistema Aeroviário Federal é constituído de:

I - os aeródromos públicos que atendam ao tráfego aéreo civil, regular e alternativo, doméstico e internacional, no País ou que sejam estratégicos para a integração e a segurança nacional;

II - o conjunto de aerovias, áreas terminais de tráfego aéreo e demais divisões do espaço aéreo brasileiro necessárias à operação regular e segura do tráfego aéreo;

III - o conjunto de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao voo e auxílio à navegação aérea.

Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 36. Serão classificados como de interesse federal os aeródromos públicos que se enquadrem em uma das seguintes situações:

I - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo, elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular ou não regular, doméstico ou internacional, situados nas capitais dos Estados da Federação e do Distrito Federal;

II - aqueles que se situem nas áreas terminais de tráfego aéreo ou nas regiões metropolitanas ou outros grandes aglomerados urbanos que exijam para sua gestão e planejamento a ação coordenada de todos os níveis da administração pública federal, estadual e municipal;

III - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular, doméstico ou internacional no País;

IV - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados alternativos aos aeroportos definidos nos incisos I, II e III, em conformidade com as exigências técnicas, operacionais e de segurança do tráfego aéreo;

V - aqueles que sejam de interesse para a integração nacional, em razão de servirem a localidade isolada do território nacional, não atendida regularmente por outro modo de transporte;

VI - aqueles que sejam sede de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao voo e auxílio à navegação aérea necessários à operação regular e segura do tráfego aéreo;

VII - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para a segurança nacional, tais como os localizados nas faixas de fronteira, em regiões insulares do mar brasileiro e que forem sede ou apoio de instalações ou organizações voltadas à defesa do território;

VIII - os que, em virtude de sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para o desenvolvimento socioeconômico do País, tais como os localizados

24

em áreas próximas a grandes empreendimentos de exploração mineral de interesse nacional.

Art. 37. Fica a União autorizada a transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, de acordo com esta Lei, com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e com a legislação aeronáutica em vigor.

CAPÍTULO IV DOS SISTEMAS DE VIAÇÃO DOS ESTADOS, DO DISTRITO FEDERAL E DOS MUNICÍPIOS

Art. 38. Os Sistemas de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios abrangem os diferentes meios de transporte e constituem parcelas do Sistema Nacional de Viação, com os objetivos principais de:

I - promover a integração do Estado e do Distrito Federal com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes;

II - promover a integração do Município com os Sistemas Federal e Estadual de Viação e com os Municípios limítrofes;

III - conectar, respectivamente:

a) a capital do Estado às sedes dos Municípios que o compõem;

b) a sede do Distrito Federal às suas regiões administrativas; e

c) a sede do Município a seus distritos;

IV - possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal e urbano.

Art. 39. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios definirão, em legislação própria, os elementos físicos da infraestrutura viária que comporão os respectivos sistemas de viação, em articulação com o Sistema Federal de Viação.

Art. 40. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adequar suas estruturas administrativas para assumirem segmentos da infraestrutura viária federal e a execução de obras e serviços que lhes forem outorgados pela União.

25
CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 41. (VETADO).

Art. 42. O art. 2º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIV:

“Art. 2º

.....

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

- a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;
- b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;
- c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;
- d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água.” (NR)

Art. 43. Ficam aprovadas as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, com as respectivas regras de nomenclatura, que passam a compor o Sistema Federal de Viação, sob jurisdição da União.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 45. (VETADO).

Brasília, 6 de janeiro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Jobim

Guido Mantega

Alfredo Pereira do Nascimento

Edison Lobão

Luís Inácio Lucena Adams

José Leônidas de Menezes Cristino

26

Este texto não substitui o publicado no DOU de 7.1.2011

ANEXO I

(VETADO)

ANEXO II

(VETADO)

ANEXO III

(VETADO)

ANEXO IV

(VETADO)

ANEXO V

(VETADO)

ANEXO VI

(VETADO)

ANEXO VII

(VETADO)

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

Publicado no **DSF**, em 25/04/2012.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

22



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **LÚCIA VÂNIA**

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 - CI

Requeiro, nos termos regimentais, a inclusão do nome do Sr. Reginaldo Almeida Medeiros, presidente da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia – ABRACEEL), na audiência pública aprovada pelo Requerimento nº 13, de 2012 para debater sobre os encaminhamentos que estão em curso para as renovações das concessões do setor elétrico brasileiro..

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

2ª PARTE - DELIBERATIVA

23

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

24

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

Requeiro, nos termos regimentais, que a Audiência Pública com a presidente da Petrobras, Senhora Maria das Graças Foster (objeto de requerimento anterior) seja realizada em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

25

REQUERIMENTO Nº , de 2012 – CI

Requeiro nos termos do § 2º do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para debater sobre as atuais condições da infraestrutura logística que o Brasil propicia às atividades econômicas realizadas no País.

Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença das personalidades abaixo relacionadas para debater o assunto:

- Senhor **Paulo Tarso Vilela de Resende** – Coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral;
- Senhor **Marcelo Perrupato e Silva** – Secretário da Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT, do Ministério dos Transportes;
 - Senhor **Luis Claudio Santana Montenegro** - Diretor do Departamento de Sistemas de Informações Portuárias da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR;
- Senhor **Luis Henrique Teixeira Baldez** - Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Cargas – ANUT;
- Senhor **Paulo Fernando Fleury** – Professor titular da UFRJ e Diretor-Presidente do Instituto de Logística e Supply Chain.

JUSTIFICAÇÃO

A justificação para a realização da audiência é, antes de tudo, a realização de um salutar debate sobre a logística que o Brasil oferta às atividades econômicas desempenhadas no País e responsáveis pela geração do Produto Interno Bruto brasileiro.

Entretanto, está em fase de finalização um estudo, realizado pelo Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, que aponta para um colossal desperdício do esforço nacional em produzir sua

sustentabilidade econômica.

O estudo supracitado foi estratificado e previamente divulgado pelo jornal *Brasil Econômico*, em sua edição de 05/07/2012, onde informa, em texto aqui fielmente reproduzido:

Empresas perdem US\$ 80 bilhões por ano com gargalos na logística

A falta de investimentos públicos no setor de logística - portos, aeroportos, rodovias e ferrovias - já provoca perdas da ordem de US\$ 80 bilhões ao ano às empresas brasileiras, segundo cálculos feitos pelo coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Rezende.

O valor corresponde a 4% do Produto Interno Bruto (PIB) e é idêntico ao volume que o país precisa investir para acabar com os gargalos do setor

Para Rezende, essa perda reflete diretamente a limitação de novos negócios, já que não há canais suficientes para escoar a produção.

Ao lembrar que os aportes nesse sentido estão estagnados em 1,5% do PIB ao longo dos últimos 30 anos, Rezende aponta que esse resultado negativo está em fase de evolução, pois os governantes brasileiros tomam ações reativas, ou seja, de curto prazo. "Temos falta de projetos, planejamento e demora na execução das obras", dispara. Ele destaca a morosidade nacional ao comparar obras chinesas com as brasileiras.

Enquanto que a China construiu em três anos e meio 2 mil km de ferrovia em região montanhosa, por aqui a ampliação do corredor ferroviário Norte e Sul - com 2,2 mil km e que contempla a Transnordestina e a Ferronorte -, esperado desde 2010, não tem prazo de entrega.

O custo logístico é outro agravante apontado por Rezende que tende a manter suas projeções pessimistas. No Brasil, os gastos dos empresários com transporte de cargas chega a 12% do PIB, muito acima do que observado em outros países. Na China e na África do Sul, ele é de apenas 8% e 9%, respectivamente. "Nesses países a

projeção é de queda para algo em torno de 7% do PIB.

Resulta do que não se pode esperar do Brasil, já que observamos a evolução do agronegócio seguido pela alta dos gargalos em suas fronteiras", desabafa, estimando que este valor possa atingir por aqui 20% do PIB nos próximos anos.

Os reflexos da perda de competitividade, segundo Rezende, são sentidos na redução da capacidade de produção da indústria, que sofre aumento no seu custo operacional, e na redução de renda per capita do produtor que é ligado ao agronegócio. "Às vezes utilizar o modal hidroviário é muito mais vantajoso, mas sua limitação faz com que o escoamento da produção seja desviado para outro, elevando os custos, que chegam a atingir 30%. Sobra cada vez menos dinheiro para investimentos", critica o pesquisador.

Ainda de acordo com Rezende a infraestrutura no Brasil está sujeita ao calendário eleitoral e não ao desenvolvimento. Por isso, sugere que seja criado um marco regulatório principalmente para o modal ferroviário. "Isso já existe em outros países, que fazem uso dele para blindar seus projetos", argumenta.

Segundo projeções do Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES), dentro de quatro anos, a atual malha ferroviária de carga será expandida para 40 mil km - hoje ela está com 28.614 mil km. Para isso, a instituição vai investir recursos da ordem de R\$ 30 bilhões até 2015. "Além desse montante, haverá aportes das concessionárias", explica o gerente do departamento de logística do banco, Dalmo Marquetti. Quanto ao investimento no setor logístico, eles devem somar R\$ 121 bilhões, em igual período.

A estrutura logística de um país que tem pretensões em ocupar posição de influir na economia global, não pode ser um problema nacional, na medida em que é solução, na qualidade de imprescindível ferramental ao desempenho econômico.

Na mesma edição, em chamada de primeira página, o Ministro da Fazenda, Guido Mantega, que tem animadamente exercitado um papel de ministro da economia, conclamou os empresários a sair da toca, liberando o "espírito animal" e então contribuir para o reaquecimento da economia. Suas palavras foram: "O empresário é aquele que vislumbra, consegue enxergar mais adiante e toma medidas antes que as coisas se

tornem óbvias. Então é o espírito animal que tem de funcionar”.

Entre o sonho e a realização está a nossa realidade estrutural, que se impõe como a mais óbvia e também maior, das dificuldades que as empresas brasileiras precisam superar. A perversidade está no fato de que o governo, a partir de uma carga tributária atual em torno de 36%, fica com mais de um terço da riqueza nacional e não retribui, pelo menos, na medida de sua responsabilidade.

Em razão do exposto, peço especial apoio desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para a realização da Audiência Pública aqui requerida.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

26

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

Nos termos regimentais, requeiro seja realizada audiência pública nesta Comissão com vistas a apresentar informações sobre a atual situação da Valec, bem como explicar a significativa queda no nível de execução orçamentária da estatal. Para tanto, indico o seguinte convidado:

- Senhor **José Eduardo Saboia Castello Branco**, presidente da estatal ferroviária **Valec**;

JUSTIFICAÇÃO

Um ano após a faxina que afastou, dentre outros, o presidente da Valec José Francisco das Neves, a área de transportes do Governo Federal ainda enfrenta dificuldades para investir e luta para corrigir os erros cometidos no passado.

Segundo a organização não governamental Contas Abertas, o volume de investimentos sob responsabilidade do Ministério dos Transportes está caindo em comparação com o ano anterior. A pasta já lidera a queda dos investimentos com recursos do Orçamento. A Valec reduziu em 83,5% os investimentos em 2012. Até maio do corrente ano, a empresa pública aplicou apenas R\$ 12,8 milhões contra os R\$ 78,5 milhões desembolsados no mesmo período do ano passado.

A compra de dormentes com preço bem acima do que seria

possível, o prejuízo potencial de R\$ 200 milhões na aquisição de trilhos, os quase mil quilômetros de ferrovias sem um único pátio para carga e descarga de caminhões são considerados pelo atual presidente da Valec os principais entraves para que os investimentos em ferrovias aumentem. Os problemáticos contratos com as construtoras da Norte-Sul e da Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) bem como as obras malfeitas em trechos da Norte-Sul são também utilizadas pelo presidente da companhia para justificar o baixo investimento no setor.

Por se tratar de área prioritária para o desenvolvimento do país, que vem assistindo ano após ano a diminuição do investimento na infraestrutura, peço o apoio de meus pares para a aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

27

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

Nos termos regimentais, requeiro seja realizada audiência pública nesta Comissão com vistas a apresentar informações sobre a atual situação do Dnit, bem como explicar a significativa baixa no nível de investimentos do departamento. Para tanto, indico o seguinte convidado:

- General **Jorge Ernesto Pinto Fraxe**, diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (**Dnit**).

JUSTIFICAÇÃO

Em julho de 2011, a presidenta Dilma afastou do cargo de diretor-geral do Dnit o senhor Luiz Antônio Pagot, após denúncia de corrupção veiculada na mídia. Um ano depois, a área de transportes do Governo Federal ainda enfrenta dificuldades para investir e luta para corrigir os erros cometidos no passado.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), apesar de ser a principal unidade gestora do Ministério dos Transportes, diminuiu os investimentos em 2012. Até o final de abril foi aplicado R\$ 1,9 bilhão, enquanto em igual período do ano passado cerca de R\$ 3,5 bilhões já tinham sido investidos.

Questionado pela organização não governamental Contas Abertas, o atual diretor-geral do Dnit, o general Jorge Ernesto Pinto Fraxe,

afirmou que a herança cheia de problemas das gestões anteriores ainda não foi superada. Várias obras tiveram sua execução comprometida devido à necessidade de ajustes nos projetos. Para o diretor, os aditivos seguem sendo um problema para o departamento, pois ajustes e complementos são uma constante nas obras que foram contratadas com base em projetos mal elaborados.

A ampliação dos investimentos públicos no setor de transportes tem sido defendida pelo governo como uma das principais ferramentas para estimular a economia, que ameaça frustrar o desempenho projetado para este ano. O que os números do setor apontam, no entanto, é uma execução pífia do orçamento. O Dnit, por exemplo, dono do maior orçamento da pasta, quer licitar até R\$ 10 bilhões em empreendimentos só no segundo semestre deste ano, contra os R\$ 16 bilhões previstos inicialmente. E, ainda que esse recurso viesse a ser efetivamente contratado, a realidade é que boa parte só seria paga no ano que vem.

Considerando, então, a importância do assunto para o desenvolvimento do país, que assiste no momento a uma diminuição nos investimentos em infraestrutura, peço aos meus pares o apoio para a aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

28

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

Nos termos regimentais, requero seja realizada audiência pública nesta Comissão com vistas a apresentar informações sobre a atual situação da telefonia móvel no país. Para tanto, indico os seguintes convidados:

- Senhor **João Batista Rezende** – Presidente da **Anatel**;
- Senhor **Carlos Zenteno** – Presidente da operadora **Claro**;
- Senhor **Andrea Mangoni** – Presidente da operadora **TIM Brasil**;
- Senhor **Francisco Valim** – Presidente da operadora **Oi**;
- Senhor **Antônio Carlos Valente** – Presidente da operadora **Vivo**.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 18 de julho do corrente ano, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) determinou punições às operadoras TIM, Claro

e Oi, as quais deverão suspender as vendas de novas linhas a partir do dia 23 em vários estados brasileiros.

Segundo a Anatel, nos últimos 18 meses houve evolução no quadro de reclamações às operadoras. As principais queixas foram referentes a cobrança indevida, problemas com contrato, serviço não fornecido e vícios de qualidade: há problemas na qualidade das redes, como interrupções de chamada ou chamadas não completadas. A agência exige agora que as empresas apresentem um plano de investimentos em até trinta dias, com previsão para melhora da qualidade de rede, completamento de chamadas e qualidade nos serviços. Assim, as vendas dessas três operadoras estariam suspensas até elas entregarem esse plano.

Com o ritmo de crescimento de linhas de telefonia celular a 19% ao ano (já são 256 milhões de linhas de telefone celular no Brasil), torna-se urgente saber quais medidas as empresas de telefonia móvel estão tomando para que não se enfrente um “apagão” no setor, bem como o que pode ser feito para melhorar a qualidade no serviço prestado.

Considerando, então, a importância do assunto para milhões de brasileiros, peço aos meus pares o apoio para a aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

29

Comissão De Serviços de Infraestrutura

REQUERIMENTO Nº , DE 2.012

Senhor Presidente

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

Sala da Comissão, em 04 de julho de 2012.

Senador Romero Jucá

2ª PARTE - DELIBERATIVA

30

Comissão De Serviços de Infraestrutura

REQUERIMENTO Nº , DE 2.012

Senhor Presidente

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

Sala da Comissão, em 04 de julho de 2012.

Senador Romero Jucá

2ª PARTE - DELIBERATIVA

31

REQUERIMENTO Nº , de 2012 – CI

Requeiro nos termos do § 2º do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para obter informações sobre o planejamento da logística brasileira e debater sobre as estratégias e ações de implementação de sua infraestrutura operacional.

Considerando a motivação da Audiência Pública requerida, recomendo a presença das personalidades abaixo relacionadas para debater o assunto:

Senhor **Paulo Sérgio Passos** - Ministro de Estado dos Transportes;

- Senhor **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira** – Diretor presidente da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (ETAV).

Senhor **Paulo Tarso Vilela de Resende** – Coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral;

Senhor **Fernando Saba Arbache** – Professor de Logística e Sistemas de Informação da Fundação Getulio Vargas e da pós-graduação do Instituto Militar de Engenharia - IME

JUSTIFICAÇÃO

A justificação para a realização da audiência pública é permitir ampliar o conhecimento sobre o Programa de Investimentos em Logística, lançado em 15/08/2012 de pelo Governo Federal, que prevê aplicação de R\$ 133 bilhões em 9 (nove) trechos de rodovias e em 12 (doze) trechos de ferrovias.

A divulgação feita pelo próprio Governo Federal informa que os recursos serão destinados à construção de ferrovias e duplicação e construção de rodovias. O planejamento das ações e o acompanhamento dos projetos serão feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), criada pelo Governo Federal para promover a *integração logística no Brasil*, conforme divulgou o próprio Governo.

O objetivo declarado para o programa é o de aumentar a escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes e promover a integração de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, reduzindo custos e ampliando a capacidade de transporte, além de promover a eficiência e aumentar a competitividade do País.

Foi esclarecido ainda que os investimentos do programa em aeroportos e portos serão anunciados em outra etapa. Entretanto, o diretor presidente da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (ETAV), Bernardo Figueiredo, informou que a estatal será transformada, por meio de Medida Provisória, na Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que será responsável pela estruturação de projetos do governo nas áreas de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Os nomes indicados para palestrar e debater sobre o tema são personalidades que foram destacadas no anúncio da iniciativa governamental, como protagonistas das ações divulgadas ou porque foram chamados a emitir opiniões sobre o programa anunciado, tal como é o caso dos professores Paulo Tarso Vilela de Resende e Fernando Saba Arbache, que apresentaram importantes reflexões sobre o conteúdo do **Programa de Investimentos em Logística**.

Considerando a importância da iniciativa para a infraestrutura viária do Brasil, a necessidade de conhecer melhor os aspectos sob os quais as ações do Ministério dos Transportes e da empresa EPL serão orientadas, peço especial apoio desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para a realização da Audiência Pública aqui requerida.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

32

REQUERIMENTO N º _____, DE 2012 – CI

Nos termos do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro seja realizada, por esta Comissão de Infraestrutura – CI em conjunto com a Comissão de Assuntos Econômicos – CAE, audiência pública para instruir o PLS 365 de 2009, que “Acrescenta inciso VI e § 10º ao art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para instituir a possibilidade de gratuidade dos primeiros 50kWh mensais de energia elétrica para consumidores da Subclasse Residencial Baixa Renda”, debatendo a viabilidade da implementação do Sisitema de Pré-Pagamento de Energia Elétrica, com a presença dos seguintes convidados:

- 1 – EDSON LOBÃO – Ministro de Estado de Minas e Energia – MME;
- 2 – NELSON JOSÉ HÜBNER MOREIRA – Diretor-Geral da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL;
- 3 – NELSON FONSECA LEITE – Presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica;
- 4 – JULIANA PEREIRA DA SILVA – Diretora do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor – DPDC;
- 5 – JORGE QUEIROZ DE MORAES JUNIOR – Presidente do Conselho de Administração do Grupo Rede e
- 6 – ÁLVARO DIAS JÚNIOR – Vice-Presidente Corporativo e Diretor Executivo da Empresa Landis Gyr América do Sul – fabricante de equipamentos.

Sala da Comissão,

Senador GIM ARGELLO (PTB/DF)