



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 502-A, DE 2011 **(Do Sr. Geraldo Simões)**

Dispõe sobre a adaptação de contratos de arrendamento de terminais e áreas portuárias, celebrados antes da Lei nº 8.630, de 1993, e dá outras providências, tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. DEVANIR RIBEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transporte

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece prazo e fixa regras para a adaptação de contratos de arrendamento de terminais e áreas portuárias celebrados antes da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 2º Os contratos de arrendamento de instalações portuárias que não foram adaptados às condições estipuladas na Lei nº 8.630, de 1993, conforme previsto em seu art. 53, deverão sê-lo no prazo de cento e oitenta dias, a contar da data de publicação desta Lei, mesmo que se encontrem com seu prazo de vigência vencido.

§ 1º Adaptar-se-ão os contratos de arrendamento desde que os arrendatários:

I - estejam atuando regularmente, em conformidade com suas obrigações legais e contratuais;

II - disponham de plano de investimentos destinados à ampliação, ao melhoramento ou à modernização das instalações portuárias, adequados ao respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ – do porto, de forma a permitir a sustentabilidade do empreendimento, o aumento da eficiência das operações portuárias e ganhos de escala operacional;

III - repactuem com a Administração do Porto as obrigações e os direitos vinculados ao arrendamento, bem como as condições do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a inclusão das cláusulas essenciais previstas no art. 4º, § 4º, da Lei nº 8.630, de 1993.

§ 2º Ao se adaptar os contratos de arrendamento, ser-lhes-á fixado novo prazo de vigência, com a condição de que a soma dos anos vindouros aos anos já decorridos desde a assinatura do contrato original não ultrapasse cinquenta anos, conforme disposto no inciso IX do § 4º do art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993.

§ 3º Os termos do aditamento contratual decorrente da adaptação a que se refere o art. 1º desta Lei serão submetidos ao exame da

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que terá prazo de sessenta dias para anuir a eles ou exigir sua reformulação total ou parcial.

Art. 3º Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública, previsto no art. 11 da Lei nº 8.429, de 1992, recusar o cumprimento da ação de que trata o art. 1º desta Lei, assim como procrastiná-lo, sem fundada justificativa.

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

JUSTIFICAÇÃO

A legislação vigente até 25 de fevereiro de 1993, data da promulgação da Lei nº 8.630, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, permitia às Administrações dos Portos a continuada e indefinida prorrogação da vigência dos contratos de arrendamento de suas áreas ou instalações portuárias, por meio da edição de sucessivos termos aditivos que estendiam o prazo contratual, o qual foi limitado pela nova lei ao máximo de cinquenta anos, nele já compreendidas todas as prorrogações. Em seus artigos 48 e 53, a nova lei determinou que todos os contratos existentes na data de sua promulgação tivessem suas cláusulas e condições adaptadas, inclusive quanto ao seu prazo de vigência, às normas estipuladas no parágrafo 4º do seu artigo 4º, as quais buscam estabelecer condições para a melhor defesa do patrimônio público e da qualidade da prestação dos serviços portuários.

A alteração da base legal do sistema portuário nacional através da Lei de Modernização dos Portos impôs que fosse constituído um novo regramento para a indispensável adaptação de todos os contratos até então vigentes para todos os tipos de terminais, áreas e instalações portuárias, sendo, então, concedido ao Poder Executivo prazo de cento e oitenta dias, a partir da data de promulgação da nova lei, para efetivá-la. Como se sabe, o Poder Executivo, então exercido por intermédio do Ministério dos Transportes, no exercício de sua competência direta, adaptou todos os contratos de terminais de uso privativo aos parâmetros da nova lei, independentemente do fato de que seus prazos estivessem vencidos ou a vencer. No entanto, o mesmo não aconteceu em relação aos contratos de arrendamento de instalações portuárias situadas dentro da área do porto organizado (porto público) que haviam sido firmados com as Administrações

dos Portos anteriormente à promulgação da lei, e cuja adaptação dependia de ato manifesto dessas Administrações. Esse lamentável postergamento gerou um injusto desequilíbrio na necessária e indispensável isonomia que deve existir entre os terminais privativos e os terminais públicos que integram o sistema portuário nacional.

Este projeto de lei, portanto, busca corrigir o desequilíbrio acima descrito ao autorizar e determinar às Administrações dos Portos que procedam à adaptação dos contratos de arrendamento de áreas ou instalações situadas dentro da área do porto público que tenham sido por elas firmados anteriormente à promulgação da Lei de Modernização dos Portos, e que se encontrem plenamente adimplentes às suas condições contratuais – mesmo que o respectivo prazo contratual se encontre vencido.

A existência do direito de adaptação dos contratos tem sido reconhecido em diversas instâncias da Administração Pública, cujas autoridades, cientes da gravidade da situação, vêm procurando normatizá-lo.

O Despacho do Advogado Geral da União, de 19 de julho de 2010, que aprovou o Parecer nº 045/2010/ DECOR/ CGU/ AGU destaca, *ipsis verbis*:

“Sobre os questionamentos apresentados aprovo o Despacho do Consultor Geral da União nº 890/2010 e o Parecer nº 045/2010/DECOR/CGU/AGU, destacando a aplicação, neste caso, dos artigos 48 e 53 da Lei nº 8.630, de 1993, que entendo que:

a) os dispositivos acima citados são normas de cumprimento obrigatório, portanto, deve a Administração Pública adaptar todos os contratos que se encontrem vigentes após a edição da Lei nº 8.630, de 1993, e estejam pactuados sob as normas anteriores;

b) a adaptação deve observar, além do interesse da Administração Pública, as cláusulas contratuais essenciais de que trata o § 4º do art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993, inclusive quanto à possibilidade de nova prorrogação do contrato celebrado com base nos atos normativos anteriores e desde que a preservado o interesse das partes, consoante dispõe o inciso XI do § 4º do art. 4º da Lei dos Portos;”

Eis aí claro e irrefutável reconhecimento do direito de adaptação, decorrente de uma melhor interpretação do texto e dos princípios da Lei de Modernização dos Portos.

No mesmo caminho, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, através de sua Resolução ANTAQ nº 1.837, de 29 de setembro de 2010, dispõe que (*verbis*) :

“Art. 2º Os contratos celebrados na vigência do referido Decreto nº 59.832/1966, e que não dispunham em suas cláusulas sobre eventual prorrogação, esses, ao atingirem o seu prazo máximo, serão extintos. Todavia, considerando a natureza e relevância da exploração dos serviços prestados, com vistas a sua interrupção, será possível a manutenção da relação avençada, desde que atendidos e adequados os seus termos, no que couber, à legislação vigente.”

Adiante, nos artigos 3º e 4º da mesma Resolução, a ANTAQ reforça o mesmo entendimento, em clara consonância com a Lei nº 8.630, de 1993 (*verbis*):

“Art. 3º. Contratos de Arrendamento anteriores à Lei nº 8.630/1993, que possuam termo aditivo de prorrogação firmado com fundamento no parágrafo único do artigo 111, do Decreto nº 59.832/1966 ou firmados com base no art. 2º, caput, da Resolução nº 525/2005 (independente da existência de "TAC" destinado ao início do procedimento licitatório), também poderão receber novo aditivo contratual de prorrogação, haja vista a necessária isonomia de tratamento aos arrendatários e a vigência dos instrumentos contratuais.”

“Art. 4º Nas dilações de prazo a serem efetivadas em atendimento do interesse público plenamente justificado, poderá ser exigido pela Autoridade Portuária, ao arrendatário, a realização de novos investimentos, bem como, cobranças de tarifas, com o fim de compor o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.”

Reconhecida, portanto, a legitimidade do direito das arrendatárias à adaptação dos contratos firmados anteriormente à promulgação da Lei nº 8.630, em 25 de fevereiro de 1993, nada mais adequado e justo do que se reforçar a necessidade dessa adaptação por meio da promulgação de uma lei específica que a determine expressamente. Trata-se de um importante passo institucional no sentido da segurança jurídica do setor portuário e de seus contratos.

Além disso, estar-se-á, dessa forma, a corrigir o atraso havido por parte da Administração Pública e, ao mesmo tempo, a fazer prosperar a melhor interpretação dos arts. 48 e 53 da Lei dos Portos, determinando, sem espaço para orientações desiguais e contraditórias, que todos os contratos de arrendamento firmados antes de 25 de fevereiro de 1993 sejam adaptados aos novos parâmetros fixados nessa lei, inclusive, e sobretudo, quanto ao seu máximo prazo de vigência (cinquenta anos), deduzindo-se nessa adaptação o período de vigência já decorrido, o que vai ao encontro do interesse nacional ao desonerar o Estado da realização dos vultosos investimentos necessários para aumentar a capacidade e a produtividade das instalações abrangidas por tais contratos de arrendamento.

Concomitantemente, também o interesse público será contemplado, de vez que a rapidez dessa adaptação permitirá que não haja um hiato na continuidade das operações portuárias, com conseqüente diminuição da capacidade operacional, em função do cumprimento do longo e necessário rito processual de uma nova licitação, em claro prejuízo do direito das atuais arrendatárias.

Vale alertar que o ato de adaptação dos contratos só será permitido àqueles que se encontrarem em situação de estrito cumprimento de suas obrigações contratuais. A prorrogação dos contratos atende ao interesse nacional da continuidade da prestação do serviço portuário público, uma vez que ao tornar o prazo o mais longo possível são permitidas amortizações em valor mais reduzido e, portanto, mais adequadas e favoráveis ao interesse público, inclusive em respeito à promoção da isonomia contratual do setor e ao dever de autotutela da Administração Pública. Busca-se aqui, enfim, evitar a necessidade de indenização de todos os investimentos não amortizados e, sobretudo, desonerar o Governo de viabilizar novos e inadiáveis investimentos.

Ao se impedir a adoção de prazos inferiores aos cinquenta anos previstos na Lei dos Portos, preserva-se o interesse público, especialmente quando não houver, na forma exigida pela Constituição Federal e pelo art. 50, inciso I, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, a motivação “explícita, clara e congruente”, pois a carência dessa motivação configura grave irregularidade em prejuízo dos direitos das arrendatárias, com possibilidade de futuros ônus ao Erário na indenização dos prejuízos causados a esses direitos.

A nova legislação contempla os interesses da Secretaria de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes, além das entidades a eles vinculadas, de modo que o Governo possa assegurar a continuidade das operações portuárias e consequente manutenção dos investimentos privados no setor, além dos postos de trabalho gerados pela atividade dessas empresas arrendatárias no setor portuário.

A adaptação dos contratos às disposições contidas na Lei nº 8.630, de 1993, não gerará aumento de despesa, posto que os contratos já existem, não são onerosos para a Administração Pública e sua adaptação certamente redundará numa atualização do valor dos arrendamentos, o que reforçará a receita das Administrações Portuárias.

Sala das Sessões, em 22 de fevereiro de 2011.

Deputado GERALDO SIMÕES

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

**CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO**

**Seção II
Das Atribuições do Congresso Nacional**

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificação adequada. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994*)

§ 1º Os Ministros de Estado poderão comparecer ao Senado Federal, à Câmara dos Deputados ou a qualquer de suas comissões, por sua iniciativa e mediante entendimentos com a Mesa respectiva, para expor assunto de relevância de seu Ministério.

§ 2º As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informação a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no *caput* deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas. (*Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional de Revisão nº 2, de 1994*)

Seção III **Da Câmara dos Deputados**

Art. 51. Compete privativamente à Câmara dos Deputados:

I - autorizar, por dois terços de seus membros, a instauração de processo contra o Presidente e o Vice-Presidente da República e os Ministros de Estado;

II - proceder à tomada de contas do Presidente da República, quando não apresentadas ao Congresso Nacional dentro de sessenta dias após a abertura da sessão legislativa;

III - elaborar seu regimento interno;

IV – dispor sobre sua organização, funcionamento, polícia, criação, transformação ou extinção dos cargos, empregos e funções de seus serviços, e a iniciativa de lei para fixação da respectiva remuneração, observados os parâmetros estabelecidos na lei de diretrizes orçamentárias; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998*)

V - eleger membros do Conselho da República, nos termos do art. 89, VII.

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA.

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) de turismo, para movimentação de passageiros. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

d) Estação de Transbordo de Cargas. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

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

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infraestrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#)

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

CAPÍTULO IX
DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

.....

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52. *[\(Revogado pela Lei nº 9.309, de 2/10/1996\)](#)*

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta Lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

.....

.....

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

CAPÍTULO II
DOS ATOS DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA

.....

Seção III
Dos Atos de Improbidade Administrativa que Atentam Contra os Princípios da
Administração Pública

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

- I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;
- II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;
- III - revelar fato ou circunstância de que tem ciência em razão das atribuições e que deva permanecer em segredo;
- IV - negar publicidade aos atos oficiais;
- V - frustrar a licitude de concurso público;
- VI - deixar de prestar contas quando esteja obrigado a fazê-lo;
- VII - revelar ou permitir que chegue ao conhecimento de terceiro, antes da respectiva divulgação oficial, teor de medida política ou econômica capaz de afetar o preço de mercadoria, bem ou serviço.

CAPÍTULO III
DAS PENAS

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações, que podem ser aplicadas isolada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade do fato: (*"Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 12.120, de 15/12/2009*)

I - na hipótese do art. 9º, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art. 10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta Lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

.....

.....

LEI Nº 9.784, DE 29 DE JANEIRO DE 1999

Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO XII DA MOTIVAÇÃO

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

- I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;
- II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;
- III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;
- IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;
- V - decidam recursos administrativos;
- VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 2º Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3º A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará da respectiva ata ou de termo escrito.

CAPÍTULO XIII
DA DESISTÊNCIA E OUTROS CASOS DE EXTINÇÃO DO PROCESSO

Art. 51. O interessado poderá, mediante manifestação escrita, desistir total ou parcialmente do pedido formulado ou, ainda, renunciar a direitos disponíveis.

§ 1º Havendo vários interessados, a desistência ou renúncia atinge somente quem a tenha formulado.

§ 2º A desistência ou renúncia do interessado, conforme o caso, não prejudica o prosseguimento do processo, se a Administração considerar que o interesse público assim o exige.

.....

.....

DECRETO Nº 59.832, DE 21 DE DEZEMBRO DE 1966

(Revogado pelo Decreto de 15 de Fevereiro de 1991)

Regulamenta dispositivos do Decreto-lei nº 5, de 4 de abril de 1966.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 87, item I, da Constituição; e

CONSIDERANDO que o Decreto-lei número 5, de 4 de abril de 1966, que estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos Portos Nacionais e da Rêde Ferroviária Federal S.A., contém, juntamente com normas auto-executáveis, outras que carecem de regulamentação;

CONSIDERANDO que os estudos a que se procedeu no Ministério da Viação e Obras Públicas já permitem a regulamentação parcial do referido Decreto-lei;

CONSIDERANDO, por um lado, a importância de que se reveste a matéria para a implantação da sistemática do Decreto-lei nº 5-66 e, por outro lado, a conveniência de a ela se proceder progressivamente,

DECRETA:

.....

CAPÍTULO X
DA LOCAÇÃO, OU ARRENDAMENTO, DOS TERRENOS E INSTALAÇÕES
PORTUÁRIAS.

.....

*Art. 111. A locação não poderá ser contratada por prazo superior a 5 (cinco) anos e o arrendamento por mais e dez (10) anos.
Parágrafo único. As prorrogações serão precedidas de novas avaliações para atualização dos respectivos valores básicos.*

Art. 112. O prazo das locações ou arrendamento, em que figurar, como locadora, uma concessionária de pôrto, não poderá ultrapassar o termo final da respectiva concessão.

.....

.....

DECRETO DE 15 DE FEVEREIRO DE 1991

Mantém concessões, permissões e autorizações nos casos que menciona e dá outras providencias.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Ficam mantidas as concessões, permissões e autorizações vigentes, outorgadas para:

I - funcionamento de empresas de mineração, de navegação aquaviária e de energia elétrica;

II - derivação de águas, bem assim a pesquisa e lavra de recursos e jazidas minerais;

III - exploração de portos marítimos, fluviais e lacustres e de serviços de energia elétrica e de transportes Ferroviário e aquaviário. (Redação dada pelo Decreto de 15 de dezembro de 1992)

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se aos demais títulos de direitos minerários.

Art. 2º O Ministro de Estado da Infra-Estrutura declarará, mediante portaria, as concessões, permissões e autorizações ou demais títulos de que trata o artigo anterior.

Art. 3º Ficam ressalvados os efeitos das declarações de utilidade pública para fins de desapropriação ou de instituição de servidão administrativa relativas a processos judiciais em curso ou àqueles transitados em julgado há menos de dois anos anteriores à vigência deste Decreto.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Declaram-se revogados os Decretos relacionados no Anexo.

Brasília, 15 de fevereiro de 1991; 170º da Independência e 103º da República.

FERNANDO COLLOR
Ozires Silva

anexo

.....

59.828, de 21 de dezembro de 1966;
59.829, de 21 de dezembro de 1966;
59.832, de 21 de dezembro de 1966;
59.833, de 21 de dezembro de 1966;
59.836, de 22 de dezembro de 1966;
59.837, de 22 de dezembro de 1966;
59.838, de 22 de dezembro de 1966;

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 1.837 ANTAQ, DE 29 DE SETEMBRO DE 2010

Dispõe sobre a vigência dos contratos de arrendamentos celebrados anteriormente à Lei Nº 8.630/1993.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 54, inciso IV, do Regimento Interno, considerando o que consta dos Processos nº 50300.000569/2008-24 e 50300.001144/2010-57 e tendo em vista o que foi deliberado na 279ª Reunião Ordinária da Diretoria, realizada em 29 de setembro de 2010, Resolve:

Art. 1º Os contratos de arrendamento celebrados antes da vigência da Lei nº 8.630/1993, que não estabeleçam limitações à prorrogação, ou, que possuam cláusula permissiva de prorrogação nos instrumentos contratuais originais, não excluem da arrendatária a possibilidade de pleitear a manutenção, via prorrogação dos instrumentos contratuais. Contudo, tal prorrogação não se traduz em direito irrestrito e ilimitado, e que, tal possibilidade deduz-se não pela validade ou invalidade do Decreto nº 59.832/1966 – já revogado - mas sim, em virtude das disposições havidas tanto na Lei de Portos, quanto nos demais regramentos direcionados ao desenvolvimento do setor, devendo, o exercício do

direito à eventual prorrogação, ser condicionada, precipuamente, ao atendimento do interesse público.

Art. 2º Os contratos celebrados na vigência do referido Decreto nº 59.832/1966, e que não dispunham em suas cláusulas sobre eventual prorrogação, esses, ao atingirem o seu prazo máximo, serão extintos. Todavia, considerando a natureza e relevância da exploração dos serviços prestados, com vistas a sua interrupção, será possível a manutenção da relação avençada, desde que atendidos e adequados os seus termos, no que couber, à legislação vigente.

Art. 3º Contratos de Arrendamento anteriores à Lei nº 8.630/1993, que possuam termo aditivo de prorrogação firmado com fundamento no parágrafo único do artigo 111, do Decreto nº 59.832/1966 ou firmados com base no art. 2º, caput, da Resolução nº 525/2005 (independente da existência de “TAC” destinado ao início do procedimento licitatório), também poderão receber novo aditivo contratual de prorrogação, haja vista a necessária isonomia de tratamento aos arrendatários e a vigência dos instrumentos contratuais.

Art. 4º Nas dilatações de prazo a serem efetivadas em atendimento do interesse público plenamente justificado, poderá ser exigido pela Autoridade Portuária, ao arrendatário, a realização de novos investimentos, bem como, cobranças de tarifas, com o fim de compor o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 5º Os arrendamentos celebrados anteriormente à edição da Lei nº 8630/1993, sob regência do Decreto nº 59.832/1966, poderão merecer termo aditivo para prorrogação pelo prazo necessário para amortização dos investimentos vinculados aos bens reversíveis (v. Lei nº 8.987/1995, art. 36) observado o limite estabelecido no art. 4º, § 4º, inciso XI, da Lei nº 8.630/1993, desde que manifestado interesse público pela Autoridade Portuária, obedecidas as premissas estabelecidas pelo recente Decreto nº 6.620/2008 e pela Resolução nº 858/2007 – ANTAQ.

Art. 6º O exame da conveniência e oportunidade em prorrogar tais contratos encontra-se em harmonia com as disposições da Lei 8.630/1993, em especial, ao seu art. 53, visando a adaptação dos contratos que tenham por objeto a outorga da atividade portuária. Com isso, vê-se que não há obrigatoriedade na prorrogação, todavia, não há vedação na celebração de termo aditivo para esse fim, desde que, objetivado o interesse público com vistas ao desenvolvimento do porto organizado, o que demandará a devida análise — caso a caso —, por parte dos agentes envolvidos, em observância da legislação correlata, e no âmbito de suas atribuições.

Art. 7º O PARECER Nº 45/2010/DECOR/CGU/AGU e Despacho 890/2010, ambos da Advocacia Geral da União, convergem ao entendimento desta ANTAQ, no sentido de que os contratos assinados anteriormente à Lei nº 8.630/93 podem ser prorrogados, observados os termos do disposto no artigo 4º, § 4º inciso XI, da Lei nº 8.630/93, procedendo-se sempre que possível a licitação.

Art. 8º Aprovar as medidas a serem observadas pelos arrendatários interessados, pelas Autoridades Portuárias e pela ANTAQ, no âmbito das prorrogações de arrendamentos de que trata esta Resolução, na forma do anexo.

Art. 9º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

FERNANDO ANTONIO BRITO FIALHO
Diretor-Geral

RESOLUÇÃO Nº 525-ANTAQ, DE 25 DE OUTUBRO DE 2005

Estabelece procedimentos complementares para a execução do disposto no decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002, relativamente à realização de certames licitatórios e à celebração dos respectivos contratos de arrendamento.

O DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ, no uso da competência que lhe é conferida pelo art. 44, inciso IV, do Regimento Interno, tendo em vista o disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e no Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002, especificamente em seu art. 10, considerando o que foi deliberado na 155ª Reunião Ordinária da Diretoria, realizada em 25 de outubro de 2005, e ainda, Considerando :

a) que a Lei nº 8.630, de 1993 (Lei dos Portos), estabeleceu as condições básicas para a privatização das operações de movimentação de cargas nas áreas e instalações portuárias;

b) que o arrendamento de áreas e instalações portuárias a operadores privados se constitui em um dos principais instrumentos para a efetiva consecução da política governamental de modernização e melhoria da movimentação portuária;

c) que a Lei 10.233, de 2001, nas suas Diretrizes Gerais para o Transporte Aquaviário, estabelece a conveniência da descentralização das ações do setor, inclusive para empresas privadas, confirmando, dessa forma, a linha de atuação política definida pela Lei nº 8.630, de 1993;

d) que, em função das considerações acima, as Administrações Portuárias devem continuar e fortalecer o processo de arrendamento de áreas e instalações portuárias a operadores privados, não atuando diretamente nas operações de movimentação de cargas;

R E S O L V E :

Art. 1º As áreas e instalações portuárias, cujos contratos de arrendamento tenham sido firmados antes da entrada em vigor da Lei nº 8.630, de 1993, serão objeto de novo processo licitatório nas seguintes condições:

I - contratos com prazo de vigência já encerrado: as áreas e instalações respectivas serão de imediato objeto de novo processo licitatório;

II - contratos já prorrogados e com prazo de vigência em vigor: as áreas e instalações portuárias respectivas serão objeto de novo processo licitatório quando do encerramento do referido prazo de vigência;

III - contratos com prazo de vigência em vigor, que contenham cláusula permissiva de prorrogação e não tenham sido ainda prorrogados: poderão ser prorrogados uma única vez, no máximo pelo mesmo prazo inicialmente pactuado e, encerrado o prazo inicial de vigência, se não prorrogado, ou da respectiva prorrogação, as áreas e instalações portuárias respectivas serão objeto de novo processo licitatório;

IV - contratos com prazo de vigência em vigor e que não contenham cláusula permissiva de prorrogação: as áreas e instalações portuárias serão de imediato objeto de novo processo licitatório quando do encerramento do referido prazo de vigência.

Art. 2º Em caráter excepcional, de forma a não provocar a interrupção de serviços que possam causar prejuízos à sociedade, os contratos referidos no art. 1º poderão ser prorrogados pelo prazo necessário à conclusão do certame licitatório, a ser estabelecido pela Autoridade Portuária, não podendo esse prazo ser superior a trinta e seis meses.

Parágrafo único. Nos contratos excepcionalmente prorrogados, conforme disposto no caput, é obrigatória a inclusão de cláusula de rescisão antecipada, condicionada à conclusão do certame licitatório, cabendo à Administração Portuária a justificativa técnica e jurídica para embasar a motivação da excepcionalidade.

Art. 3º A Administração Portuária deverá, no prazo máximo de trinta dias a partir da data de publicação desta Resolução, informar à ANTAQ a situação atual de cada contrato que se enquadre no disposto nos incisos I a IV do art. 1º, especificando, dentre outros, o seu objeto, prazo, eventuais prorrogações já ocorridas e o período necessário proposto para as providências requeridas, na forma do disposto no art. 2º.

§ 1º Após o recebimento pela ANTAQ da informação e da proposição de que trata o caput, a Administração Portuária deverá, em noventa dias, apresentar, para cada contrato de arrendamento, cronograma detalhando as etapas a serem cumpridas para a realização do novo certame licitatório para arrendamento das áreas ou instalações portuárias respectivas.

§ 2º A Administração Portuária deverá apresentar à ANTAQ relatórios mensais de acompanhamento, registrando a evolução dos procedimentos e ações especificadas no cronograma de detalhamento das etapas propostas para as novas licitações, para os diversos arrendamentos.

§ 3º A Administração Portuária será a responsável pela execução da programação proposta e seu descumprimento a sujeitará às penalidades estabelecidas pela ANTAQ, além de outras que possam ser estabelecidas pelos organismos de fiscalização governamental.

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

CARLOS ALBERTO WANDERLEY NOBREGA
Diretor-Geral

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Está sob exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 502, de 2011, de autoria do deputado Geraldo Simões. A proposta estabelece prazo e fixa regras para a adaptação de contratos de arrendamento de terminais e áreas portuárias firmados em período anterior à edição da Lei dos Portos.

Segundo o projeto, as administrações portuárias têm 180 dias para promover a adaptação dos referidos contratos, devendo cuidar para que sejam beneficiados somente os arrendatários que (i) estejam atuando regularmente, (ii) disponham de plano de investimento portuário adequado ao PDZ e, (iii) aceitem repactuar as obrigações e os direitos vinculados ao arrendamento, bem como as condições do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Determina a iniciativa que o prazo máximo de vigência seja calculado de maneira que a soma dos anos vindouros ao anos já decorridos desde a assinatura do contrato original não ultrapasse cinquenta anos. Exige ainda a proposta que os termos do aditamento contratual sejam submetidos à Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que poderá a eles anuir ou reclamar sua modificação. Por fim, estipula-se que constitui ato de improbidade administrativa, imputável a autoridade da administração portuária, recusar ou adiar, sem fundada justificativa, o cumprimento da determinação de se levar a efeito a adaptação dos contratos firmados antes da Lei dos Portos.

Na justificação, o autor esclarece que a Lei dos Portos, tendo alterado a sistemática de outorga de exploração de áreas e instalações portuárias, que era baseada na sucessiva renovação de contratos, estipulou a obrigatoriedade de todos os contratos de arrendamento então vigentes serem adaptados aos novos parâmetros legais de outorga, com destaque para o prazo máximo de exploração, fixado em cinquenta anos. Destaca, todavia, que ao passo que terminais de uso privativo tiveram seus contratos adaptados pelo Ministério dos Transportes, contratos de arrendamento de terminais e áreas públicas nos portos organizados permaneceram em dissonância com a Lei dos Portos, em virtude de inação das administrações portuárias. Afirma que não há motivo para que não se proceda ao ajuste dos contratos, o que, alega, já teria sido reconhecido, inclusive, pela Advocacia Geral da União, em despacho publicado em 2010, e pela ANTAQ, na

Resolução nº 1.837, de 2010. Conclui que permanência do atual estado de insegurança jurídica prejudicará o andamento das atividades portuárias e a ampliação dos investimentos necessários para a modernização do setor.

Não houve emendas à iniciativa.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Uma das premissas para o desenvolvimento da atividade econômica privada, especialmente no campo das infraestruturas, é a existência de regras legais claras e estáveis, reconhecidas inclusive em esfera judicial – o conceito de segurança jurídica, enfim.

Quando vicejam incertezas no plano da interpretação e da execução das leis e das normas, por motivos os mais diversos, é inevitável que o investidor se acautele, retardando ou mesmo evitando realizar ações e fazer despesas que mais adiante possam se mostrar infrutíferos, por força de contestação administrativa ou judicial.

Do ponto de vista da administração pública, o efeito da formação de um ambiente contencioso é igualmente perverso, pois se dificulta ou paralisa a execução de políticas e programas de governo, sujeitos, como no caso dos empreendimentos privados, a incessantes batalhas judiciais.

Nota-se que a substituição de um marco legal por outro é fato que, com alguma frequência, desencadeia controvérsias a respeito de direitos e obrigações, contrapondo particulares a particulares ou particulares ao Estado. Infelizmente, a benvinda Lei dos Portos, que pôs termo a legislação portuária decadente, suscitou esse tipo de desavença em aspecto específico: a adaptação e prorrogação de contratos de arrendamento de áreas e instalações em porto organizado.

Se o Ministério dos Transportes atuou tempestivamente no sentido de regularizar os contratos de terminais de uso privativo, passada a aprovação da Lei dos Portos, o mesmo não fizeram as administrações dos portos organizados, que no lugar de adaptar os contratos de arrendamento às condições previstas na nova lei simplesmente passaram a aguardar o termo do prazo de

vigência dos ajustes, para então efetuar licitações para a exploração das áreas e instalações relacionadas nos contratos vencidos. Obviamente, tal posicionamento sofreu, e vem sofrendo, severas críticas de arrendatários, cuja leitura distinta da lei foi capaz de ganhar apoio suficiente para frustrar a plena execução da política defendida pelos administradores de portos.

O impasse, todavia, continua: de um lado, os que aspiram estabelecer novos vínculos contratuais, mediante a aplicação dos princípios que regem a outorga de áreas e bens públicos; de outro, os que defendem a repactuação das antigas avenças, sob novas condições, de sorte a favorecer a continuidade das operações e dos fluxos de investimento.

No curso normal dos acontecimentos, o desaguadouro de desavenças como essa é o Judiciário. Caberia a ele pôr fim à disputa, como, de fato, sempre poderá fazê-lo.

Ocorre que a matéria tem implicações tão grandes para a estabilidade do setor portuário e já se arrasta há tanto tempo que parece ser de todo conveniente, e mesmo necessário, que o Parlamento a tome nas mãos e enfrente o desafio de propor solução ao problema existente.

Vou ao projeto, portanto.

Desde logo, parece-me que a proposta segue a direção mais apropriada, em vista dos condicionamentos econômico-financeiros e das interpretações legais em jogo. Vejamos.

De acordo com informação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, há pelo menos quinze empresas, com atuação em 23 terminais, que se defrontam com o problema aqui relatado. Estima-se que já investiram, juntas, quase dois bilhões de reais, tendo planos de aplicar mais cinco bilhões de reais no setor nos próximos cinco anos. Estão presentes em portos de norte a sul do país.

Tais empresas precisam, como qualquer empreendedor portuário sujeito às inovações e à forte competitividade do setor, adequar-se às práticas mais modernas, adquirindo equipamentos e programas e contratando pessoal especializado para a gestão do negócio e das atividades de campo. Já

estão, como demonstram os números apresentados logo acima, plenamente engajadas no processo de evolução de métodos e sistemas que, desde a Lei dos Portos, vem tomando conta do parque portuário brasileiro. De outra forma, simplesmente não permaneceriam competitivas, sendo alijadas naturalmente do mercado.

É certo, em face desse contexto, que eventual conclusão abrupta dos contratos de arrendamento que mantêm com as administrações portuárias poria em risco o bom andamento de um sem-número de atividades que hoje se desenrolam satisfatoriamente nos portos, e pior, sem a garantia de que o custoso processo de transferência das áreas e instalações por meio de licitação trouxesse ganho significativo para a vida portuária. A interrupção do curso de atuações empresariais que, tudo indica, já vão no bom caminho da modernização portuária, soa arriscada demais, enfim, para os benefícios que se diz poder auferir da medida.

Deve-se ressaltar, além disso, que o fim dos contratos em litígio, com a promoção de novas licitações, pode dar causa a despesas consideráveis para a administração pública, sob a forma de indenizações por investimentos já efetuados no patrimônio portuário, pelos atuais arrendatários.

Do ponto de vista das interpretações legais possíveis, ademais, devo admitir que de todo parece mais plausível acreditar na intenção do legislador da Lei dos Portos de estabelecer um marco zero para o setor portuário, isto é, lançar os agentes que atuavam nos portos num ambiente legal e operacional mais arejado e eficiente a partir de então, o que exigia, sem dúvida alguma, a adaptação dos contratos de arrendamento às determinações e exigências da nova lei, inclusive, tudo leva a crer, com respeito ao prazo de exploração das áreas e dos terminais arrendados, que foi estendido a cinquenta anos, por força do volume de investimentos privados necessários para atuar competitivamente sob os termos da norma nascida em 1993.

Em resumo, seria estranho que o legislador desejasse a incorporação dos arrendatários ao esforço de modernização da vida portuária e, ao mesmo tempo, os contivesse no tempo dos contratos originalmente firmados, cuja extensão tinha como parâmetros os modos, práticas e costumes do deteriorado sistema portuário de então.

Dito isso, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 502, de 2011, observada a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2011.

Deputado DEVANIR RIBEIRO

Relator

EMENDA Nº 1

Dê-se ao § 2º do art. 2º do projeto a seguinte redação:

“§ 2º Ao se adaptar os contratos de arrendamento, ser-lhes-á fixado novo prazo de vigência, com a condição de que a soma dos anos vindouros aos anos já decorridos desde a data de vigência da Lei nº 8.630, de 1993, não ultrapasse cinquenta anos, conforme disposto no inciso IX do § 4º do art. 4º da Lei nº 8.630, de 1993.”

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2011.

Deputado DEVANIR RIBEIRO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 502/2011, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Devanir Ribeiro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Alexandre Santos, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Jaime Martins, Jânio Natal, José de Filippi, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Milton Monti, Newton Cardoso, Renzo Braz, Vanderlei Macris, Wellington Fagundes, Zoinho, Carlos Alberto Leréia, Gonzaga Patriota, Jesus Rodrigues e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 14 de março de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO