



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 32ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura)

**26/11/2024
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

**Presidente: Senador Confúcio Moura
Vice-Presidente: Senadora Augusta Brito**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**32ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 57ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 26/11/2024.**

32ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 576/2021 - Não Terminativo -	SENADOR WEVERTON	11
2	PL 42/2022 - Não Terminativo -	SENADOR CHICO RODRIGUES	71
3	PL 4238/2023 - Não Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	82
4	PL 1444/2024 - Não Terminativo -	SENADOR ASTRONAUTA MARCOS PONTES	90
5	AVS 1/2019 - Não Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	99
6	PL 361/2022 - Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	118

7	PL 6156/2023 - Terminativo -	SENADOR LUIS CARLOS HEINZE	134
8	PL 3278/2021 - Terminativo -	SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO	142
9	REQ 107/2024 - CI - Não Terminativo -		213

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senador Confúcio Moura

VICE-PRESIDENTE: Senadora Augusta Brito

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES		SUPLENTE
Bloco Parlamentar Democracia(MDB, UNIÃO)		
Jayme Campos(UNIÃO)(2)	MT 3303-2390 / 2384 / 2394	1 Efraim Filho(UNIÃO)(31)(30)(2)(26) PB 3303-5934 / 5931
Soraya Thronicke(PODEMOS)(2)	MS 3303-1775	2 Alan Rick(UNIÃO)(2)(5)(10) AC 3303-6333
Rodrigo Cunha(PODEMOS)(2)	AL 3303-6083	3 Jader Barbalho(MDB)(2)(6)(5)(10) PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Eduardo Braga(MDB)(2)	AM 3303-6230	4 Fernando Farias(MDB)(2)(5)(10) AL 3303-6266 / 6273
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(2)	PB 3303-2252 / 2481	5 Marcelo Castro(MDB)(2)(10) PI 3303-6130 / 4078
Confúcio Moura(MDB)(2)	RO 3303-2470 / 2163	6 Zequinha Marinho(PODEMOS)(2)(10)(14) PA 3303-6623
Carlos Viana(PODEMOS)(2)	MG	7 Cid Gomes(PSB)(2)(10) CE 3303-6460 / 6399
Weverton(PDT)(2)	MA 3303-4161 / 1655	8 Alessandro Vieira(MDB)(2)(10) SE 3303-9011 / 9014 / 9019
Marcos Rogério(PL)(24)(2)	RO 3303-6148	9 Randolfe Rodrigues(PT)(2)(10) AP 3303-6777 / 6568
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PSB, PT, PSD)		
Daniella Ribeiro(PSD)(4)	PB 3303-6788 / 6790	1 Irajá(PSD)(4) TO 3303-6469 / 6474
Vanderlan Cardoso(PSD)(4)	GO 3303-2092 / 2099	2 Sérgio Petecão(PSD)(4)(11)(13) AC 3303-4086 / 6708 / 6709
Lucas Barreto(PSD)(4)	AP 3303-4851	3 Margareth Buzetti(PSD)(4)(17)(19)(20)(16) MT 3303-6408
Otto Alencar(PSD)(4)(8)(21)(20)	BA 3303-3172 / 1464 / 1467	4 Omar Aziz(PSD)(4) AM 3303-6579 / 6581
Augusta Brito(PT)(4)	CE 3303-5940	5 Humberto Costa(PT)(4) PE 3303-6285 / 6286
Teresa Leitão(PT)(4)	PE 3303-2423	6 Rogério Carvalho(PT)(4) SE 3303-2201 / 2203
Beto Faro(PT)(4)	PA 3303-5220	7 Fabiano Contarato(PT)(4) ES 3303-9054 / 6743
Chico Rodrigues(PSB)(4)	RR 3303-2281	8 Jorge Kajuru(PSB)(4) GO 3303-2844 / 2031
Bloco Parlamentar Vanguarda(PL, NOVO)		
Wellington Fagundes(PL)(33)(25)(32)(1)(12)(15)	MT 3303-6219 / 3778 / 3772 / 6209 / 6213 / 3775	1 Jaime Bagattoli(PL)(1) RO 3303-2714
Wilder Morais(PL)(1)	GO 3303-6440	2 Beto Martins(PL)(29)(23)(1)(18) SC 3303-2200
Eduardo Gomes(PL)(1)	TO 3303-6349 / 6352	3 Astronauta Marcos Pontes(PL)(1) SP 3303-1177 / 1797
Bloco Parlamentar Aliança(PP, REPUBLICANOS)		
Tereza Cristina(PP)(28)(1)(34)	MS 3303-2431	1 Laércio Oliveira(PP)(1) SE 3303-1763 / 1764
Luis Carlos Heinze(PP)(22)(1)(27)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132	2 Esperidião Amin(PP)(1) SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Cleitinho(REPUBLICANOS)(1)	MG 3303-3811	3 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(1) RR 3303-5291 / 5292

- (1) Em 07.03.2023, os Senadores Wellington Fagundes, Wilder Morais, Eduardo Gomes, Tereza Cristina, Luis Carlos Heinze e Cleitinho foram designados membros titulares, e os Senadores Jaime Bagattoli, Jorge Seif, Astronauta Marcos Pontes, Laércio Oliveira, Esperidião Amin e Mecias de Jesus membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. 53/2023-BLVANG).
- (2) Em 07.03.2023, os Senadores Jayme Campos, Soraya Thronicke, Rodrigo Cunha, Eduardo Braga, Veneziano Vital do Rêgo, Confúcio Moura, Carlos Viana, Weverton e Izalci Lucas foram designados membros titulares; e os Senadores Efraim Filho, Alan Rick, Randolfe Rodrigues, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes e Alessandro Vieira, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 07/2023-BLDEM).
- (3) Em 08.03.2023, a Comissão reunida elegeu o Senador Confúcio Moura Presidente deste colegiado.
- (4) Em 07.03.2023, os Senadores Daniella Ribeiro, Vanderlan Cardoso, Lucas Barreto, Sérgio Petecão, Augusta Brito, Teresa Leitão, Beto Faro e Chico Rodrigues foram designados membros titulares, e os Senadores Irajá, Dr. Samuel Araújo, Margareth Buzetti, Omar Aziz, Humberto Costa, Rogério Carvalho, Fabiano Contarato e Jorge Kajuru, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. 03/2023-BLRESDEM).
- (5) Em 10.03.2023, os Senadores Jader Barbalho, Alan Rick e Randolfe Rodrigues foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a Comissão (Of. 08/2023-BLDEM).
- (6) Em 15.03.2023, o Senador Alan Rick deixou de compor a comissão, como membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. 09/2023-BLDEM).
- (7) Em 20.03.2023, os Partidos PROGRESSISTAS e REPUBLICANOS passam a formar o Bloco Parlamentar PP/REPUBLICANOS (Of. 05/2023-BLPPP).
- (8) Em 23.03.2023, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição ao Senador Sérgio Petecão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. 22/2023-BLRESDEM).
- (9) Em 21.03.2023, a Comissão reunida elegeu a Senadora Augusta Brito Vice-Presidente deste colegiado (Of. nº 29/2023-CI).
- (10) Em 16.05.2023, os Senadores Alan Rick, Jader Barbalho, Fernando Farias, Marcelo Castro, Oriovisto Guimarães, Cid Gomes, Alessandro Vieira e Randolfe Rodrigues tiveram suas posições como suplentes modificadas na Comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 44/2023-BLDEM).
- (11) Vago em 11.06.2023, em razão do retorno do titular.
- (12) Em 05.07.2023, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a Comissão (Of. nº 123/2023-BLVANG).
- (13) Em 15.08.2023, o Senador Sérgio Petecão foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a Comissão (Of. nº 87/2023-BLRESDEM).
- (14) Em 21.09.2023, o Senador Zequinha Marinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Oriovisto Guimarães, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 145/2023-BLDEM).
- (15) Em 10.11.2023, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 176/2023-BLVANG).
- (16) Em 22.11.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 121/2023-BLRESDEM).
- (17) Em 28.11.2023, a Senadora Margareth Buzetti foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 123/2023-BLRESDEM).
- (18) Em 29.11.2023, o Senador Carlos Portinho foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 182/2023-BLVANG).
- (19) Em 13.12.2023, o Senador Carlos Fávaro foi designado membro suplente, em substituição à Senadora Margareth Buzetti, 1ª suplente da chapa, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 132/2023-RESDEM).

- (20) Em 21.12.2023, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro titular, em substituição ao Senador Otto Alencar, e a Senadora Margareth Buzetti, membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Fávaro, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 138/2023-BLRESDM).
- (21) Em 02.02.2024, o Senador Otto Alencar foi designado membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (Of. nº 02/2024-BLRESDM).
- (22) Em 10.04.2024, o Senador Ireneu Orth foi designado membro titular, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 14/2024-BLALIAN).
- (23) Em 09.05.2024, o Senador Jorge Seif foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Carlos Portinho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 22/2024-BLVANG).
- (24) Em 22.05.2024, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Izalci Lucas, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 42/2024-BLDEM).
- (25) Em 13.06.2024, a Senadora Rosana Martinelli foi designada membro titular, em substituição ao Senador Wellington Fagundes, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 31/2024-BLVANG).
- (26) Em 21.06.2024, o Senador André Amaral foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Efraim Filho, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Democracia (Of. nº 66/2024-BLDEM).
- (27) Em 07.08.2024, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro titular, em substituição ao Senador Ireneu Orth, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 44/2024-BLALIAN).
- (28) Em 12.08.2024, o Senador Castellar Neto foi designado membro titular, em substituição à Senadora Tereza Cristina, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 51/2024-GABLID/BLALIAN).
- (29) Em 05.09.2024, o Senador Beto Martins foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Jorge Seif, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda (Of. nº 48/2024-BLVANG).
- (30) Em 18.10.2024, o Senador André Amaral deixou de compor a comissão, em razão do retorno do titular (Of. nº 21/2024-GSEFILHO).
- (31) Em 21.10.2024, o Senador Efraim Filho foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Democracia, para compor a comissão (Of. nº 97/2024-BLDEM).
- (32) Em 29.10.2024, a Senadora Rosana Martinelli deixou de compor a comissão, em razão do retorno do titular.
- (33) Em 29.10.2024, o Senador Wellington Fagundes foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 55/2024-BLVANG).
- (34) Em 18.11.2024, a Senadora Tereza Cristina foi designada membro titular, em substituição ao Senador Castellar Neto, que deixa de compor a comissão, pelo Bloco Parlamentar Aliança (Of. nº 64/2024-GABLID/BLALIAN).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 9:00 HORAS
SECRETÁRIO(A): THALES ROBERTO FURTADO MORAIS
TELEFONE-SECRETARIA: 61 3303-4607
FAX: 61 3303-3286

TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4607
E-MAIL: ci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
57ª LEGISLATURA

Em 26 de novembro de 2024
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

32ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Retificações:

1. Inclusão do PL 576/2021 (Substitutivo-CD) e retirada do PL 1738/2024. (25/11/2024 10:50)
2. Inclusão do PL 3278/2021. (25/11/2024 13:43)

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

- Não Terminativo -

Disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Weverton

Relatório: Não apresentado

Observações:

1. Em 20/08/2024, foi realizada audiência pública destinada a instruir a matéria
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

[Emenda 576 \(PLEN\)](#)

ITEM 2

PROJETO DE LEI Nº 42, DE 2022

- Não Terminativo -

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

Autoria: Senador Mecias de Jesus

Relatoria: Senador Chico Rodrigues

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)

[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4238, DE 2023

- Não Terminativo -

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 4**PROJETO DE LEI Nº 1444, DE 2024****- Não Terminativo -**

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.

Autoria: Senador Carlos Viana

Relatoria: Senador Astronauta Marcos Pontes

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor, em decisão terminativa
2. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 5**AVISO Nº 1, DE 2019****- Não Terminativo -**

Encaminha cópia do Acórdão nº 2190/2019 - TCU, que trata de auditoria operacional para avaliar as concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais - Procrofe (TC 012.624/2017-9).

Autoria: Tribunal de Contas da União

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pelo conhecimento, pela apresentação de requerimento de informações dirigido ao Ministro de Estado dos Transportes e pelo arquivamento da matéria

Observações:

1. Votação simbólica

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

ITEM 6**PROJETO DE LEI Nº 361, DE 2022****- Terminativo -**

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

Autoria: Senadora Rose de Freitas

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela rejeição

Observações:

1. A matéria tem parecer favorável da Comissão de Meio Ambiente
2. Em 22/03/2024, o Senador Luis Carlos Heinze apresentou relatório pela rejeição do projeto
3. Em 09/04/2024, foi lido o relatório
4. Em 19/11/2024, o Senador Luiz Carlos Heinze apresentou novo relatório pela rejeição do projeto
5. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Parecer \(CMA\)](#)

ITEM 7

PROJETO DE LEI Nº 6156, DE 2023

- Terminativo -

Denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Luis Carlos Heinze

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Votação nominal

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria](#)

ITEM 8

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

- Terminativo -

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Autoria: Senador Antonio Anastasia

Relatoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

1. Nos termos do art. 282, combinado com o art. 92 do Regimento Interno do Senado Federal, se for aprovado o substitutivo, será ele submetido a turno suplementar.
2. Em 04/05/2022, foi apresentada a emenda nº 1-T, de autoria do Senador Carlos Fávaro (PSD/MT).

Textos da pauta:

[Relatório Legislativo \(CI\)](#)
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)
[Emenda 1-T \(CI\)](#)

ITEM 9

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 107, DE

2024

Requer a realização de audiência pública com o objetivo de debater o veto 14.001.2024 aposto ao Projeto de Lei nº 1213/2024, em trâmite no Congresso Nacional.

Autoria: Senador Vanderlan Cardoso

Observações:

1. *Votação simbólica*

Textos da pauta:

[Requerimento \(CI\)](#)

1



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI N° 576, DE 2021 (SUBSTITUTIVO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS)

Disciplina o aproveitamento de potencial energético offshore; e altera as Leis nos 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do substitutivo da Câmara dos Deputados a projeto de lei do Senado](#)

DESPACHO: À Comissão de Serviços de Infraestrutura



[Página da matéria](#)

Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 11.247 de 2018 do Senado Federal (PLS nº 484/17 na Casa de origem), que "Dispõe sobre a ampliação das atribuições institucionais relacionadas à Política Energética Nacional com o objetivo de promover o desenvolvimento da geração de energia elétrica a partir de fonte eólica localizada nas águas interiores, no mar territorial e na zona econômica exclusiva e da geração de energia elétrica a partir de fonte solar fotovoltaica".

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*.

§ 1º As atividades de que trata esta Lei estão inseridas na Política Energética Nacional, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica às atividades de geração de energia hidrelétrica e aos potenciais de recursos minerais.

Art. 2º O direito de uso de bens da União para aproveitamento de potencial para geração de energia elétrica

a partir de empreendimento *offshore* será objeto de outorga pelo Poder Executivo, mediante autorização ou concessão, nos termos desta Lei, bem como da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, no que couber.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - *offshore*: ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental;

II - prisma: prisma vertical de profundidade coincidente com o leito subaquático, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde poderão ser desenvolvidas atividades de geração de energia;

III - extensão da vida útil: troca de equipamentos do empreendimento com vistas a estender o tempo de operação e a vida útil regulatória;

IV - repotenciação: obras que visam ao ganho de potência da central geradora *offshore*, pela redefinição da potência nominal originalmente implantada ou pela elevação da potência máxima de operação, comprovadas no projeto originalmente construído;

V - descomissionamento: medidas executadas para promover o retorno de um sítio ao estado mais próximo possível de seu estado original, após o fim do ciclo de vida do empreendimento;

VI - Declaração de Interferência Prévia (DIP): declaração emitida pelo Poder Executivo com vistas a identificar a existência de interferência do prisma em outras instalações ou atividades;

VII - cessão de uso: contrato administrativo, por prazo determinado, firmado entre a União e o interessado no uso de área *offshore* para exploração de geração de energia elétrica.

Parágrafo único. As expressões "mar territorial", "plataforma continental" e "zona econômica exclusiva" constantes do inciso I do *caput* deste artigo abrangem as áreas a que se referem os incisos V e VI do *caput* do art. 20 da Constituição Federal e correspondem às disposições da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, bem como da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Art. 4º São princípios e fundamentos da geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial *offshore*:

I - desenvolvimento sustentável;

II - geração de emprego e renda no País;

III - racionalidade no uso dos recursos naturais com vistas ao fortalecimento da segurança energética;

IV - estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área *offshore*, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento *offshore*;

V - desenvolvimento local e regional, preferencialmente com o investimento em infraestrutura e na indústria nacional, bem como com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social, a diversidade, a

evolução tecnológica, o melhor aproveitamento das matrizes energéticas e sua exploração;

VI - harmonização do conhecimento, da mentalidade, da rotina, dos modos de vida e usos tradicionais e das práticas marítimas com o respeito às atividades que tenham o mar e o solo marinho como meio ou objeto de afetação, bem como demais corpos hídricos sob domínio da União;

VII - proteção e defesa do meio ambiente e da cultura oceânica;

VIII - harmonização do desenvolvimento do empreendimento *offshore* com a paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

IX - transparência; e

X - consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetadas pelo empreendimento *offshore*.

Art. 5º A cessão de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* nos termos desta Lei poderá ser ofertada de acordo com os seguintes procedimentos, conforme o regulamento:

I - oferta permanente: procedimento no qual o poder concedente delimita prismas para exploração a partir da solicitação de interessados, na modalidade de autorização;

II - oferta planejada: procedimento no qual o poder concedente oferece prismas pré-delimitados para exploração conforme planejamento espacial do órgão competente, na modalidade de concessão, mediante procedimento licitatório.

§ 1º O regulamento disporá sobre:

I - a definição locacional prévia de setores em que poderão ser definidos prismas a partir de sugestão de interessados ou por delimitação planejada própria;

II - o procedimento para apresentação por interessados, a qualquer tempo, de sugestões de prospectos de prismas, exigida a apresentação de estudo preliminar da área, com definição locacional, análise do potencial energético e avaliação preliminar do grau de impacto socioambiental;

III - o procedimento de solicitação de DIP relativa a cada prospecto de prisma sugerido, incluídos taxas e prazos pertinentes;

IV - as sanções e as penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 2º Caso a avaliação de prospectos a que se refere o inciso II do § 1º conclua pela inviabilidade de seu atendimento conjunto na delimitação ou redefinição dos prismas energéticos, sua oferta dar-se-á nos termos do inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 6º Compete ao Poder Executivo, na definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas, bem como as vedações previstas no § 1º deste artigo.

§ 1º É vedada a constituição de prismas em áreas coincidentes com:

I - blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, no período de vigência dos contratos e respectivas prorrogações;

II - rotas de navegação marítima, fluvial, lacustre ou aérea;

III - áreas protegidas pela legislação ambiental;

IV - áreas tombadas como paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

V - áreas reservadas para a realização de exercícios pelas Forças Armadas;

VI - áreas designadas como Termo de Autorização de Uso Sustentável (Taus) no mar territorial.

§ 2º Poderão ser constituídos prismas coincidentes com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, nos termos do regulamento.

§ 3º O operador das áreas a que se refere o § 2º deste artigo deverá ser ouvido previamente à outorga do direito de uso de que trata esta Lei, e caberá a ele demonstrar a incompatibilidade entre as atividades.

§ 4º O operador da área a que se refere o § 2º deste artigo terá preferência para receber a outorga de que trata esta Lei, nos termos do regulamento.

§ 5º As áreas pertinentes aos incisos II, III, IV e V do § 1º deste artigo deverão ser estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo deverá definir a entidade pública responsável pela centralização dos requerimentos e dos procedimentos necessários para obtenção da DIP nos prospectos para definição de prisma energético, conforme o regulamento.

§ 7º Os prismas sob outorga na forma desta Lei poderão ser objeto de outorga para outras atividades, caso haja compatibilidade do uso múltiplo com o aproveitamento do potencial energético, atendidos os requisitos e os condicionantes técnicos, de segurança e ambientais das atividades pretendidas.

§ 8º O direito de comercializar créditos de carbono, ou ativos congêneres reconhecidos no âmbito de instrumentos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, oriundos da área outorgada poderá ser incluído no objeto da outorga, nos termos do regulamento.

§ 9º O licenciamento ambiental dos prismas outorgados pela União deverá observar os resultados do Planejamento Espacial Marinho (PEM).

Art. 7º Os prismas sob oferta permanente serão outorgados mediante manifestação por parte de interessados.

§ 1º O regulamento disporá sobre estudos e demais requisitos a serem exigidos para embasar as manifestações de interesse, inclusive quanto à disponibilidade de ponto de interconexão ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

§ 2º Recebida manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente deverá:

- I - publicá-la em extrato, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de processo de chamada pública, com prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, para identificar a existência de outros interessados, os quais, para fins de participação na chamada pública, deverão apresentar qualificação obrigatória mínima, conforme disposto no art. 8º desta Lei.

§ 3º Se houver apenas uma manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente poderá outorgar autorização nos termos do art. 8º desta Lei, desde que o interessado atenda aos requisitos de qualificação obrigatória mínima disciplinados no regulamento.

§ 4º Se houver mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma que se sobreponha total ou parcialmente, o poder concedente deverá submetê-lo à oferta planejada.

Art. 8º O regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente e de oferta planejada.

§ 1º Caberá ao poder concedente definir o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma.

§ 2º Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), os parâmetros de promoção da indústria nacional.

Art. 9º A outorga de prisma sob oferta planejada será precedida de processo licitatório.

§ 1º O poder concedente realizará os estudos ambientais pertinentes para definição e delimitação dos prismas e observará os instrumentos de planejamento e de políticas, planos e programas ambientais aplicáveis.

§ 2º Para efeito de habilitação dos participantes, deverão ser exigidas qualificações técnicas, econômico-financeiras e jurídicas que assegurem a viabilidade de

cumprimento do contrato, com vistas à efetiva implantação e operacionalização do empreendimento de aproveitamento energético *offshore*, nos termos do edital.

§ 3º O edital será acompanhado da minuta básica do respectivo termo de outorga e indicará, obrigatoriamente:

I - o prisma objeto da outorga;

II - as instalações de conexão ao SIN, incluídos as ampliações e os reforços na rede básica que terão sua execução sob responsabilidade da central de geração;

III - as participações governamentais referidas no art. 13 desta Lei;

IV - as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

V - os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação;

VI - os requisitos de promoção da indústria nacional;

e

VII - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 4º No julgamento, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais, nos termos do art. 13 desta Lei, conforme disposto em edital.

§ 5º As instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo, desde que classificadas como de interesse restrito, poderão ser atualizadas por solução tecnicamente equivalente, a pedido do outorgado e a critério do Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo poderá impor a necessidade de revisão das instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo na etapa de contratação do uso do sistema, caso o cronograma habilitado no processo licitatório para os empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga não seja cumprido.

§ 7º O Poder Executivo estabelecerá o procedimento para integração ao SIN dos empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob outorga e a obrigatoriedade de que os custos de interligação, bem como das ampliações e reforços necessários ao escoamento da energia, sejam de responsabilidade da central geradora.

§ 8º Os custos referidos no § 7º deste artigo poderão ser rateados por mais de uma central que vier a compartilhar as instalações, nos termos do regulamento que deverá assegurar o pleno custeio das instalações de conexão ao SIN e as eventuais ampliações e reforços para escoamento da energia.

§ 9º O disposto nos §§ 7º e 8º deste artigo não se aplica aos empreendimentos *offshore* destinados exclusivamente à autoprodução de energia, desde que não exista necessidade de conexão ao SIN ou ao sistema de distribuição de energia elétrica no continente.

Art. 10. A outorga do direito de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será feita por meio de autorização ou de concessão, que deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas obrigatórias:

I - a definição do prisma objeto da outorga;

II - as obrigações do outorgado quanto ao pagamento das participações governamentais, conforme o disposto no art. 13 desta Lei;

III - a obrigatoriedade de fornecimento à Aneel, pelo outorgado, de relatórios, de dados e de informações relativos às atividades desenvolvidas;

IV - o direito de o outorgado assentar ou alicerçar as estruturas destinadas à geração e à transmissão de energia elétrica no leito subaquático, desde que atendidas as normas da autoridade marítima e emitida a licença ambiental pelo órgão competente, observadas as disposições regulamentares;

V - a definição do espaço do leito aquático e do espaço subaquático do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva e de outros corpos hídricos sob domínio da União, ou de servidões, que o outorgado venha a utilizar para passagem de dutos ou cabos, bem como o uso das áreas da União necessárias e suficientes ao seguimento do duto ou cabo até o destino final, sem prejuízo, quando subterrâneos, da destinação da superfície para outros usos, incluído espaço para sinalizações, desde que os usos concomitantes sejam compatíveis;

VI - o prazo da outorga, as metas do projeto, a duração de cada fase e os requisitos e procedimentos para sua renovação, cumpridas todas as obrigações da outorga original;

VII - as condições para extinção da outorga;

VIII - os requisitos de promoção da indústria nacional;

IX - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga; e

X - as demais obrigações do outorgado.

§ 1º É permitida a transferência do termo de outorga mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, desde que o novo outorgado atenda aos requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos de que tratam o *caput* do art. 8º e o § 2º do art. 9º desta Lei.

§ 2º A autorização ou a concessão a que se refere o *caput* deste artigo não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Aneel conforme o disposto na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 11. O contrato de cessão de uso deverá prever 2 (duas) fases, a de avaliação e a de execução.

§ 1º Na fase de avaliação, deverão ser realizados os seguintes estudos para determinação da viabilidade do empreendimento:

I - análise de viabilidade técnica e econômica;

II - estudo prévio de impacto ambiental, a ser realizado para a análise da viabilidade ambiental do empreendimento no procedimento de licenciamento ambiental, nos termos do inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal;

III - avaliação das externalidades dos empreendimentos, bem como de sua compatibilidade e integração com as demais atividades locais, inclusive quanto à segurança marítima, fluvial, lacustre e aeronáutica;

IV - informações georreferenciadas sobre o potencial energético do prisma, incluídos dados sobre velocidade dos ventos, amplitude das ondas, correntes marítimas e outras

informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

§ 2º As informações de que trata este artigo integrarão o banco de dados do inventário brasileiro de energia *offshore*, de acesso público, admitida a definição de prazo de confidencialidade para sua divulgação, conforme o regulamento.

§ 3º Antes da conclusão do prazo definido no contrato de cessão de uso para a fase de avaliação, o outorgado apresentará declaração de viabilidade acompanhada de metas de implantação e operação do empreendimento, conforme o regulamento.

§ 4º A não apresentação da declaração de viabilidade no prazo de duração da fase de avaliação implicará a extinção da outorga em relação ao respectivo prisma, e o outorgado não fará jus a reembolso ou a ressarcimento de qualquer valor adimplido a título de participações governamentais, de indenização ou de benfeitorias.

§ 5º Na fase de execução, serão realizadas as atividades de implantação e operação do empreendimento de aproveitamento de potencial energético *offshore* no respectivo prisma.

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

I - adotar as medidas necessárias para a conservação do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, com destaque para o objeto da outorga e dos respectivos recursos naturais, para a segurança da navegação, das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;

II - realizar projeto de monitoramento ambiental do empreendimento em todas as suas fases, conforme o regulamento;

III - garantir o descomissionamento das instalações em conformidade com o art. 15 desta Lei;

IV - comunicar à ANP ou à Agência Nacional de Mineração (ANM), imediatamente, a descoberta de indício, sudação ou ocorrência de qualquer jazida de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos ou minerais de interesse comercial ou estratégico, conforme o regulamento;

V - comunicar ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a descoberta de bem considerado patrimônio histórico, artístico ou cultural, material ou imaterial;

VI - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar o dano decorrente das atividades de implantação do empreendimento *offshore* de geração e transmissão de energia elétrica objeto da outorga, com ressarcimento à União dos ônus que esta venha a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do outorgado;

VII - adotar as melhores práticas internacionais do setor elétrico e das operações *offshore*, bem como obedecer às normas e aos procedimentos ambientais, técnicos e científicos pertinentes.

Art. 13. O instrumento convocatório e o termo de outorga dele resultante disporão sobre as seguintes participações governamentais obrigatórias:

I - bônus de assinatura, que terá seu valor estabelecido no edital e no respectivo termo de outorga e

corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II - taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km²), cujo pagamento será realizado anualmente;

III - participação proporcional, que será paga mensalmente, a partir da data de entrada em operação comercial, correspondente a percentual, a ser estabelecido no edital, do valor da energia gerada pelo empreendimento, calculado conforme o regulamento.

§ 1º O regulamento disporá sobre a apuração, o pagamento e as sanções pelo inadimplemento ou mora relativos às participações governamentais devidas pelos outorgados.

§ 2º O pagamento do valor correspondente ao bônus de assinatura deverá constar do edital ou do ato convocatório.

Art. 14. A distribuição das participações governamentais previstas no art. 13 desta Lei será feita conforme os seguintes critérios:

I - para o bônus de assinatura e para a taxa de ocupação da área, o valor será destinado à União;

II - para a participação proporcional, o valor será distribuído na seguinte proporção:

a) 50% (cinquenta por cento) para a União;

b) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Estados confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

c) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Municípios confrontantes nos quais estão situadas as

retroáreas de instalações para conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

d) 10% (dez por cento) para os Estados e o Distrito Federal, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE);

e) 10% (dez por cento) para os Municípios, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Municípios (FPM);

f) 5% (cinco por cento) para projetos de desenvolvimento sustentável e econômico habilitados pelo Poder Executivo da União, destinados e repartidos de maneira justa e equitativa às comunidades impactadas nos Municípios confrontantes, conforme o regulamento.

Parágrafo único. Os valores recebidos pela União decorrentes da taxa de ocupação da área deverão ser aplicados prioritariamente em ações destinadas a pesquisa, desenvolvimento e inovação associadas a energia e indústria.

Art. 15. Todos os atos de outorga dos projetos de geração *offshore* deverão conter cláusulas com disposições sobre o respectivo descomissionamento, nos termos do regulamento.

§ 1º O abandono ou o reconhecimento da caducidade não desobrigam da realização de todos os atos previstos para descomissionamento nem do pagamento dos valores devidos pelas participações.

§ 2º A remoção das estruturas do empreendimento considerará o impacto ambiental na formação e na manutenção de recifes artificiais, conforme o regulamento.

Art. 16. As outorgas para finalidades previstas nesta Lei e anteriores à sua entrada em vigor são válidas pelo prazo fixado no termo de outorga.

Art. 17. O CNPE deverá estabelecer as diretrizes necessárias para o cumprimento do disposto no § 1º do art. 5º, no § 4º do art. 6º e no art. 8º desta Lei e determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições.

Art. 18. Aplicam-se subsidiariamente ao aproveitamento de potencial energético *offshore*, no que não forem conflitantes com esta Lei, as Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 7 de julho de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

Art. 19. O *caput* do art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XIX e XX:

“Art. 1º

.....

XIX - promover o aproveitamento econômico racional e sustentável do potencial para geração de energia elétrica no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União; e

XX - incentivar a geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial energético *offshore*.” (NR)

Art. 20. A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 27-A:

“Art. 27-A. Cabe ao órgão competente do Poder Executivo coordenar os leilões de energia elétrica para empreendimentos de geração localizados no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União, bem como os leilões de transmissão para interconexão com a rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN).”

Art. 21. O art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

.....
§ 1º-D Para novos empreendimentos de geração hidrelétricos e termelétricos que utilizam biomassa, biogás, biometano e resíduos sólidos urbanos como fonte de combustível, com potência instalada de até 30 MW (trinta megawatts), os descontos serão mantidos em 50% (cinquenta por cento) por 5 (cinco) anos adicionais e em 25% (vinte e cinco por cento) por outros 5 (cinco) anos, contados da data de publicação deste parágrafo.

.....
§ 1º-K Fica garantido aos empreendimentos a que se referem os incisos I e II do § 1º-C prazo adicional de 36 (trinta e seis) meses para a entrada em operação de todas as suas unidades geradoras,

mantido o direito aos percentuais de redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo.

§ 1º-L Após a entrada em operação de todas as unidades geradoras referidas nos incisos I e II do § 1º-C, a contabilização da redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo será feita retroativamente a partir da data de entrada em operação de cada unidade geradora.

.....”(NR)

Art. 22. A Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º A desestatização da Eletrobras será executada na modalidade de aumento do capital social, por meio da subscrição pública de ações ordinárias com renúncia do direito de subscrição pela União, e serão realizadas a outorga de novas concessões de geração de energia elétrica pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado da data de assinatura dos novos contratos referidos no *caput* deste artigo, e a contratação pelo poder concedente de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, com inflexibilidade de, no mínimo, 70% (setenta por cento), com período de suprimento de 15 (quinze) anos, ao preço máximo equivalente ao preço-teto para geração a gás natural do Leilão A-6 de 2019, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do

Leilão A-6 de 2019, considerado na composição do preço de geração a ser calculado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) o valor da molécula de gás entregue na central de geração, o qual será obtido mediante chamada pública a ser realizada pelos governos estaduais, por meio de sua distribuidora de gás local, no montante de 1.250 MW (mil duzentos e cinquenta megawatts) na Região Nordeste, nas regiões metropolitanas das unidades federativas ou na Região Integrada de Desenvolvimento (Ride), constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, que não possuam na sua capital ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Norte distribuídos nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Centro-Oeste nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Sudeste, divididos igualmente no Triângulo Mineiro e em região atendida pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), além da prorrogação dos contratos de Pequenas Centrais

Hidrelétricas (PCHs), centrais a biomassa e centrais eólicas do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) por 20 (vinte) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, bem como a contratação até 2025 de reserva de capacidade e energia associada proveniente de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) no montante de 3.000 MW (três mil megawatts) na Região Centro-Oeste, 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) nas Regiões Sul e Sudeste e 400 MW (quatrocentos megawatts) nas Regiões Norte e Nordeste, com período de suprimento de 25 (vinte e cinco) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do Leilão A-6 de 2019, respeitado o estabelecido no art. 23 desta Lei.

.....

§ 12. A contratação a ser feita na forma do art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá considerar a disponibilidade de potência e o custo do combustível adquirido para a flexibilidade requerida.

§ 13. A potência instalada de novas térmicas que serão contratadas na Região Centro-

Oeste deverá ser dividida igualmente entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no primeiro semestre de 2025, para entrega até 1º de janeiro de 2031, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Nordeste deverão garantir 500 MW (quinhentos megawatts) ao Estado do Piauí e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Maranhão, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no segundo trimestre de 2024, para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Maranhão e até 1º de janeiro de 2031 no Estado do Piauí, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Norte deverão garantir 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amapá, com contratação até o segundo semestre de 2024, e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amazonas, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), para entrega de energia até 1º de janeiro de 2027 no Estado do Amazonas e para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Amapá.

§ 14. A contratação de 3.000 MW (três mil megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Centro Oeste será inicialmente de 2.000 MW (dois mil megawatts) até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 1.000 MW (mil megawatts) até o primeiro

trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, a contratação de 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Sul e Sudeste será inicialmente de 1.000 MW (mil megawatts), até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 500 MW (quinhentos megawatts) até o primeiro trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, e a contratação de 400 MW (quatrocentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Norte e Nordeste será realizada até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029.

§ 15. Adicionalmente às disposições previstas no § 1º deste artigo, também deverão ser contratados 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e 300 MW (trezentos megawatts) de energia proveniente de eólicas na Região Sul até o segundo semestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030.

§ 16. Caso os montantes definidos neste artigo não sejam contratados integralmente nos anos previstos por inexistência de oferta, as diferenças deverão ser contratadas nos anos subsequentes até

que seja atingido o valor total de capacidade definido para cada objetivo, postergada a data de entrega da energia por igual prazo, e os montantes já contratados até a entrada em vigor deste parágrafo deverão ser abatidos do total estabelecido para a unidade federativa.”(NR)

“Art. 4º

I - o pagamento pela Eletrobras ou por suas subsidiárias, na forma definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor adicionado à concessão pelos novos contratos, recursos que deverão ser utilizados prioritariamente no pagamento da Conta-covid e da Conta Escassez Hídrica;

.....”(NR)

“Art. 7º

§ 6º Os recursos previstos no *caput* deste artigo poderão ser utilizados para modicidade tarifária em busca de redução de impactos tarifários sobre as concessionárias de distribuição.”(NR)

“Art. 23.

I - consideradas as manifestações de concordância já protocoladas pelos geradores contratados de PCHs, centrais a biomassa e centrais eólicas, os seus contratos poderão ser prorrogados pelo prazo de 20 (vinte) anos, contado da data de

vencimento do contrato atual, desde que haja concordância do gerador com as condições apresentadas;

II - os atos de outorga, caso ocorra a prorrogação dos contratos de que trata o inciso I deste *caput*, deverão ser estendidos pelo órgão competente, assegurada a manutenção do mecanismo estabelecido no art. 1º da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, pelo mesmo período de vigência dos contratos prorrogados, não impedindo o exercício pelo gerador, após essa extensão, da prorrogação onerosa estabelecida no art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013;

III - a aceitação da prorrogação prevista no inciso I deste *caput* implicará a alteração do preço atual para o preço-teto do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, corrigido pelo IPCA desde a data do leilão até a assinatura do aditivo, mantido esse índice ou outro que vier a substituí-lo durante o novo contrato;

IV - os empreendimentos referidos no inciso I deste *caput* que aderirem à prorrogação dos contratos existentes não terão direito aos descontos previstos no § 1º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

V - (revogado);

VI - o gerador poderá reduzir, a seu critério, montante de energia do contrato original,

devendo para isso informar o total de energia a ser contratado antes da assinatura do aditivo.” (NR)

Art. 23. O art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 4º e 5º:

“Art. 3º-A

.....

§ 4º A contratação de reserva de capacidade de que trata o *caput* deste artigo será feita na forma de energia de reserva e deverá contemplar:

I - as termelétricas alcançadas pelo inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, em quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional estipulado nos contratos de fornecimento vigentes em 31 de dezembro de 2022;

II - as termelétricas a carvão mineral nacional que possuem Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado (CCEAR) vigentes em 31 de dezembro de 2022 e com previsão de término de CCEAR não superior a 31 de dezembro de 2028.

§ 5º A contratação de que trata o § 4º deste artigo:

I - terá seu termo final em 31 de dezembro de 2050;

II - terá início:

a) a partir de 1º de janeiro de 2025, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo; e

b) no quinto mês subsequente ao mês do término do CCEAR, para as termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo;

III - terá inflexibilidade contratual de 70% (setenta por cento) da capacidade instalada de cada usina ou em valor que possibilite quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional de que tratam os incisos I e II do § 4º deste artigo;

IV - terá a receita ou o preço de venda compostos dos seguintes itens:

a) receita fixa vinculada ao custo de combustível com a inflexibilidade contratual, que terá o valor unitário, em real por megawatt-hora (R\$/MWh), equivalente ao custo variável unitário (CVU) teto para geração a carvão mineral do Leilão de Energia Nova A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação;

b) receita fixa vinculada aos demais itens, que seja contratualmente a diferença entre a receita fixa total contratual e a receita fixa vinculada ao custo de combustível, e que terá valor igual à:

1. receita fixa vinculada aos demais itens dos contratos vigentes em 31 de dezembro de 2022, mantidas as regras de reajuste contratuais, para as

termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo; e

2. média das receitas fixas vinculadas aos demais itens, devidamente recontratadas, nos termos do inciso II do § 4º, e a ponderação da respectiva garantia física comprometida na recontratação, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo;

c) receita variável, que terá o valor unitário, em R\$/MWh, equivalente ao CVU teto para geração a carvão mineral do Leilão A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação.

§ 6º As usinas contratadas na forma do inciso I do § 4º deste artigo deixarão de fazer jus ao reembolso de que trata o inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.” (NR)

Art. 24. O § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.
.....

§ 3º Os empreendimentos referidos no inciso II do *caput* deste artigo, além das disposições dos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei, devem observar os seguintes prazos para dar início à injeção de energia pela central geradora, contados da data de

assinatura do Contrato de Uso do Sistema de
Distribuição (CUSD):

.....

II - 24 (vinte e quatro) meses para
minigeradores de fonte solar; ou

....." (NR)

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua
publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de dezembro de 2023.

SÓSTENES CAVALCANTE
2º Vice-Presidente no exercício da Presidência

Substitutivo da Câmara dos Deputados ao Projeto de Lei nº 11.247 de 2018 do Senado Federal (PLS nº 484/17 na Casa de origem), que "Dispõe sobre a ampliação das atribuições institucionais relacionadas à Política Energética Nacional com o objetivo de promover o desenvolvimento da geração de energia elétrica a partir de fonte eólica localizada nas águas interiores, no mar territorial e na zona econômica exclusiva e da geração de energia elétrica a partir de fonte solar fotovoltaica".

Dê-se ao projeto a seguinte redação:

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*; e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 10.438, de 26 de abril de 2002, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 14.182, de 12 de julho de 2021, 10.848, de 15 de março de 2004, e 14.300, de 6 de janeiro de 2022.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o aproveitamento de bens da União para a geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore*.

§ 1º As atividades de que trata esta Lei estão inseridas na Política Energética Nacional, nos termos da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

§ 2º O disposto nesta Lei não se aplica às atividades de geração de energia hidrelétrica e aos potenciais de recursos minerais.

Art. 2º O direito de uso de bens da União para aproveitamento de potencial para geração de energia elétrica

a partir de empreendimento *offshore* será objeto de outorga pelo Poder Executivo, mediante autorização ou concessão, nos termos desta Lei, bem como da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, no que couber.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - *offshore*: ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental;

II - prisma: prisma vertical de profundidade coincidente com o leito subaquático, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde poderão ser desenvolvidas atividades de geração de energia;

III - extensão da vida útil: troca de equipamentos do empreendimento com vistas a estender o tempo de operação e a vida útil regulatória;

IV - repotenciação: obras que visam ao ganho de potência da central geradora *offshore*, pela redefinição da potência nominal originalmente implantada ou pela elevação da potência máxima de operação, comprovadas no projeto originalmente construído;

V - descomissionamento: medidas executadas para promover o retorno de um sítio ao estado mais próximo possível de seu estado original, após o fim do ciclo de vida do empreendimento;

VI - Declaração de Interferência Prévia (DIP): declaração emitida pelo Poder Executivo com vistas a identificar a existência de interferência do prisma em outras instalações ou atividades;

VII - cessão de uso: contrato administrativo, por prazo determinado, firmado entre a União e o interessado no uso de área *offshore* para exploração de geração de energia elétrica.

Parágrafo único. As expressões "mar territorial", "plataforma continental" e "zona econômica exclusiva" constantes do inciso I do *caput* deste artigo abrangem as áreas a que se referem os incisos V e VI do *caput* do art. 20 da Constituição Federal e correspondem às disposições da Lei n° 8.617, de 4 de janeiro de 1993, bem como da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Art. 4° São princípios e fundamentos da geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial *offshore*:

I - desenvolvimento sustentável;

II - geração de emprego e renda no País;

III - racionalidade no uso dos recursos naturais com vistas ao fortalecimento da segurança energética;

IV - estudo e desenvolvimento de novas tecnologias de energia renovável a partir do aproveitamento da área *offshore*, incluído seu uso de modo a viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio resultante da utilização de energia elétrica produzida de empreendimento *offshore*;

V - desenvolvimento local e regional, preferencialmente com o investimento em infraestrutura e na indústria nacional, bem como com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social, a diversidade, a

evolução tecnológica, o melhor aproveitamento das matrizes energéticas e sua exploração;

VI - harmonização do conhecimento, da mentalidade, da rotina, dos modos de vida e usos tradicionais e das práticas marítimas com o respeito às atividades que tenham o mar e o solo marinho como meio ou objeto de afetação, bem como demais corpos hídricos sob domínio da União;

VII - proteção e defesa do meio ambiente e da cultura oceânica;

VIII - harmonização do desenvolvimento do empreendimento *offshore* com a paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

IX - transparência; e

X - consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetadas pelo empreendimento *offshore*.

Art. 5º A cessão de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* nos termos desta Lei poderá ser ofertada de acordo com os seguintes procedimentos, conforme o regulamento:

I - oferta permanente: procedimento no qual o poder concedente delimita prismas para exploração a partir da solicitação de interessados, na modalidade de autorização;

II - oferta planejada: procedimento no qual o poder concedente oferece prismas pré-delimitados para exploração conforme planejamento espacial do órgão competente, na modalidade de concessão, mediante procedimento licitatório.

§ 1º O regulamento disporá sobre:

I - a definição locacional prévia de setores em que poderão ser definidos prismas a partir de sugestão de interessados ou por delimitação planejada própria;

II - o procedimento para apresentação por interessados, a qualquer tempo, de sugestões de prospectos de prismas, exigida a apresentação de estudo preliminar da área, com definição locacional, análise do potencial energético e avaliação preliminar do grau de impacto socioambiental;

III - o procedimento de solicitação de DIP relativa a cada prospecto de prisma sugerido, incluídos taxas e prazos pertinentes;

IV - as sanções e as penalidades aplicáveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 2º Caso a avaliação de prospectos a que se refere o inciso II do § 1º conclua pela inviabilidade de seu atendimento conjunto na delimitação ou redefinição dos prismas energéticos, sua oferta dar-se-á nos termos do inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 6º Compete ao Poder Executivo, na definição dos prismas a serem ofertados em processos de outorga, observar a harmonização das políticas públicas dos órgãos da União, de forma a evitar ou a mitigar potenciais conflitos no uso dessas áreas, bem como as vedações previstas no § 1º deste artigo.

§ 1º É vedada a constituição de prismas em áreas coincidentes com:

I - blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, no período de vigência dos contratos e respectivas prorrogações;

II - rotas de navegação marítima, fluvial, lacustre ou aérea;

III - áreas protegidas pela legislação ambiental;

IV - áreas tombadas como paisagem cultural e natural nos sítios turísticos do País;

V - áreas reservadas para a realização de exercícios pelas Forças Armadas;

VI - áreas designadas como Termo de Autorização de Uso Sustentável (Taus) no mar territorial.

§ 2º Poderão ser constituídos prismas coincidentes com blocos licitados no regime de concessão ou de partilha de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, ou sob regime de cessão onerosa, desde que haja compatibilidade entre as atividades, nos termos do regulamento.

§ 3º O operador das áreas a que se refere o § 2º deste artigo deverá ser ouvido previamente à outorga do direito de uso de que trata esta Lei, e caberá a ele demonstrar a incompatibilidade entre as atividades.

§ 4º O operador da área a que se refere o § 2º deste artigo terá preferência para receber a outorga de que trata esta Lei, nos termos do regulamento.

§ 5º As áreas pertinentes aos incisos II, III, IV e V do § 1º deste artigo deverão ser estabelecidas pelo Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo deverá definir a entidade pública responsável pela centralização dos requerimentos e dos procedimentos necessários para obtenção da DIP nos prospectos para definição de prisma energético, conforme o regulamento.

§ 7º Os prismas sob outorga na forma desta Lei poderão ser objeto de outorga para outras atividades, caso haja compatibilidade do uso múltiplo com o aproveitamento do potencial energético, atendidos os requisitos e os condicionantes técnicos, de segurança e ambientais das atividades pretendidas.

§ 8º O direito de comercializar créditos de carbono, ou ativos congêneres reconhecidos no âmbito de instrumentos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, oriundos da área outorgada poderá ser incluído no objeto da outorga, nos termos do regulamento.

§ 9º O licenciamento ambiental dos prismas outorgados pela União deverá observar os resultados do Planejamento Espacial Marinho (PEM).

Art. 7º Os prismas sob oferta permanente serão outorgados mediante manifestação por parte de interessados.

§ 1º O regulamento disporá sobre estudos e demais requisitos a serem exigidos para embasar as manifestações de interesse, inclusive quanto à disponibilidade de ponto de interconexão ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

§ 2º Recebida manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente deverá:

- I - publicá-la em extrato, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de processo de chamada pública, com prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, para identificar a existência de outros interessados, os quais, para fins de participação na chamada pública, deverão apresentar qualificação obrigatória mínima, conforme disposto no art. 8º desta Lei.

§ 3º Se houver apenas uma manifestação de interesse em determinado prisma, o poder concedente poderá outorgar autorização nos termos do art. 8º desta Lei, desde que o interessado atenda aos requisitos de qualificação obrigatória mínima disciplinados no regulamento.

§ 4º Se houver mais de uma manifestação de interesse em determinado prisma que se sobreponha total ou parcialmente, o poder concedente deverá submetê-lo à oferta planejada.

Art. 8º O regulamento definirá os requisitos obrigatórios de qualificação técnica, econômico-financeira e jurídica e de promoção da indústria nacional a serem cumpridos pelo interessado em prisma energético resultante de oferta permanente e de oferta planejada.

§ 1º Caberá ao poder concedente definir o valor das respectivas participações governamentais no termo de outorga de cada prisma.

§ 2º Caberá ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, ouvido o Ministério de Minas e Energia, propor ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), os parâmetros de promoção da indústria nacional.

Art. 9º A outorga de prisma sob oferta planejada será precedida de processo licitatório.

§ 1º O poder concedente realizará os estudos ambientais pertinentes para definição e delimitação dos prismas e observará os instrumentos de planejamento e de políticas, planos e programas ambientais aplicáveis.

§ 2º Para efeito de habilitação dos participantes, deverão ser exigidas qualificações técnicas, econômico-financeiras e jurídicas que assegurem a viabilidade de

cumprimento do contrato, com vistas à efetiva implantação e operacionalização do empreendimento de aproveitamento energético *offshore*, nos termos do edital.

§ 3º O edital será acompanhado da minuta básica do respectivo termo de outorga e indicará, obrigatoriamente:

I - o prisma objeto da outorga;

II - as instalações de conexão ao SIN, incluídos as ampliações e os reforços na rede básica que terão sua execução sob responsabilidade da central de geração;

III - as participações governamentais referidas no art. 13 desta Lei;

IV - as obrigações e as garantias financeiras de descomissionamento;

V - os critérios de julgamento e respectivos fatores de ponderação;

VI - os requisitos de promoção da indústria nacional;

e

VII - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga.

§ 4º No julgamento, será considerado como critério, além de outros que o edital expressamente estipular, o maior valor ofertado a título de participações governamentais, nos termos do art. 13 desta Lei, conforme disposto em edital.

§ 5º As instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo, desde que classificadas como de interesse restrito, poderão ser atualizadas por solução tecnicamente equivalente, a pedido do outorgado e a critério do Poder Executivo.

§ 6º O Poder Executivo poderá impor a necessidade de revisão das instalações de conexão ao SIN de que trata o inciso II do § 3º deste artigo na etapa de contratação do uso do sistema, caso o cronograma habilitado no processo licitatório para os empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob modalidade de outorga não seja cumprido.

§ 7º O Poder Executivo estabelecerá o procedimento para integração ao SIN dos empreendimentos de aproveitamento de potencial energético sob outorga e a obrigatoriedade de que os custos de interligação, bem como das ampliações e reforços necessários ao escoamento da energia, sejam de responsabilidade da central geradora.

§ 8º Os custos referidos no § 7º deste artigo poderão ser rateados por mais de uma central que vier a compartilhar as instalações, nos termos do regulamento que deverá assegurar o pleno custeio das instalações de conexão ao SIN e as eventuais ampliações e reforços para escoamento da energia.

§ 9º O disposto nos §§ 7º e 8º deste artigo não se aplica aos empreendimentos *offshore* destinados exclusivamente à autoprodução de energia, desde que não exista necessidade de conexão ao SIN ou ao sistema de distribuição de energia elétrica no continente.

Art. 10. A outorga do direito de uso de bens da União para geração de energia elétrica a partir de empreendimento *offshore* será feita por meio de autorização ou de concessão, que deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas obrigatórias:

I - a definição do prisma objeto da outorga;

II - as obrigações do outorgado quanto ao pagamento das participações governamentais, conforme o disposto no art. 13 desta Lei;

III - a obrigatoriedade de fornecimento à Aneel, pelo outorgado, de relatórios, de dados e de informações relativos às atividades desenvolvidas;

IV - o direito de o outorgado assentar ou alicerçar as estruturas destinadas à geração e à transmissão de energia elétrica no leito subaquático, desde que atendidas as normas da autoridade marítima e emitida a licença ambiental pelo órgão competente, observadas as disposições regulamentares;

V - a definição do espaço do leito aquático e do espaço subaquático do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva e de outros corpos hídricos sob domínio da União, ou de servidões, que o outorgado venha a utilizar para passagem de dutos ou cabos, bem como o uso das áreas da União necessárias e suficientes ao seguimento do duto ou cabo até o destino final, sem prejuízo, quando subterrâneos, da destinação da superfície para outros usos, incluído espaço para sinalizações, desde que os usos concomitantes sejam compatíveis;

VI - o prazo da outorga, as metas do projeto, a duração de cada fase e os requisitos e procedimentos para sua renovação, cumpridas todas as obrigações da outorga original;

VII - as condições para extinção da outorga;

VIII - os requisitos de promoção da indústria nacional;

IX - as sanções e as penalidades cabíveis em caso de não cumprimento das obrigações da outorga; e

X - as demais obrigações do outorgado.

§ 1º É permitida a transferência do termo de outorga mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, desde que o novo outorgado atenda aos requisitos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos de que tratam o *caput* do art. 8º e o § 2º do art. 9º desta Lei.

§ 2º A autorização ou a concessão a que se refere o *caput* deste artigo não confere direito à exploração do serviço de geração de energia elétrica pelo cessionário, que dependerá de autorização outorgada pela Aneel conforme o disposto na Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 11. O contrato de cessão de uso deverá prever 2 (duas) fases, a de avaliação e a de execução.

§ 1º Na fase de avaliação, deverão ser realizados os seguintes estudos para determinação da viabilidade do empreendimento:

I - análise de viabilidade técnica e econômica;

II - estudo prévio de impacto ambiental, a ser realizado para a análise da viabilidade ambiental do empreendimento no procedimento de licenciamento ambiental, nos termos do inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal;

III - avaliação das externalidades dos empreendimentos, bem como de sua compatibilidade e integração com as demais atividades locais, inclusive quanto à segurança marítima, fluvial, lacustre e aeronáutica;

IV - informações georreferenciadas sobre o potencial energético do prisma, incluídos dados sobre velocidade dos ventos, amplitude das ondas, correntes marítimas e outras

informações de natureza climática e geológica, conforme o regulamento.

§ 2º As informações de que trata este artigo integrarão o banco de dados do inventário brasileiro de energia *offshore*, de acesso público, admitida a definição de prazo de confidencialidade para sua divulgação, conforme o regulamento.

§ 3º Antes da conclusão do prazo definido no contrato de cessão de uso para a fase de avaliação, o outorgado apresentará declaração de viabilidade acompanhada de metas de implantação e operação do empreendimento, conforme o regulamento.

§ 4º A não apresentação da declaração de viabilidade no prazo de duração da fase de avaliação implicará a extinção da outorga em relação ao respectivo prisma, e o outorgado não fará jus a reembolso ou a ressarcimento de qualquer valor adimplido a título de participações governamentais, de indenização ou de benfeitorias.

§ 5º Na fase de execução, serão realizadas as atividades de implantação e operação do empreendimento de aproveitamento de potencial energético *offshore* no respectivo prisma.

Art. 12. O outorgado fica obrigado a:

I - adotar as medidas necessárias para a conservação do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, com destaque para o objeto da outorga e dos respectivos recursos naturais, para a segurança da navegação, das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;

II - realizar projeto de monitoramento ambiental do empreendimento em todas as suas fases, conforme o regulamento;

III - garantir o descomissionamento das instalações em conformidade com o art. 15 desta Lei;

IV - comunicar à ANP ou à Agência Nacional de Mineração (ANM), imediatamente, a descoberta de indício, sudação ou ocorrência de qualquer jazida de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos ou minerais de interesse comercial ou estratégico, conforme o regulamento;

V - comunicar ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a descoberta de bem considerado patrimônio histórico, artístico ou cultural, material ou imaterial;

VI - responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar o dano decorrente das atividades de implantação do empreendimento *offshore* de geração e transmissão de energia elétrica objeto da outorga, com ressarcimento à União dos ônus que esta venha a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do outorgado;

VII - adotar as melhores práticas internacionais do setor elétrico e das operações *offshore*, bem como obedecer às normas e aos procedimentos ambientais, técnicos e científicos pertinentes.

Art. 13. O instrumento convocatório e o termo de outorga dele resultante disporão sobre as seguintes participações governamentais obrigatórias:

I - bônus de assinatura, que terá seu valor estabelecido no edital e no respectivo termo de outorga e

corresponderá ao pagamento ofertado na proposta para obtenção da outorga;

II - taxa de ocupação da área, calculada em real por quilômetro quadrado (R\$/km²), cujo pagamento será realizado anualmente;

III - participação proporcional, que será paga mensalmente, a partir da data de entrada em operação comercial, correspondente a percentual, a ser estabelecido no edital, do valor da energia gerada pelo empreendimento, calculado conforme o regulamento.

§ 1º O regulamento disporá sobre a apuração, o pagamento e as sanções pelo inadimplemento ou mora relativos às participações governamentais devidas pelos outorgados.

§ 2º O pagamento do valor correspondente ao bônus de assinatura deverá constar do edital ou do ato convocatório.

Art. 14. A distribuição das participações governamentais previstas no art. 13 desta Lei será feita conforme os seguintes critérios:

I - para o bônus de assinatura e para a taxa de ocupação da área, o valor será destinado à União;

II - para a participação proporcional, o valor será distribuído na seguinte proporção:

a) 50% (cinquenta por cento) para a União;

b) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Estados confrontantes nos quais estão situadas as retroáreas de conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

c) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) para os Municípios confrontantes nos quais estão situadas as

retroáreas de instalações para conexão ao SIN e eventuais reforços necessários para o escoamento da energia;

d) 10% (dez por cento) para os Estados e o Distrito Federal, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE);

e) 10% (dez por cento) para os Municípios, rateados na proporção do Fundo de Participação dos Municípios (FPM);

f) 5% (cinco por cento) para projetos de desenvolvimento sustentável e econômico habilitados pelo Poder Executivo da União, destinados e repartidos de maneira justa e equitativa às comunidades impactadas nos Municípios confrontantes, conforme o regulamento.

Parágrafo único. Os valores recebidos pela União decorrentes da taxa de ocupação da área deverão ser aplicados prioritariamente em ações destinadas a pesquisa, desenvolvimento e inovação associadas a energia e indústria.

Art. 15. Todos os atos de outorga dos projetos de geração *offshore* deverão conter cláusulas com disposições sobre o respectivo descomissionamento, nos termos do regulamento.

§ 1º O abandono ou o reconhecimento da caducidade não desobrigam da realização de todos os atos previstos para descomissionamento nem do pagamento dos valores devidos pelas participações.

§ 2º A remoção das estruturas do empreendimento considerará o impacto ambiental na formação e na manutenção de recifes artificiais, conforme o regulamento.

Art. 16. As outorgas para finalidades previstas nesta Lei e anteriores à sua entrada em vigor são válidas pelo prazo fixado no termo de outorga.

Art. 17. O CNPE deverá estabelecer as diretrizes necessárias para o cumprimento do disposto no § 1º do art. 5º, no § 4º do art. 6º e no art. 8º desta Lei e determinar a adoção das medidas necessárias para a regulamentação do aproveitamento de geração de energia elétrica *offshore*, com indicação de prazo, agências reguladoras e demais entidades competentes do Poder Executivo, entre outras disposições.

Art. 18. Aplicam-se subsidiariamente ao aproveitamento de potencial energético *offshore*, no que não forem conflitantes com esta Lei, as Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 9.074, de 7 de julho de 1995, e 14.133, de 1º de abril de 2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos).

Art. 19. O *caput* do art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XIX e XX:

“Art. 1º

.....

XIX - promover o aproveitamento econômico racional e sustentável do potencial para geração de energia elétrica no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União; e

XX - incentivar a geração de energia elétrica a partir do aproveitamento de potencial energético *offshore*.” (NR)

Art. 20. A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 27-A:

“Art. 27-A. Cabe ao órgão competente do Poder Executivo coordenar os leilões de energia elétrica para empreendimentos de geração localizados no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em outros corpos hídricos sob domínio da União, bem como os leilões de transmissão para interconexão com a rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN).”

Art. 21. O art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

.....
§ 1º-D Para novos empreendimentos de geração hidrelétricos e termelétricos que utilizam biomassa, biogás, biometano e resíduos sólidos urbanos como fonte de combustível, com potência instalada de até 30 MW (trinta megawatts), os descontos serão mantidos em 50% (cinquenta por cento) por 5 (cinco) anos adicionais e em 25% (vinte e cinco por cento) por outros 5 (cinco) anos, contados da data de publicação deste parágrafo.

.....
§ 1º-K Fica garantido aos empreendimentos a que se referem os incisos I e II do § 1º-C prazo adicional de 36 (trinta e seis) meses para a entrada em operação de todas as suas unidades geradoras,

mantido o direito aos percentuais de redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo.

§ 1º-L Após a entrada em operação de todas as unidades geradoras referidas nos incisos I e II do § 1º-C, a contabilização da redução de que tratam os §§ 1º, 1º-A e 1º-B deste artigo será feita retroativamente a partir da data de entrada em operação de cada unidade geradora.

.....”(NR)

Art. 22. A Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º A desestatização da Eletrobras será executada na modalidade de aumento do capital social, por meio da subscrição pública de ações ordinárias com renúncia do direito de subscrição pela União, e serão realizadas a outorga de novas concessões de geração de energia elétrica pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado da data de assinatura dos novos contratos referidos no *caput* deste artigo, e a contratação pelo poder concedente de geração termelétrica movida a gás natural, na modalidade de contratação de reserva de capacidade, com inflexibilidade de, no mínimo, 70% (setenta por cento), com período de suprimento de 15 (quinze) anos, ao preço máximo equivalente ao preço-teto para geração a gás natural do Leilão A-6 de 2019, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do

Leilão A-6 de 2019, considerado na composição do preço de geração a ser calculado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) o valor da molécula de gás entregue na central de geração, o qual será obtido mediante chamada pública a ser realizada pelos governos estaduais, por meio de sua distribuidora de gás local, no montante de 1.250 MW (mil duzentos e cinquenta megawatts) na Região Nordeste, nas regiões metropolitanas das unidades federativas ou na Região Integrada de Desenvolvimento (Ride), constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, que não possuam na sua capital ponto de suprimento de gás canalizado na data de publicação desta Lei, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Norte distribuídos nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Centro-Oeste nas capitais dos Estados ou na região metropolitana ou na Ride, constituída de agrupamento de Municípios abrangidos por diferentes unidades federativas, no montante de 1.000 MW (mil megawatts) na Região Sudeste, divididos igualmente no Triângulo Mineiro e em região atendida pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), além da prorrogação dos contratos de Pequenas Centrais

Hidrelétricas (PCHs), centrais a biomassa e centrais eólicas do Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) por 20 (vinte) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, bem como a contratação até 2025 de reserva de capacidade e energia associada proveniente de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) no montante de 3.000 MW (três mil megawatts) na Região Centro-Oeste, 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) nas Regiões Sul e Sudeste e 400 MW (quatrocentos megawatts) nas Regiões Norte e Nordeste, com período de suprimento de 25 (vinte e cinco) anos, ao preço máximo equivalente ao teto estabelecido para geração da fonte específica do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, com atualização desse valor até a data de publicação do edital específico pelo mesmo critério de correção do Leilão A-6 de 2019, respeitado o estabelecido no art. 23 desta Lei.

.....

§ 12. A contratação a ser feita na forma do art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, deverá considerar a disponibilidade de potência e o custo do combustível adquirido para a flexibilidade requerida.

§ 13. A potência instalada de novas térmicas que serão contratadas na Região Centro-

Oeste deverá ser dividida igualmente entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no primeiro semestre de 2025, para entrega até 1º de janeiro de 2031, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Nordeste deverão garantir 500 MW (quinhentos megawatts) ao Estado do Piauí e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Maranhão, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), com contratação no segundo trimestre de 2024, para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Maranhão e até 1º de janeiro de 2031 no Estado do Piauí, e as novas térmicas que serão contratadas na Região Norte deverão garantir 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amapá, com contratação até o segundo semestre de 2024, e 750 MW (setecentos e cinquenta megawatts) ao Estado do Amazonas, mantida a inflexibilidade de 70% (setenta por cento), para entrega de energia até 1º de janeiro de 2027 no Estado do Amazonas e para entrega até 1º de janeiro de 2030 no Estado do Amapá.

§ 14. A contratação de 3.000 MW (três mil megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Centro Oeste será inicialmente de 2.000 MW (dois mil megawatts) até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 1.000 MW (mil megawatts) até o primeiro

trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, a contratação de 1.500 MW (mil e quinhentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Sul e Sudeste será inicialmente de 1.000 MW (mil megawatts), até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e de 500 MW (quinhentos megawatts) até o primeiro trimestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030, e a contratação de 400 MW (quatrocentos megawatts) de capacidade e energia associada de centrais hidrelétricas de até 50 MW (cinquenta megawatts) na Região Norte e Nordeste será realizada até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029.

§ 15. Adicionalmente às disposições previstas no § 1º deste artigo, também deverão ser contratados 250 MW (duzentos e cinquenta megawatts) de energia proveniente do hidrogênio líquido a partir do etanol na Região Nordeste até o segundo semestre de 2024, com entrega até 31 de dezembro de 2029, e 300 MW (trezentos megawatts) de energia proveniente de eólicas na Região Sul até o segundo semestre de 2025, com entrega até 31 de dezembro de 2030.

§ 16. Caso os montantes definidos neste artigo não sejam contratados integralmente nos anos previstos por inexistência de oferta, as diferenças deverão ser contratadas nos anos subsequentes até

que seja atingido o valor total de capacidade definido para cada objetivo, postergada a data de entrega da energia por igual prazo, e os montantes já contratados até a entrada em vigor deste parágrafo deverão ser abatidos do total estabelecido para a unidade federativa.”(NR)

“Art. 4º

I - o pagamento pela Eletrobras ou por suas subsidiárias, na forma definida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), de que trata a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor adicionado à concessão pelos novos contratos, recursos que deverão ser utilizados prioritariamente no pagamento da Conta-covid e da Conta Escassez Hídrica;

.....”(NR)

“Art. 7º

§ 6º Os recursos previstos no *caput* deste artigo poderão ser utilizados para modicidade tarifária em busca de redução de impactos tarifários sobre as concessionárias de distribuição.”(NR)

“Art. 23.

I - consideradas as manifestações de concordância já protocoladas pelos geradores contratados de PCHs, centrais a biomassa e centrais eólicas, os seus contratos poderão ser prorrogados pelo prazo de 20 (vinte) anos, contado da data de

vencimento do contrato atual, desde que haja concordância do gerador com as condições apresentadas;

II - os atos de outorga, caso ocorra a prorrogação dos contratos de que trata o inciso I deste *caput*, deverão ser estendidos pelo órgão competente, assegurada a manutenção do mecanismo estabelecido no art. 1º da Lei nº 13.203, de 8 de dezembro de 2015, pelo mesmo período de vigência dos contratos prorrogados, não impedindo o exercício pelo gerador, após essa extensão, da prorrogação onerosa estabelecida no art. 2º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013;

III - a aceitação da prorrogação prevista no inciso I deste *caput* implicará a alteração do preço atual para o preço-teto do Leilão A-6 de 2019 para empreendimentos sem outorga, corrigido pelo IPCA desde a data do leilão até a assinatura do aditivo, mantido esse índice ou outro que vier a substituí-lo durante o novo contrato;

IV - os empreendimentos referidos no inciso I deste *caput* que aderirem à prorrogação dos contratos existentes não terão direito aos descontos previstos no § 1º do art. 26 da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996;

V - (revogado);

VI - o gerador poderá reduzir, a seu critério, montante de energia do contrato original,

devendo para isso informar o total de energia a ser contratado antes da assinatura do aditivo.” (NR)

Art. 23. O art. 3º-A da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 4º e 5º:

“Art. 3º-A

.....
§ 4º A contratação de reserva de capacidade de que trata o *caput* deste artigo será feita na forma de energia de reserva e deverá contemplar:

I - as termelétricas alcançadas pelo inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, em quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional estipulado nos contratos de fornecimento vigentes em 31 de dezembro de 2022;

II - as termelétricas a carvão mineral nacional que possuem Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado (CCEAR) vigentes em 31 de dezembro de 2022 e com previsão de término de CCEAR não superior a 31 de dezembro de 2028.

§ 5º A contratação de que trata o § 4º deste artigo:

I - terá seu termo final em 31 de dezembro de 2050;

II - terá início:

a) a partir de 1º de janeiro de 2025, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo; e

b) no quinto mês subsequente ao mês do término do CCEAR, para as termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo;

III - terá inflexibilidade contratual de 70% (setenta por cento) da capacidade instalada de cada usina ou em valor que possibilite quantidade correspondente ao consumo do montante mínimo de compra de carvão mineral nacional de que tratam os incisos I e II do § 4º deste artigo;

IV - terá a receita ou o preço de venda compostos dos seguintes itens:

a) receita fixa vinculada ao custo de combustível com a inflexibilidade contratual, que terá o valor unitário, em real por megawatt-hora (R\$/MWh), equivalente ao custo variável unitário (CVU) teto para geração a carvão mineral do Leilão de Energia Nova A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação;

b) receita fixa vinculada aos demais itens, que seja contratualmente a diferença entre a receita fixa total contratual e a receita fixa vinculada ao custo de combustível, e que terá valor igual à:

1. receita fixa vinculada aos demais itens dos contratos vigentes em 31 de dezembro de 2022, mantidas as regras de reajuste contratuais, para as

termelétricas alcançadas pelo inciso II do § 4º deste artigo; e

2. média das receitas fixas vinculadas aos demais itens, devidamente recontratadas, nos termos do inciso II do § 4º, e a ponderação da respectiva garantia física comprometida na recontratação, para as termelétricas alcançadas pelo inciso I do § 4º deste artigo;

c) receita variável, que terá o valor unitário, em R\$/MWh, equivalente ao CVU teto para geração a carvão mineral do Leilão A-5/2021, com atualização desse valor até a data de contratação pelo mesmo critério de correção do referido leilão, aplicada a mesma regra de reajuste durante o período de contratação.

§ 6º As usinas contratadas na forma do inciso I do § 4º deste artigo deixarão de fazer jus ao reembolso de que trata o inciso V do *caput* do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.” (NR)

Art. 24. O § 3º do art. 26 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.
.....

§ 3º Os empreendimentos referidos no inciso II do *caput* deste artigo, além das disposições dos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei, devem observar os seguintes prazos para dar início à injeção de energia pela central geradora, contados da data de

assinatura do Contrato de Uso do Sistema de
Distribuição (CUSD):

.....

II - 24 (vinte e quatro) meses para
minigeradores de fonte solar; ou

....." (NR)

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua
publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de dezembro de 2023.

SÓSTENES CAVALCANTE
2º Vice-Presidente no exercício da Presidência

2

PARECER N° DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 42, de 2022, do Senador Mecias de Jesus, que *altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos*, para dispor sobre a interrupção das operações, e dá outras providências.

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

De iniciativa do Senador Mecias de Jesus, o projeto sob exame pretende modificar a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

A proposição contém apenas três artigos, sendo que o primeiro estabelece o objetivo da lei, em redação semelhante à ementa.

O segundo artigo promove três alterações na lei supracitada. A primeira acrescenta dispositivo para vedar a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial. A segunda alteração estabelece que, em qualquer situação, é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a concessionária às penalidades na esfera civil e administrativa. A terceira alteração estabelece que incumbe à concessionária disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais.

O último artigo prevê cláusula de vigência imediata, em se convertendo o PL em lei.

Segundo esclarece o autor, o objetivo do projeto é evitar que o usuário de serviço público seja surpreendido repentinamente e sem aviso prévio com a suspensão das operações pela concessionária, além de garantir canais de comunicação entre concessionária e usuário.

A matéria foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à qual caberá a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao PL no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas, agências reguladoras pertinentes e outros assuntos correlatos.

Não há vício quanto à constitucionalidade e à juridicidade no PL nº 42, de 2022, pois é compatível com o texto constitucional e atende às regras de boa técnica legislativa.

Quanto ao mérito, concordamos com a justificativa do autor da proposição de que a Lei nº 8.987, de 1995, carece de atualização para impedir que empresas em grave situação financeira atuem como concessionária de serviço público. Uma empresa em recuperação judicial, precisamos admitir, não tem condições financeiras de assumir a prestação de um serviço público, conforme a própria lei das concessões exige.

A evolução tecnológica alterou consideravelmente a realidade da comunicação das empresas com os seus clientes desde 1995, quando foi criada a Lei das Concessões. É providencial, portanto, a atualização que a proposição promove de forma que as concessionárias sejam obrigadas a disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais. Não podemos admitir que uma empresa hoje em dia efetue interrupções de suas operações sem que faça prévia comunicação em redes sociais.

A proposição, entretanto, merece aperfeiçoamento, uma vez que o autor cita, como uma das motivações para a proposição, o transtorno que

sofreram os passageiros da empresa Itapemirim. A empresa iniciou suas operações quando o grupo empresarial já se encontrava em recuperação judicial. Ocorre que a exploração do transporte aéreo regular de passageiros no Brasil é feita por meio de autorização, e de fato, não possui características de serviço público, mas, sim, de atividade econômica fiscalizada.

Para que os dispositivos apresentados pelo autor da proposição alcancem a prestação de serviço de transporte aéreo regular, estes devem ser acrescidos também à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Apresentamos emenda para incluir essas modificações ao CBA.

A fim de que os operadores, autoridades e demais setores envolvidos possam se preparar, nossa sugestão é que a cláusula de vigência seja de 90 dias.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 42, de 2022, na forma do substitutivo abaixo:

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 42, DE 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre a interrupção das operações, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º

Parágrafo único. É vedada a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.” (NR)

“Art. 6º

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso oficial à imprensa e nas redes sociais, quando:

§ 5º Em qualquer situação é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a concessionária às penalidades na esfera civil e administrativa.” (NR)

“Art. 31.

IX – disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais.”

.....” (NR)

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 174–A.

§ 1º

§ 2º É vedada a autorização de operações de transporte aéreo regular a pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.

§ 3º Em qualquer situação é vedada a interrupção repentina das operações de transporte aéreo regular sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando a autorizatária às penalidades previstas na esfera civil e administrativa, na forma da regulamentação da autoridade de aviação civil.

§ 4º As autorizatárias de transporte aéreo regular de passageiros deverão disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 42, DE 2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

AUTORIA: Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)



[Página da matéria](#)



Gabinete do Senador Mecias de Jesus

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº

2022

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para dispor sobre a interrupção das operações e dá outras providências

Art. 2º. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

Art. 2º

Parágrafo único. É vedada a participação de pessoa jurídica ou consórcio de empresas em recuperação judicial.

Art. 6º

§ 3º. Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso oficial à imprensa e nas redes sociais, quando: (NR)

.....



SF/22529.31601-23

§ 5º. Em qualquer situação é vedada a interrupção repentina das operações sem prévia comunicação oficial à imprensa e nas redes sociais, sujeitando à concessionária as penalidades na esfera civil e administrativa.

.....
Art. 31.
.....

IX – disponibilizar atendimento aos usuários por meio telefônico gratuito, e-mail e redes sociais.

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é evitar que o usuário de serviço público seja surpreendido repentinamente e sem aviso prévio da suspensão das operações pela concessionária, além de garantir canais de comunicação entre concessionária e usuário nos casos de interrupção na prestação do serviço.

No episódio mais recente, milhares de passageiros da Itapemirim ficaram sem voar na semana do Natal e sem resposta da empresa que, conforme regras da ANAC deveria realocar esses passageiros em outras aeronaves e prestar todo o atendimento em relação a alimentação e hospedagem. Não foi o que aconteceu. Os passageiros ficaram no aeroporto a própria sorte, sem nenhum tipo de atendimento por parte da empresa que também não estabeleceu um canal de comunicação com os passageiros prejudicados que ficaram sem nenhum tipo de informação.

Outro fato que chama a atenção diz respeito à delegação para operar linhas aéreas pelo poder concedente a um grupo empresarial que está em recuperação judicial. Conforme noticiado pela imprensa em geral, empresas do grupo Itapemirim apresentavam sérios problemas financeiros que culminaram em um pedido de recuperação judicial no ano de 2016.

Como é notório, a recuperação judicial é um instrumento legal que visa evitar que uma empresa com problemas financeiros termine suas atividades. Nesse sentido, ela é utilizada quando há graves crises ou endividamento exacerbado. Ora, uma empresa em recuperação judicial não tem condições financeiras de assumir a prestação de um serviço público, conforme a própria Lei das concessões exige. É totalmente incompatível com o disposto na referida Lei.

Esse tipo de distorção legal tem que ser corrigido para impedir que empresas em grave situação financeira atuem como concessionária de serviço público.

Penso que a oportunidade é propícia para ir além e, também deixar expresso na Lei não somente a obrigação da concessionária em avisar previamente a interrupção da



prestação do serviço, mas, determinar os meios pelos quais ela deve ocorrer. Da forma como consta no § 3º do art. 6º da Lei 8.987/95, o texto fica vago. Para ser eficaz, é preciso que a informação seja oficial na imprensa e nas redes sociais.

Por fim, é imperioso fazer constar na Lei que nenhuma situação autoriza a concessionária a interromper abruptamente as operações sem prévia comunicação oficial, pegando os usuários de surpresa.

As alterações legais que ora proponho vão no sentido de atualizar a Lei e garantir segurança jurídica aos usuários de serviços públicos.

Diante do exposto, por ser de relevância social, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 02 de fevereiro de 2022.

Senador MECIAS DE JESUS
(REPUBLICANOS/RR)



SF/25529.31601-23

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995 - Lei das Concessões de Serviços Públicos; Lei de Concessões; Lei Geral das Concessões - 8987/95

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1995;8987>

- art6_par3

3

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4238, de 2023 (PL nº 6097/2009), do Deputado Cleber Verde, que *dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)*.

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 4.238, de 2023, que *dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)*.

O PL é constituído de três artigos. O art. 1º determina que as distribuidoras de energia elétrica e a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) deverão avisar com antecedência de dois meses a realização de audiências públicas, e estabelece como serão feitos os avisos de convocação. O art. 2º autoriza a Aneel a expedir os atos necessários ao cumprimento das exigências feitas no art. 1º. O art. 3º constitui a cláusula de vigência.

O autor justificou sua iniciativa argumentando que a energia elétrica é componente primordial na dignidade da pessoa humana e seu custo deve ser discutido com a sociedade de forma ampla e transparente. Como as audiências públicas realizadas pelas distribuidoras costumam caracterizar-se pela baixa presença dos consumidores, o autor julga necessário melhorar a divulgação das convocações das audiências públicas.

Após aprovação na Câmara dos Deputados, o PL nº 4.238, de 2023, de autoria do Deputado Cleber Verde, foi remetido ao Senado e

distribuído para as Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Agricultura e Reforma Agrária (CRA).

À proposição não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que tratam de transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes, e outros assuntos correlatos. Há, portanto, a aderência das competências da CI ao tema tratado pelo projeto de lei em análise.

O PL prevê que as distribuidoras deverão divulgar, nas duas notas fiscais de consumo mensal de energia imediatamente anteriores à audiência, a data de sua realização. Essa notificação não implicará qualquer ônus para o consumidor. Para ressaltar a informação, as letras do aviso deverão vir em corpo e tamanho pelo menos duas vezes maior que o tamanho usado na descrição do valor a pagar. Os avisos de convocação conterão, também, informações sobre a data, o local, o horário e o objeto das audiências públicas. A proposição faz ainda duas exigências. A primeira é a de que o local destinado à realização da audiência deverá comportar pelo menos 140 pessoas. A segunda é a de que toda audiência deverá contar com a presença obrigatória de um dos diretores da Aneel.

No mérito, é louvável a intenção do autor de estimular a maior participação dos consumidores nas audiências públicas promovidas pelas distribuidoras e pela Aneel. Nada mais justo do que os consumidores menores terem voz ativa nos rumos do setor, ao invés de as decisões ficarem só nas mãos das empresas e dos grandes agentes. Com sua participação, esses consumidores poderão contribuir para aperfeiçoar a prestação dos serviços de distribuição de energia e eventualmente reduzir custos.

III – VOTO

Diante do exposto, nos pronunciamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.238, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 185/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: Envio de proposição para apreciação

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.097, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário

Apresentação: 30/08/2023 12:11:18.793 - MESA

DOC n.851/2023

* CD230816058100*
eXEdit



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 4238, DE 2023

(nº 6.097/2009, na Câmara dos Deputados)

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

[- Texto do projeto de lei da Câmara](#)



[Página da matéria](#)

Dispõe sobre a convocação de audiências públicas promovidas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os avisos de convocação de audiências públicas a serem realizadas pelas distribuidoras de energia elétrica e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deverão ser divulgados pelas distribuidoras nas 2 (duas) notas fiscais de consumo mensal de energia imediatamente anteriores à data de realização das audiências, sem qualquer ônus para o consumidor.

§ 1º As letras dos avisos de convocação de que trata este artigo deverão ter corpo e tamanho pelo menos 2 (duas) vezes maior que o usado na descrição do valor a pagar nas notas fiscais referidas no *caput* deste artigo.

§ 2º Os avisos de convocação deverão conter informações sobre a data, o local, o horário e o objeto das audiências públicas.

§ 3º O local destinado à realização da audiência pública deverá dispor de, no mínimo, 140 (cento e quarenta) assentos para acomodar os consumidores, os agentes do setor de energia elétrica e os demais interessados.

§ 4º Às audiências públicas a que se refere esta Lei deverá estar presente, obrigatoriamente, um dos diretores da Aneel.

Art. 2º A Aneel poderá expedir os atos necessários ao cumprimento desta Lei, bem como criar novos meios de

divulgação dos avisos de convocação das audiências públicas, observado, no que couber, o disposto na legislação de proteção ao consumidor.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de de 2023.

ARTHUR LIRA
Presidente

4

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.444, de 2024, do Senador Carlos Viana, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

De autoria do Senador Carlos Viana, o projeto de lei sob exame pretende modificar o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) para dispor que a retificação no bilhete de passagem do nome ou agnome ocorra sem ônus para o passageiro.

Ademais, a proposição insere comando no CBA a fim de determinar que o passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o passageiro desistir da viagem por motivo de força maior, devidamente justificado, nos casos estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Por fim, o Projeto de Lei ora em análise estabelece que a interrupção da viagem, a desistência, ou o não comparecimento para embarque em voos contratados, não autoriza o transportador a cancelar o trecho da volta, nem os trechos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem, desde que o passageiro comunique tais fatos à respectiva companhia aérea com antecedência mínima de setenta e duas horas do horário do voo do trecho inicial.

A vigência da norma se daria na data de sua eventual publicação.

O autor da proposição explicita que a medida proposta pretende evitar cobranças abusivas e injustas, conferir maior perenidade às regras então exaradas pela ANAC e maior segurança jurídica ao usuário do transporte aéreo.

A matéria foi distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC), para decisão terminativa.

A proposição não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre transporte aéreos, como é o caso do PL ora em análise.

Consideramos que a proposição atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. Em conformidade com o disposto no art. 22, da Constituição Federal (CF), compete privativamente à União legislar sobre direito aeronáutico (inciso I), e sobre trânsito e transporte (inciso XI,). Além disso, a proposição não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República, contidos no art. 61, § 1º, da CF.

A proposição ora em análise não conflita com nenhuma outra legislação. Também não há impedimento quanto à regimentalidade, ou seja, o PL é aderente às normas regimentais desta Casa, e não há reparos a fazer quanto a sua técnica legislativa.

No mérito, acompanhando o autor, entendemos que a aprovação da proposição é uma medida justa e evita que os passageiros do transporte aéreo sejam desproporcionalmente penalizados em prol das companhias aéreas.

Ademais, a alteração proposta permite, conforme atesta o autor, que comandos propostos no PL já constantes de regulamentos da ANAC possam ter a perenidade e segurança que a Lei proporciona.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei nº 1.444, de 2024, e, no mérito, pela sua **aprovação**.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 1444, DE 2024

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.

AUTORIA: Senador Carlos Viana (PODEMOS/MG)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2024

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivos na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica, para impedir a cobrança de multas nos casos que especifica.

Art. 2º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 227-A. O erro no preenchimento do nome, sobrenome ou agnome do passageiro deverá ser corrigido pelo transportador sem ônus ao passageiro.

§ 1º Caberá ao passageiro solicitar a correção até o momento do check-in.

§ 2º No caso de voo internacional que envolva operadores diferentes (interline), os custos da correção podem ser repassados ao passageiro.

§ 3º Não se aplica o disposto no §2º deste artigo nos casos em que o erro decorrer de fato imputado ao transportador.

§ 4º A correção do nome não altera o caráter pessoal e intransferível da passagem aérea.

.....
.....
Art. 229. O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem



ou se o passageiro desistir da viagem, por motivo de força maior, devidamente justificado, nos casos estabelecidos pela ANAC.

Art. 229-A. A interrupção da viagem, a desistência, ou o não comparecimento para embarque em voos contratados, não autoriza o transportador a cancelar:

I- o trecho da volta;

II- os trechos subsequentes indicados no respectivo bilhete de passagem, desde que o passageiro comunique a respectiva companhia aérea com antecedência mínima de setenta e duas horas do horário do voo do trecho inicial.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O contrato de transporte aéreo de pessoas é regido pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), pelo Código Civil e por Resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O CBA está em vigor há trinta e dois anos e precisa ser aperfeiçoado, principalmente no tocante ao tratamento draconiano dispensado aos passageiros pelas companhias aéreas. Vislumbramos três oportunidades de aperfeiçoamento, que passamos a analisar. A primeira se refere ao cancelamento do trecho de volta quando o passageiro não se apresenta para o embarque no trecho de ida. Até 2016, a consequência imediata para o usuário em caso de no-show era ver seu bilhete de volta automaticamente cancelado.

Após a vigência da Resolução nº 400, de 2016, da ANAC, desde que o passageiro comunique à companhia aérea do seu desejo de utilizar a passagem de volta, o trecho não é cancelado, tampouco há cobrança de multas. Por outro lado, se o passageiro permanecer silente, a companhia poderá efetuar o cancelamento.



O projeto que ora apresentamos aprimora o texto da Resolução nº 400, de 2016, da ANAC, para proibir o cancelamento automático do trecho de ida ainda que o passageiro não informe o transportador que não o utilizará.

O segundo ponto, que precisa ser acrescentado na legislação, é obrigar o transportador a efetuar correções nos nomes dos passageiros sem custos.

A correção do nome do passageiro sem ônus é medida já adotada na Resolução da ANAC. Apenas trazemos o texto contido na Resolução para a Lei, de maneira a torná-lo mais perene. Por fim, a última alteração legal que entendemos necessária é vedar a cobrança de multas quando da desistência do passageiro, por motivo de força maior.

Estamos falando de fatos ou eventos imprevisíveis ou de difícil previsão, que não podem ser evitados e que escapam à vontade do passageiro, como problemas de saúde, acidentes, fenômenos da natureza, etc. Como à lei cabe apenas estabelecer princípios gerais, conferimos à ANAC a responsabilidade para estabelecer os casos de força maior que devem ser considerados.

O que buscamos com este Projeto de Lei é evitar cobranças abusivas e injustas, conferir maior perenidade às regras ora apresentadas e maior segurança jurídica ao usuário do transporte aéreo. Considerando a relevância do tema, contamos com o engajamento das Senadoras e dos Senadores para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica (1986) - 7565/86

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>

5

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Aviso nº 1, de 2019, do Tribunal de Contas da União, que *encaminha cópia do Acórdão nº 2190/2019 - TCU, que trata de auditoria operacional para avaliar as concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais - Procrofe (TC 012.624/2017-9).*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao conhecimento desta Comissão o Aviso especificado na epígrafe, que contém cópia do Acórdão nº 2.190, de 2019, proferido nos autos do processo TC 012.624/2017-9, decorrente de auditoria operacional acerca das concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (Procrofe), com o objetivo de avaliar a performance dos serviços públicos postos à disposição da sociedade, relacionados à qualidade, à segurança e à tempestividade dos investimentos, tendo em vista os aspectos dos produtos entregues e seu real custo para sociedade brasileira.

A auditoria operacional ocorreu em resposta a demanda do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MP/TCU) que ingressou, em 7/11/2016, com representação (TC 031.985/2016-5), apontando vícios na condução dos contratos das concessões rodoviárias a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), relacionados à inserção de novos investimentos, sem licitação, e também à postergação e à supressão de investimentos originalmente pactuados, com consequente ônus para os usuários das rodovias e para a sociedade.

Para tanto, o TCU autorizou, por meio do Acórdão 2869/2016 – TCU – Plenário, a realização de fiscalização com o objetivo de avaliar o desempenho dos serviços públicos disponibilizados pelas concessionárias de rodovias federais em termos de qualidade, segurança e tempestividade dos

investimentos, considerando aspectos dos produtos entregues e o real custo para a sociedade brasileira.

Na mesma linha, em 25/9/2017, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (CVT) endereçou ao TCU comunicado no qual solicita uma realização de auditoria com o objetivo de avaliar a efetividade do modelo brasileiro de concessões rodoviárias, com especial atenção à relação custo-benefício dos respectivos contratos (TC 029.001/2017-0).

II – ANÁLISE

A auditoria teve por objeto os 21 contratos de concessões de rodovias federais firmados entre os exercícios de 1994 a 2015, os quais constituem o Procrofe.

Conforme dispõe o relatório:

“[...] optou-se por avaliar a performance da prestação dos serviços públicos disponibilizados nas rodovias federais concedidas, primordialmente, aferindo-se o nível de implementação das melhorias previstas nos próprios contratos de concessão, mas também com comparações entre as Etapas do Procrofe e, quando possível, entre os serviços e melhoras do Procrofe e os oferecidos em rodovias não concedidas, administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), buscando-se padrões em aspectos nos quais há similaridade entre as melhorias e serviços públicos fornecidos pelos dois modelos.

15. Em alguns exames foram consideradas como referências as condições das rodovias, relacionadas à segurança, à qualidade, antes de serem concedidas, em comparação com suas condições após serem concedidas à iniciativa privada. Buscou-se também comparar investimentos, segurança e qualidade dos serviços prestados nas rodovias concedidas com aqueles fornecidos em outras rodovias, não concedidas.

16. Assim, os critérios gerais utilizados como parâmetros para fundamentar as análises ora apresentadas foram adimplemento contratual e comparações históricas e com organizações que realizam atividades semelhantes.”

A auditoria realizada considerou inadequada a estruturação do Procrofe. Foram solicitadas a ANTT e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA informações acerca da estrutura do Procrofe, a fim de se verificar em que grau o programa conta com elementos estruturais que

proporcionem acompanhamento de seu desempenho e monitoração dos seus resultados pelos gestores, bem como com suficientes ferramentas para tomada de decisões que visem a aperfeiçoá-lo, otimizando seus resultados.

De acordo com o relatório, as informações trazidas pelos gestores revelaram que o Procrofe não tem finalidade, objetivos, metas, produtos e atividades concebidos de acordo com as melhores práticas, de modo que à Administração faltam ferramentas de auxílio à tomada de decisões referentes ao programa, bem como não se identificou formalização de planejamento estratégico ou qualquer documento que estruture e defina tais características e atributos essenciais ao programa. Ainda conforme o relatório, o MTPA admite que não foram estabelecidos metas e indicadores, nem no início nem no decorrer do Procrofe, com vistas a medir sua economicidade, eficiência, eficácia e efetividade, e que não foram produzidos documentos de avaliação do programa.

O relatório aponta que as informações trazidas aos autos pela ANTT e pelo MTPA indicam que o Procrofe se constitui de um conjunto de contratos de concessões de rodovias federais, sem definição de atributos estruturais de planejamento, desenvolvimento, monitoramento de resultados e aperfeiçoamento contínuo do programa, sem os quais sua gestão resta sem robusto ferramental para orientação decisória.

A despeito do entendimento de que o Procrofe visa a proporcionar resultados de interesse público, seus objetivos não estão devidamente definidos, e uma atuação sem propósito claramente definido não pode ser efetivamente avaliada, dificultando até mesmo verificar se os dispêndios e os esforços envolvidos mostram-se compensadores, ou se seria melhor não comprometer recursos com tais atividades.

Em consequência da ausência de definição de objetivos do Procrofe, inexistem também indicadores e metas que proporcionem razoável avaliação do desempenho do conjunto das concessões de rodovias e orientação para o aperfeiçoamento do programa em geral.

O relatório considerou também que o Procrofe apresentou desempenho insuficiente. Foram avaliados os seguintes aspectos: ampliação de capacidade da infraestrutura rodoviária (duplicações e implementação de vias marginais e faixas adicionais); segurança dos usuários, por meio da análise de estatísticas de acidentes; volume de investimentos; e qualidade, com base em pesquisas da CNT e de opinião de usuários.

O relatório de auditoria trouxe as seguintes considerações quanto ao desempenho do Procrofe em duplicações, implementação de vias marginais e implementação de faixas adicionais:

“232. No âmbito da amostra examinada, os indicadores revelaram que a programação de investimentos de ampliação de capacidade é constantemente alterada nos contratos de concessão de rodovias. Em síntese, são raros os casos onde o cronograma original é cumprido, de forma que, na maioria dos itens examinados, as obras são objeto de atrasos e reprogramações.

233. Nos contratos da 1ª Etapa de concessões, mais antigos em relação aos demais, observou-se que grande parte dos investimentos programados já foram concluídos, porém, com atrasos médios que variam de três a seis anos, aproximadamente.

234. Nos contratos da 2ª Etapa, registra-se um cenário onde grande parte dos investimentos programados ainda não foi concluída, mesmo já ultrapassados cerca de oito anos do seu início. Pode-se afirmar que, em média, aproximadamente 40% foram realizados. Em função disso, o atraso médio absoluto varia, em média, de dois a quatro anos, aproximadamente.

235. Na 3ª Etapa de concessões, em que pese o pouco tempo decorrido desde o início da concessão (quatro a cinco anos), observa-se um baixíssimo desempenho na realização dos investimentos. Em média, os atrasos já alcançam dois anos. Ademais, nota-se que a tendência é de piora desses números, uma vez que diversas obras previstas ainda não foram iniciadas.

236. Em linhas gerais, também, nota-se que as modificações contratuais ocorridas ao longo dos contratos, tanto sob o aspecto físico quanto financeiro, têm como resultado uma elevação dos custos das obras. Destaca-se neste aspecto as alterações contratuais ocorridas nas rodovias da 1ª Etapa de concessões, onde os custos são sensivelmente superiores às demais, a preços atualizados.

237. Quanto aos prazos contratados, quase todas as melhorias sofrem de relevantes atrasos em sua execução. Por exemplo, o menor índice de atraso apurado refere-se às faixas adicionais da 2ª Etapa, onde mais da metade das intervenções se encontravam atrasadas em 2017.

238. Em resumo, mesmo se um só subgrupo da amostra apresentasse os melhores índices de atraso apurados, a maior parte das melhorias nele previstas apresentaria algum atraso, que em média seria de cerca de um ano e quatro meses, ou um terço do prazo inicialmente estipulado para sua conclusão.”

O relatório também fez o exame do desempenho do Procrofe em duplicações, implementação de vias marginais e implementação de faixas

adicionais, ante o desempenho da execução de tais melhorias em rodovias federais não concedidas.

Desse exame, quanto a duplicação de rodovias, resultaram as seguintes considerações:

“244. O levantamento revelou que, em geral, os contratos de duplicações de rodovias não concedidas sofrem menores variações na previsão de investimentos, em comparação com as duplicações previstas nos contratos de concessão, em valores proporcionais. Fato que pode ser explicado pelo prazo alongado dos contratos de concessão, em comparação com os administrados pelo Dnit.

245. Quanto à execução financeira das obras, percebe-se um desempenho sensivelmente superior nos contratos firmados pelo Dnit (76,92% contra 19,29%), para aquelas obras contratadas entre 2008 e 2012. Isso pode refletir a tese de que, uma vez que o Dnit remunera as empresas de acordo com medições mensais, isto é, paga o que de fato teria sido executado em cada mês, as empresas encontram mais estímulo para concluir as obras.

246. Para as obras contratadas pelo Dnit a partir de 2013, o desempenho financeiro teve uma queda acentuada, alcançando um índice de 23,51%, valor próximo ao desempenho físico das concessões da 3ª Etapa. Nesse aspecto, portanto, nota-se uma semelhança entre os resultados apresentados pelas rodovias concedidas e não concedidas.

247. Nessa comparação, percebeu-se um avanço no desempenho quando há estímulos contratuais para o cumprimento dos prazos pactuados. Conforme registrado anteriormente, a condição da cobrança de pedágio à execução de 10% das obras de duplicação impulsionou as concessionárias a implementarem tais serviços em menor prazo.

248. A quantidade de empreendimentos com algum atraso, embora quase total na 2ª Etapa e nos contratos do Dnit firmados entre 2008 e 2012, se mostrou ligeiramente menor nos casos de rodovias não concedidas. Apesar de metade dos contratos de obras firmados desde 2013 apresentarem algum atraso, esse índice ainda se mostrou significativamente menor do que o apurado para as duplicações da 3ª Etapa, em que todas as duplicações estão atrasadas.”

Quanto à implementação de vias marginais e faixas adicionais, o relatório trouxe o seguinte:

“250. Para as faixas adicionais e vias marginais, os resultados se mostraram semelhantes àqueles obtidos na comparação das obras de duplicação.

251. Quanto ao desempenho financeiro dos contratos firmados entre 2008 e 2012, os contratos de obras (índice de 90,28%) apresentaram um resultado melhor em relação às rodovias não concedidas (índice de 68,51%), em razão dos estímulos contratuais que são maiores nas rodovias administradas pelo Dnit.

252. Da mesma forma, quando se inverte o mecanismo de incentivos, o desempenho das concessões da 3ª etapa se mostra um pouco melhor quando comparado ao dos contratos pactuados pelo Dnit a partir de 2013. Entretanto, os resultados, em geral, se mostram ainda aquém do esperado, conforme as conclusões trazidas a seguir.

O relatório conclui nos seguintes termos:

“253. Portanto, em termos de eficácia e tempestividade, o desempenho, no âmbito do Procofe, dos empreendimentos de duplicações e de implementação de vias marginais e de faixas adicionais tem se mostrado significativamente aquém do contratado junto às concessionárias, revelando-se, inclusive, inferior à performance de execução dos empreendimentos executados em rodovias não concedidas, via contratação de obras por parte da Administração.

254. Esse desempenho produz efeitos que transcendem o aspecto administrativo e atingem amplamente os usuários do serviço público, os quais deixam de usufruir de uma maior segurança em vias duplicadas ou com melhorias.

255. Por exemplo, estudo da CNT, denominado Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura, avaliou as estatísticas de acidentes ocorridos em 2017 em trechos ondulados ou montanhosos, nos quais se verificou que a maioria dos acidentes com colisões frontais (65,1%) e com saída de pista (70,6%) ocorreram onde não havia faixa adicional de subida. Conseqüentemente, o maior registro de mortes decorrentes de colisões frontais (68,8%) e de saída de pista (71%) também ocorreu onde não havia faixa adicional de subida (peça 124, p. 94-5).

256. Tais números, vistos em conjunto com os aqui verificados, referentes à implementação de faixas adicionais, com atrasos médios de 2,15 e 1,33 anos, 58,44% e 100% de itens com algum atraso e execução física de 51,29% e de 0,00% (nenhuma execução) do originariamente previsto para até 2016/2017, respectivamente, na 1ª e na 2ª Etapas, alarmam quanto às conseqüências da inexecução contratual em concessões e sua eventual tolerância.

257. Também serve de exemplo da importância da eficácia e tempestividade na implementação das melhorias contratadas os dados, do mesmo estudo, referentes a pistas simples de mão dupla, comparados com dados de rodovias duplicadas: em 2017, mais da metade dos acidentes fatais ocorreram em rodovia de pista simples

(54,0%), gerando 71,5% das mortes de trânsito nas rodovias. Assim o estudo aponta que, naquele ano, os acidentes foram mais graves nas pistas simples (14,3 óbitos por 100 acidentes), em relação àqueles que ocorreram em pista dupla: com canteiro central (7,1), com barreira (5,7) ou com faixa central (9,5) separando os fluxos opostos de veículos. Isso significa que ocorreram entre 150,9% e 50,5% mais óbitos em pistas simples do que nas pistas duplas (peça 124, p. 92-3). Em outros termos, para cada duas mortes em pista dupla naquele ano, houve em média de três a cinco mortes em pistas simples.

258. Essas estatísticas, somadas aos índices encontrados para a duplicação de rodovias concedidas, atrasos médios de 4,41 e 1,88 anos, e execução física de 31,75% e 31,03% do originariamente previsto para até 2016/2017, respectivamente, na 1ª e na 2ª Etapas, também alarmam quanto às consequências da inexecução contratual em concessões e sua eventual tolerância.”

No que se refere a Segurança na malha rodoviária federal concedida, o relatório trouxe o seguinte:

“267. No período examinado, de 2007 a 2017, houve tendência de queda nas médias diárias de acidentes por quilômetro na malha rodoviária federal. O indicador revelou reduções de 67,7% (de 29,65 para 9,58) nas rodovias concedidas e de 44,07% (de 5,14 para 2,87) nas não concedidas; em se tratando de acidentes graves, quedas de 81,56% e 30,67%, respectivamente.

268. Assim, os resultados mostram uma redução mais acentuada dos acidentes nas rodovias federais concedidas, em comparação com aquelas administradas pelo Dnit. [...]

271. Apesar de a tendência de queda no período entre 2007 e 2017 se mostrar mais acentuada em rodovias concedidas, as médias diárias de acidentes por quilômetro [nº de acidentes por mil km] apuradas em tais rodovias, que variaram de 29,6 para 9,6, se mostram significativamente superiores às verificadas nas não concedidas, que foram de 5,1 a 2,9, aproximadamente. Em outros termos, tal índice em rodovias concedidas equivale a cerca de 5,77 vezes o apurado em rodovias não concedidas no primeiro período, e a aproximadamente 3,33 vezes no último. Em se tratando de acidentes graves, cerca de 3,01 no primeiro, e de 2,17 no último.

272. Em função da ausência de informações sobre o tráfego de veículos em todas essas rodovias, resta prejudicada uma conclusão comparativa dos dados. Todavia, é possível notar a sensibilidade dos números apresentados pelas rodovias federais concedidas em relação aos dados totais no Brasil. Nesse sentido, maiores reduções dos acidentes na malha federal concedida certamente trarão melhores índices finais, levadas em conta todas as rodovias federais. [...]

282. As rodovias concedidas, as quais em geral concentram maior fluxo de veículos, mostram-se mais sensíveis às melhorias relacionadas à segurança viária. Exemplificam isso estatísticas referentes a trechos sem duplicação de rodovias ou sem implementação de faixas adicionais de subida, ampliações que contribuem para reduzir o número de acidentes.

283. Cabe repisar, neste momento, alusão feita anteriormente neste trabalho. Conforme aponta estudo publicado pela CNT, denominado Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura, em 2017 mais da metade dos acidentes fatais ocorreram em rodovias de pista simples (54,0%), gerando 71,5% das mortes no trânsito. Assim o estudo aponta que os acidentes foram mais graves nas pistas simples de mão dupla (14,3 óbitos por 100 acidentes), em relação àqueles que ocorreram em pista dupla: com canteiro central (7,1), com barreira (5,7) ou com faixa central (9,5) separando os fluxos opostos de veículos. Isso significa que naquele ano ocorreram entre 150,9% e 50,5% mais óbitos em pistas simples de mão dupla do que nas pistas duplas. Em outros termos, para cada duas mortes em pista dupla, ocorreram em média de três a cinco mortes em pistas simples de mão dupla.

284. O estudo avaliou também as estatísticas de acidentes ocorridos em 2017 em trechos ondulados ou montanhosos, nos quais se verificou que a maioria dos acidentes com colisões frontais (65,1%) e com saída de pista (70,6%) ocorreram onde não havia faixa adicional de subida. Conseqüentemente, o maior registro de mortes decorrentes de colisões frontais (68,8%) e de saída de pista (71%) também ocorreu onde não havia faixa adicional de subida (peça 124, p. 2-5). [...]

298. Conclui-se, portanto, que as rodovias federais concedidas, em razão de suas características de fluxo e das estatísticas de acidentes nos últimos anos, se mostram mais sensíveis quanto à segurança, em comparação geral com a malha não concedida federal, tendo a adequada implementação das melhorias relevante papel na preservação da vida de seus usuários.”

No quesito custos suportados pela sociedade (economicidade), o relatório de auditoria apontou que as tarifas de pedágio sobem em valores acima da inflação, apesar do nível de inadimplemento contratual, especialmente quanto ao desempenho na execução dos investimentos em ampliação de capacidade. De acordo com o relatório, a diferença entre a tarifa praticada e aquela reajustada pela inflação reflete o impacto de renegociações contratuais ocorridas ao longo do tempo. Isso porque, à medida de que novos serviços ou investimentos são aditivados nos contratos de concessão, a tarifa é revisada de modo a refletir o reequilíbrio contratual. Foi constatado que as tarifas praticadas nas concessões da 1ª Etapa, superam a variação da inflação em patamares de 19,79% a 79,9%; da 2ª Etapa,

decorridos dez anos de contrato, de 16,59% a 43,01%; e, da 3ª Etapa, de 2,36% a 33,65%, decorridos cerca de 4 anos do início dos contratos.

O relatório pontuou que a concessão de financiamento pelo BNDES implica na sociedade arcar basicamente com a diferença entre as condições de captação do recurso pelo poder público (aproximadamente o valor da taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - Selic) e as condições oferecidas às concessionárias (ao ano, a Taxa de Juros de Longo Prazo, TJLP, mais 2%, para a 3ª Etapa, por exemplo).

De acordo com o relatório, em 2014, por exemplo, a diferença, custeada pela sociedade, representaria aproximadamente 4,65% (Selic de 11,65% - Juros de 2% - TJLP de 5%). Isso equivaleria a um subsídio anual potencial, sobre todos os recursos liberados até então, sem atualização, da ordem de R\$ 403 milhões ao programa de concessões, via BNDES, considerando os valores apresentados pela ANTT (4,65% dos R\$ 8.662.968.484,55 liberados até aquele ano). A arrecadação total de pedágios no Procrofe, no mesmo ano de 2014, foi de aproximadamente R\$ 3,6 bilhões, também em valores históricos, de modo que os subsídios podem ter proporcionado mais de 11% adicionais às empresas, consideradas de forma global.

Conforme ponderou o relatório, considerando a estimada magnitude dos valores subsidiados e a apurada inexecução da implementação de melhorias ante o cronograma originariamente pactuado, bem como os Termos de Ajustamento de Conduta pactuados, resta claro o peso adicional de tais financiamentos de concessões do Procrofe sobre os usuários diretos e demais cidadãos.

A relevância das liberações de recursos pelo BNDES se evidencia pelo seu percentual na captação total de recursos das concessionárias em alguns anos, referente às suas principais fontes de receita (financiamentos, aportes da União e pedágios), chegando a ser a principal fonte em 2014, com 52,59%, e atingindo ainda 40,13% e 36,04% dos totais captados em 2011 e em 2010.

Quanto ao volume de investimentos nas rodovias federais concedidas, o relatório de auditoria pontuou que a Agência Reguladora apura os quantitativos de investimentos com base em informações contábeis fornecidas pelas concessionárias.

O relatório ressalta ainda que, além das dificuldades na obtenção de informações suficientes para apuração da monta de investimentos realizados, há razoável possibilidade de comprometimento da fidedignidade das informações disponíveis.

Observou-se também que os valores publicados pela Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR) para os investimentos das concessionárias são discrepantes dos valores apresentados pela ANTT.

Quanto à qualidade das rodovias federais concedidas (relatórios da CNT e opinião dos usuários), sendo ausentes informações estruturadas e indicadores da ANTT acerca dessa questão, foram examinados os resultados das Pesquisas CNT de Rodovias efetuadas de 2007 a 2017, a fim de se verificar o impacto das concessões por meio de cotejamento dos resultados das avaliações das vias no ano anterior a cada concessão e em 2017.

A ausência de dados e informações padronizadas impede uma avaliação acurada sobre as melhorias que as concessões de rodovias trouxeram para os usuários. Sem tais informações gerenciais estruturadas, a ANTT tem publicados registros de apenas duas pesquisas de opinião dos usuários, efetuadas em 2005 e 2014, além de Termos de Registros de Ocorrência (TROs), emitidos nas fiscalizações realizadas pela agência.

De acordo com o relatório, a despeito de o índice geral da pesquisa de 2005 ser de 6,93 (em espectro de 1 a 10) e o da pesquisa de 2014 (IGS) ser de 62,08%, os diferentes métodos e critérios utilizados impedem razoável comparação, a fim de se verificar se, na visão dos usuários, houve melhora ou piora da malha concedida entre as épocas dessas pesquisas.

Tendo por base os relatórios da CNT, apurou-se melhora em 44% das avaliações nos trechos concedidos, outras 46% revelaram mesmo nível e 10%, piora, em relação às verificações realizadas antes das concessões.

Entretanto, relatou-se melhora significativa apenas no quesito de sinalização. Nos demais itens, e inclusive no aspecto geral, os percentuais de avaliações em que se verificou mesmo nível de qualidade superaram os percentuais de melhora, havendo, das 39, quatro avaliações de piora (cerca de 10,3%) e oito (cerca de 20,5%) avaliações de trechos cujo estado foi considerado 'regular' antes das concessões, mas não apresentaram melhora em sua qualidade após concedidos.

Tendo em vista as constatações acima descritas, o Tribunal de Contas da União, em sessão do Plenário, acordou em:

“9.1. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elabore mecanismos de tratamento das informações contábeis apresentadas pelas concessionárias, incluso testes substantivos, para que seja possível identificar, com segurança razoável, os montantes efetivamente aplicados pelas empresas a título de investimentos em concessões rodoviárias federais, em consonância com os arts. 24, inciso IV, 26, inciso VII, e 28, inciso I, da Lei 10.233/2001 c/c o art. 30 da Lei 8.987/1995; (seção X do voto)

9.2. recomendar, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU:

9.2.1. ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.2.1.1. desenvolver, em atenção ao Decreto 9.203/2017, planejamento estratégico para o Procofe, com ferramentas de governança e gestão que proporcionem avaliação e informações gerenciais para orientação decisória dos gestores, contemplando, no mínimo, a definição das diretrizes, objetivos e metas mensuráveis do programa; a elaboração de indicadores de desempenho, a fim de proporcionar transparência à execução, ao acompanhamento e à avaliação do programa; a implementação do sistema de gestão de riscos; (seção V do voto)

9.2.1.2. adotar, por ocasião da realização dos estudos preconizados no art. 24, inciso III, da Lei 10.233/2001, a análise Value for Money e o Comparativo do Setor Público como formas de avaliar a economia, eficácia e a eficiência do modelo de contratação e auxiliar as autoridades competentes na tomada de decisão acerca de conceder à iniciativa privada ou prover diretamente a exploração de rodovias, em homenagem ao princípio da transparência e da motivação dos atos administrativos; (seção VIII do voto)

9.2.2. à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.2.2.1. elaborar, de forma integrada ao planejamento estratégico indicado no subitem 9.2.1.1, indicadores referentes à qualidade das rodovias integrantes do Procofe e dos serviços prestados pelas concessionárias, com padrões que permitam avaliar a evolução dos trechos concedidos e dos serviços neles prestados, a fim de verificar se houve atendimento aos parâmetros contratados e orientar as decisões dos gestores do poder concedente e da autarquia, bem como das concessionárias, com vistas à melhoria contínua e ao

aperfeiçoamento da atuação das entidades, em atendimento ao art. 29, incisos VII e X, da Lei 8.987/1995; (seção VI do voto)

9.2.2.2. estabelecer, no planejamento e na execução da pesquisa de satisfação do usuário, periodicidade mínima, metodologia comparativa, tratamento dos dados, divulgação em formato de fácil compreensão ao público, bem como critérios e procedimentos destinados a utilizar os resultados obtidos nas pesquisas com ações efetivas de controle e de melhoria da qualidade em relação às principais demandas dos usuários, em atendimento ao disposto no art. 23 da Lei 13.460/2017; (seção IX do voto)

9.2.2.3. reavaliar os mecanismos regulatórios, administrativos e contratuais dos ajustes em andamento, relativos à 1ª, 2ª e 3ª Etapas do Procofe, observada a necessária vinculação ao instrumento convocatório, a fim de garantir a execução tempestiva das obras que representam investimentos de ampliação de capacidade pelas concessionárias, para que seja alcançado o desempenho eficiente e eficaz dos contratos de concessão; (seção VI do voto)

9.2.2.4. avaliar a possibilidade de buscar ferramentas mais eficientes para o cálculo de investimentos, custos operacionais e demais obrigações, tendo em vista a elevada assimetria informacional e a repercussão na tarifa de pedágio;

9.3. determinar, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres que, no prazo de 60 (sessenta) dias, apresentem ao TCU, separadamente, planos de ação com vistas ao atendimento das recomendações elencadas no item 9.2, contendo, no mínimo, as medidas a serem adotadas, os responsáveis pelas ações e o prazo previsto para a sua implementação, ou a justificativa para seu não atendimento; [...]"

As providências constantes do acórdão devem ser tomadas pelo Poder Executivo, cabendo ao Congresso Nacional o exercício da função fiscalizatória de forma a contribuir para o desfecho das pendências que foram observadas pelo TCU.

III – VOTO

Em face do exposto, considerando o teor do Acórdão nº 2190/2019 – TCU – Plenário, proponho que esta Comissão:

- a) tome conhecimento do Aviso nº 1, de 2019;
- b) encaminhe requerimento de informações ao Ministro dos Transportes sobre o andamento do atendimento das determinações e

recomendações contidas no Acórdão nº 2190/2019 – TCU – Plenário (Processo nº TC 012.624/2017-9), consoante o Aviso nº 1, de 2010 (Aviso nº 570-Seses-TCU-Plenário, de 12 de setembro de 2019), nos termos da minuta a seguir apresentada; e

c) remeta o processado ao arquivo.

REQUERIMENTO Nº , DE 2023

Nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, e considerando o Ato da Mesa nº 1, de 2001, solicito que sejam requeridas ao Ministro de Estado dos Transportes informações acerca do andamento do atendimento as determinações e recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU), contidas no Acórdão nº 2.190, de 2019 – TCU – Plenário (Processo nº TC 012.624/2017-9).

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

AVISO Nº 1, DE 2019

(nº 570/2019, na origem)

Encaminha cópia do Acórdão nº 2190/2019 - TCU, que trata de auditoria operacional para avaliar as concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais - Procrofe (TC 012.624/2017-9).

AUTORIA: Tribunal de Contas da União

DOCUMENTOS:

- [Texto do aviso](#)

- [Documentos complementares](#)

https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/documento/acordao-completo*/NUMACORDAO%253A2190%2520ANOACORDAO%253A2019/DTRELEVANCIA%20desc,%20NUMACORDAOINT%20desc/0/%20?uuid=1044f8e0-e46b-11e9-a82c-6b1998e7b441



[Página da matéria](#)

Aviso nº 570-Seses-TCU-Plenário

Brasília-DF, 12 de setembro de 2019.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Acórdão nº 2190/2019 proferido pelo Plenário desta Corte nos autos do processo nº TC 012.624/2017-9, que trata de auditoria operacional para avaliar as concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (Procrofe), relatado pelo Ministro BRUNO DANTAS na Sessão Ordinária de 11/9/2019.

Por oportuno, informo que o relatório e o voto que fundamentam essa deliberação podem ser acessados no endereço eletrônico www.tcu.gov.br.

Esclareço, ainda, que este Tribunal poderá encaminhar a Vossa Excelência, caso solicitado, cópia desses documentos sem custos.

Atenciosamente,


ANA ARRAES

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

A Sua Excelência o Senhor
Senador MARCOS ROGÉRIO
Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal - CI
Praça dos Três Poderes, Senado Federal, Anexo II,
Ala Senador Alexandre Costa, Sala 11-B
Brasília - DF



ACÓRDÃO Nº 2190/2019 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 012.624/2017-9.
2. Grupo I – Classe de Assunto: V – Relatório de Auditoria
3. Responsáveis: não há.
4. Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres; Ministério da Infraestrutura.
5. Relator: Ministro Bruno Dantas.
6. Representante do Ministério Público: Procurador Rodrigo Medeiros de Lima.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRodoviaAviação).
8. Representação legal:
 - 8.1. Luciano Bandeira Campos, representando Ministério da Infraestrutura.
 - 8.2. Paulo Sergio Bezerra dos Santos e outros, representando Agência Nacional de Transportes Terrestres.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de auditoria operacional acerca das concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (Procrofe), com o objetivo de avaliar a performance dos serviços públicos postos à disposição da sociedade, relacionados à qualidade, à segurança e à tempestividade dos investimentos, tendo em vista aspectos dos produtos entregues e seu real custo para sociedade brasileira,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elabore mecanismos de tratamento das informações contábeis apresentadas pelas concessionárias, inclusive testes substantivos, para que seja possível identificar, com segurança razoável, os montantes efetivamente aplicados pelas empresas a título de investimentos em concessões rodoviárias federais, em consonância com os arts. 24, inciso IV, 26, inciso VII, e 28, inciso I, da Lei 10.233/2001 c/c o art. 30 da Lei 8.987/1995; (seção X do voto)

9.2. recomendar, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU:

9.2.1. ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.2.1.1. desenvolver, em atenção ao Decreto 9.203/2017, planejamento estratégico para o Procrofe, com ferramentas de governança e gestão que proporcionem avaliação e informações gerenciais para orientação decisória dos gestores, contemplando, no mínimo, a definição das diretrizes, objetivos e metas mensuráveis do programa; a elaboração de indicadores de desempenho, a fim de proporcionar transparência à execução, ao acompanhamento e à avaliação do programa; a implementação do sistema de gestão de riscos; (seção V do voto)

9.2.1.2. adotar, por ocasião da realização dos estudos preconizados no art. 24, inciso III, da Lei 10.233/2001, a análise Value for Money e o Comparativo do Setor Público como formas de avaliar a economia, eficácia e a eficiência do modelo de contratação e auxiliar as autoridades competentes na tomada de decisão acerca de conceder à iniciativa privada ou prover diretamente a exploração de rodovias, em homenagem ao princípio da transparência e da motivação dos atos administrativos; (seção VIII do voto)

9.2.2. à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.2.2.1. elaborar, de forma integrada ao planejamento estratégico indicado no subitem 9.2.1.1, indicadores referentes à qualidade das rodovias integrantes do Procrofe e dos serviços

prestados pelas concessionárias, com padrões que permitam avaliar a evolução dos trechos concedidos e dos serviços neles prestados, a fim de verificar se houve atendimento aos parâmetros contratados e orientar as decisões dos gestores do poder concedente e da autarquia, bem como das concessionárias, com vistas à melhoria contínua e ao aperfeiçoamento da atuação das entidades, em atendimento ao art. 29, incisos VII e X, da Lei 8.987/1995; (seção VI do voto)

9.2.2.2. estabelecer, no planejamento e na execução da pesquisa de satisfação do usuário, periodicidade mínima, metodologia comparativa, tratamento dos dados, divulgação em formato de fácil compreensão ao público, bem como critérios e procedimentos destinados a utilizar os resultados obtidos nas pesquisas com ações efetivas de controle e de melhoria da qualidade em relação às principais demandas dos usuários, em atendimento ao disposto no art. 23 da Lei 13.460/2017; (seção IX do voto)

9.2.2.3. reavaliar os mecanismos regulatórios, administrativos e contratuais dos ajustes em andamento, relativos à 1ª, 2ª e 3ª Etapas do Procrofê, observada a necessária vinculação ao instrumento convocatório, a fim de garantir a execução tempestiva das obras que representam investimentos de ampliação de capacidade pelas concessionárias, para que seja alcançado o desempenho eficiente e eficaz dos contratos de concessão; (seção VI do voto)

9.2.2.4. avaliar a possibilidade de buscar ferramentas mais eficientes para o cálculo de investimentos, custos operacionais e demais obrigações, tendo em vista a elevada assimetria informacional e a repercussão na tarifa de pedágio;

9.3. determinar, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres que, no prazo de 60 (sessenta) dias, apresentem ao TCU, separadamente, planos de ação com vistas ao atendimento das recomendações elencadas no item 9.2, contendo, no mínimo, as medidas a serem adotadas, os responsáveis pelas ações e o prazo previsto para a sua implementação, ou a justificativa para seu não atendimento;

9.4. recomendar à Segecex que avalie a conveniência e oportunidade de incluir, nos trabalhos de fiscalização do próximo exercício, ação de controle com foco nos custos das concessões rodoviárias federais, incluídos, além da tarifa de pedágio, os custos indiretos, na forma de benefícios fiscais e creditícios, contemplando os aspectos abordados na seção VIII do voto;

9.5. anexar cópia desta deliberação aos autos de representação acerca de possíveis vícios na condução das concessões rodoviárias a cargo da ANTT (TC 031.985/2016-5), para subsidiar o deslinde do processo;

9.6. dar ciência deste acórdão à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, tendo em vista a solicitação de auditoria com o objetivo de avaliar a efetividade do modelo brasileiro de concessões rodoviárias, com especial atenção à relação custo-benefício dos respectivos contratos e o disposto no item 9.2 do Acórdão 878/2018-TCU-Plenário;

9.7. dar ciência deste acórdão ao Ministério da Infraestrutura, à Agência Nacional de Transportes Terrestres, ao Conselho e à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

10. Ata nº 35/2019 – Plenário.

11. Data da Sessão: 11/9/2019 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2190-35/19-P.



13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Ana Arraes (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Raimundo Carreiro e Bruno Dantas (Relator).

13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.

13.3. Ministros-Substitutos presentes: André Luís de Carvalho e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

ANA ARRAES

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

(Assinado Eletronicamente)

BRUNO DANTAS

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

Procuradora-Geral

6



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que *torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.*

Relator: Senador **LUIS CARLOS HEINZE**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei – PL - nº 361, de 2022, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que “torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro determina que as distribuidoras de energia elétrica incluam na fatura enviada aos seus consumidores um endereço eletrônico no qual estejam dispostos, com



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

atualização semanal: o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional – SIN -; a data em que esse nível foi apurado; as fotos dos reservatórios mencionados, tiradas na data em que seus níveis foram apurados. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, a autora destaca a importância de o consumidor verificar a real situação dos reservatórios das hidrelétricas e, com isso, comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

O PL foi remetido à Comissão de Meio Ambiente (CMA), onde foi aprovado no dia 5 de julho de 2023, e, em caráter terminativo, a esta Comissão.

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O RISF, em seu art. 104, estipula que a Comissão de Serviços de Infraestrutura – CI - tem competência para opinar sobre matérias pertinentes a “*transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes*” e “*outros assuntos correlatos*”. Como o PL trata da prestação do serviço público de distribuição de energia elétrica, seu objeto se alinha claramente às competências da CI.

Sobre a constitucionalidade, a Constituição Federal – CF - estabelece, no art. 21, inciso XII, alínea “b”, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços e



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

instalações de energia elétrica. Ressalta-se que a distribuição de energia elétrica é um desses serviços. Adicionalmente, o art. 22, inciso IV, da CF prevê que compete privativamente à União legislar sobre energia. A CF também especifica, em seu art. 48, que cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União. Importante notar que o PL nº 361, de 2022, não versa sobre matérias de competência exclusiva do Presidente da República explicitadas no art. 61 da CF. Assim, o tema tratado pelo PL nº 361, de 2022, orbita no campo de atuação material e legislativa do Poder Legislativo da União estabelecido pela CF.

Não foi identificado qualquer aspecto associado à injuridicidade da proposição.

O projeto não implica aumento de despesa ou diminuição de receita do Orçamento Geral da União - OGU -, de forma que não há óbice em relação ao atendimento aos preceitos das normas orçamentárias vigentes.

No que tange à técnica legislativa, é preciso ponderar que a proposição cria legislação esparsa, pois, em vez de modificar leis existentes, sugere uma nova. Isso desconsidera o inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No que tange ao mérito, cabe ressaltar que a autora do PL em análise identificou corretamente um problema que aflige o setor elétrico: a dificuldade de compreensão das chamadas bandeiras tarifárias. Contudo, pelas razões expostas a seguir, identificamos alguns aspectos que desaconselham a aprovação da proposição.

Primeiramente, deve ser observado que o nível dos reservatórios brasileiros já é divulgado periodicamente no site do Operador Nacional do Sistema Elétrico - ONS: <https://www.ons.org.br/paginas/energia->



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

[agora/reservatorios](#). A partir dessa informação, poder-se-ia pressupor que, para atender ao proposto pelo PL, bastaria às distribuidoras incluir esse endereço eletrônico nas faturas que enviam a seus consumidores. Contudo, o PL exige fotos atualizadas semanalmente dos reservatórios, gerando custos adicionais ao setor elétrico ou ao ONS, que inevitavelmente serão repassados aos consumidores.

Em segundo lugar, não é possível garantir que o consumidor acessará o endereço eletrônico disponibilizado na fatura. Ainda que o consumidor o acesse, a foto de um reservatório cheio ou vazio não é informação suficiente para um entendimento completo da situação conjuntural ou estrutural do setor elétrico.

Por exemplo, mesmo com um reservatório cheio, o ONS pode optar por usar termelétricas para preservar água, considerando uma previsão de crise hídrica para um futuro próximo. Ou seja, há risco de as fotos, sem uma contextualização adequada, gerarem efeito contrário ao pretendido pelo PL. A propósito, a razão das bandeiras tarifárias é justamente traduzir a situação hidrológica do sistema elétrico aos consumidores, utilizando as cores de um sinal de trânsito, de forma simplificada.

Em terceiro lugar, o PL pode sobrecarregar visualmente a fatura de energia elétrica, produzindo uma espécie de poluição visual do documento. Como resultado, informações básicas, como o consumo de energia elétrica, podem receber menos atenção por parte do consumidor. Para comprovar o risco apontado, cabe mencionar dois estudos: “Ensaio Comportamentais Aplicáveis a Consumidores de Energia Elétrica para Aperfeiçoamento das Bandeiras Tarifárias”, de autoria de Daniel Cardoso Danna¹, e “Ciências comportamentais

¹ Danna, Daniel Cardoso. *Ensaio Comportamentais Aplicáveis a Consumidores de Energia Elétrica para Aperfeiçoamento das Bandeiras Tarifárias*. Dissertação –



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

e políticas públicas: o uso do SIMPLES MENTE em projetos de inovação”, de autoria de Antonio Claret Campos Filhos, João Sigora e Manuel Bonduki². Ambos os estudos mostram que as faturas de energia elétrica atuais não destacam adequadamente as bandeiras tarifárias e outras informações relevantes, o que prejudica o entendimento pelos consumidores desse adicional tarifário. Em virtude dessa conclusão, os estudos sugerem um *layout* mais limpo para essas faturas.

Em quarto lugar, o PL associou a disponibilização das informações e fotos dos reservatórios à compreensão da necessidade das bandeiras tarifárias. Nesse sentido, deve ser observado que os dois estudos citados anteriormente analisam justamente a visão negativa dos consumidores em relação às bandeiras tarifárias, ou seja, a rejeição a uma intervenção regulatória que, na prática, permite a redução do valor das tarifas de energia elétrica. Os autores apontam soluções diferentes daquelas propostas pelo PL, uma vez que concluem que a forma de apresentação das bandeiras tarifárias deve ser aprimorada.

Os aspectos acima apresentados ilustram a existência de evidências de que dificuldade de compreensão das bandeiras tarifárias está associada à forma como elas são apresentadas ao consumidor, inclusive por meio das faturas de energia elétrica. É preciso enfatizar que o enfrentamento desse problema envolve estudos experimentais com os próprios consumidores.

Só assim será possível identificar uma forma de apresentação dos aspectos conjunturais e estruturais do setor elétrico que justificaram uma cobrança adicional para cobrir o acionamento de usinas mais caras. Caso

(*Mestrado em Administração Pública*). Brasília: Instituto Brasiliense de Direito Público - Escola de Administração de Brasília, 2019.

² Campos Filho, Antonio Claret; Sigora, João; Bonduki, Manuel. *Ciências comportamentais e políticas públicas: o uso do SIMPLES MENTE em projetos de inovação*. Brasília: Enap, 2020.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

contrário, corremos o risco de gerar desinformação e prejudicar ainda mais o correto entendimento do setor elétrico, cujo funcionamento é complexo. Dessa forma, no lugar de aprovarmos uma determinação como a proposta pelo PL em análise, entendemos ser mais adequado sugerir ao Poder Executivo que dê atenção ao tema.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela rejeição do PL nº 361, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2024

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador LUIS CARLOS HEINZE, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 361, DE 2022

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

AUTORIA: Senadora Rose de Freitas (MDB/ES)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2022

Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.



SF/22409.51167-61

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica fica obrigada a informar, na fatura de seus consumidores, um endereço eletrônico no qual estejam dispostas, com atualização semanal, as seguintes informações:

I - o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional;

II – a data em que o nível de que trata o inciso I do *caput* deste artigo foi apurado;

III - as fotos dos reservatórios de que trata o inciso I do *caput* deste artigo, tiradas na data em que os seus níveis foram apurados.

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

JUSTIFICAÇÃO

O consumidor brasileiro vem pagando, já faz alguns anos, cada vez mais caro pela sua energia elétrica. As justificativas apresentadas para os aumentos são várias: financiamento de investimentos na elevação da capacidade futura de geração e transmissão, falta de água nos reservatórios das hidrelétricas, necessidade de acionar termelétricas, subsídios a energias renováveis, subsídios a consumidores dependentes de termelétricas etc. O consumidor vem sofrendo com todos esses aumentos sem realmente poder verificar se as explicações dadas têm fundamento.

O mecanismo das bandeiras tarifárias, criado em 2015 pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), deveria servir para indicar para o consumidor o custo real da energia consumida e induzir eventuais mudanças em seu consumo. O sistema envolve quatro bandeiras: a verde, a amarela, a vermelha patamar 1 e a vermelha patamar 2. A ideia é incentivar o consumidor a desacelerar o consumo, de forma mais devagar na amarela e mais rápida na vermelha, para reduzir a demanda de energia e, com isso, os custos na geração. Ademais, as bandeiras evitam que o consumidor pague o custo do financeiro associado ao carregamento de custos não previstos com aquisição de energia elétrica incorridos pelas distribuidoras. Em setembro de 2021 entrou em vigor a Bandeira Escassez Hídrica, justificada em razão dos níveis muito baixos dos reservatórios das hidrelétricas.

Diante do exposto, apresento esta proposição com o intuito de obrigar as distribuidoras de energia elétrica a informarem, na fatura do consumidor, o endereço eletrônico onde estará divulgado o resultado da aferição dos níveis dos reservatórios de água, juntamente com relatório fotográfico relativo à data da aferição. Só assim o consumidor poderá verificar a real situação dos reservatórios e comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



SF/22409.51167-61



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 9, DE 2023

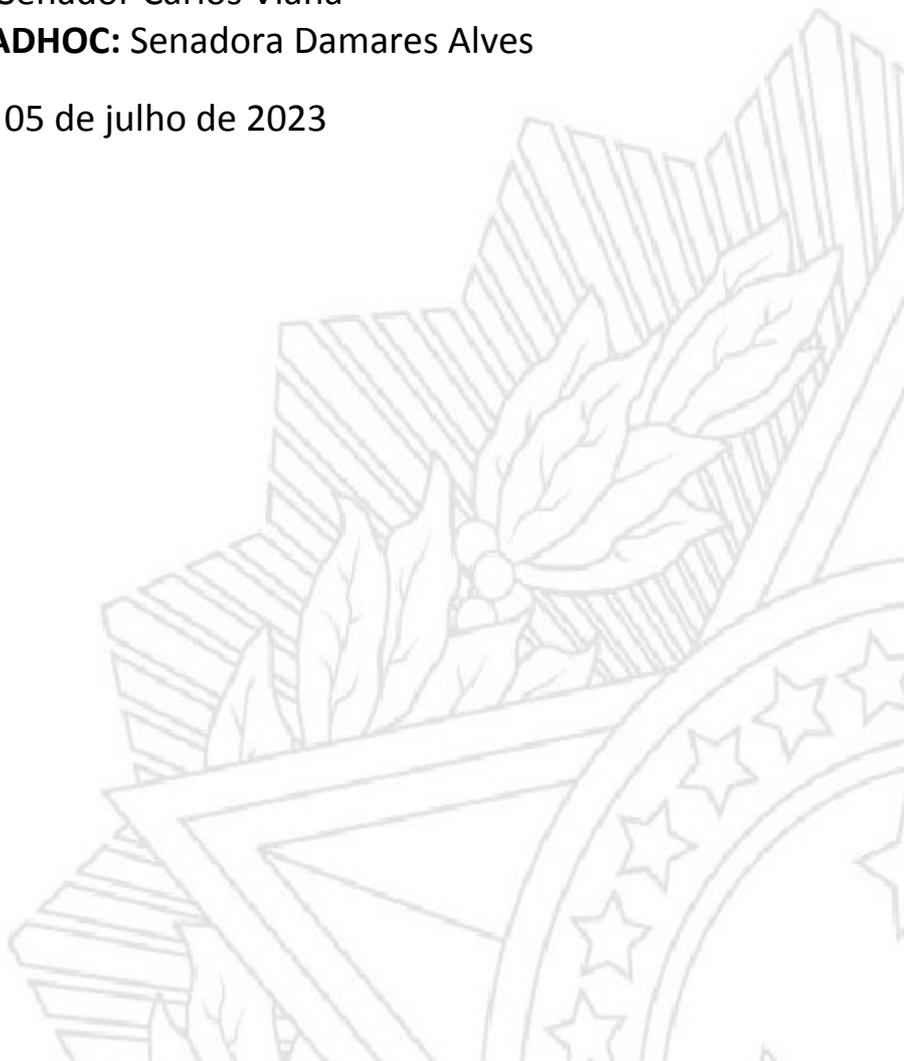
Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que Torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.

PRESIDENTE: Senadora Leila Barros

RELATOR: Senador Carlos Viana

RELATOR ADHOC: Senadora Damares Alves

05 de julho de 2023



PARECER N° DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 361, de 2022, da Senadora Rose de Freitas, que *torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 361, de 2022, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que “torna obrigatória a divulgação, pela prestadora do serviço público de distribuição de energia elétrica, de informações relativas ao nível dos reservatórios de hidrelétricas”.

O PL é composto por dois artigos. O primeiro determina que as distribuidoras de energia elétrica incluam na fatura enviada aos seus consumidores um endereço eletrônico no qual estejam dispostos, com atualização semanal: o nível dos reservatórios de cada uma das usinas hidrelétricas integrantes do Sistema Interligado Nacional (SIN); a data em que esse nível foi apurado; as fotos dos reservatórios mencionados, tiradas na data em que seus níveis foram apurados. Já o segundo artigo estabelece a entrada em vigor da Lei na data de sua publicação.

Na Justificação da proposição, a autora destaca a importância de o consumidor verificar a real situação dos reservatórios das hidrelétricas e, com isso, comprovar a necessidade da cobrança das bandeiras vermelha e de escassez hídrica.

O PL foi remetido a esta Comissão e, em caráter terminativo, à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Não foram apresentadas emendas no prazo previsto pelo art. 122, inciso II, alínea “c”, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

II – ANÁLISE

O art. 102-F do RISF estabelece que compete à Comissão de Meio Ambiente (CMA) opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente. Entre os assuntos destacados pelo referido artigo, menciona-se a “proteção do meio ambiente, controle da poluição, conservação da natureza e defesa do solo, dos recursos naturais e genéticos, das florestas, da caça, da pesca, da fauna, da flora e dos recursos hídricos”. Verifica-se, portanto, que a matéria tratada pelo PL se enquadra nas competências previstas pelo art. 102-F do RISF, uma vez que as hidrelétricas utilizam um recurso hídrico para gerar energia elétrica.

Uma vez constatada a aderência do tema às competências desta Comissão, passemos à análise do PL.

De início, louvamos a preocupação da autora do PL quanto à necessidade de o Estado atuar para informar os consumidores de energia elétrica acerca da situação dos reservatórios das hidrelétricas. A divulgação nas faturas de energia elétrica do endereço eletrônico no qual serão disponibilizados o nível dos reservatórios e a foto desses últimos dará aos consumidores informações concretas sobre o que as autoridades do setor elétrico utilizam para justificar elevações nas tarifas e o acionamento das bandeiras tarifárias. Trata-se de uma medida com potencial para racionalizar o consumo de energia elétrica e, com isso, preservar o meio ambiente.

Em situações de escassez hídrica, como grande parte da nossa geração de energia elétrica é oriunda de hidrelétricas, o ideal é que todos nós reduzamos o consumo de energia elétrica. Com isso, evitamos que sejam acionadas termelétricas emissoras de gases causadores de efeito estufa. As bandeiras tarifárias, embora tenham esse objetivo, não o atingem, conforme já constatado pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Ou seja, elas não são suficientes para mudar o comportamento do consumidor de energia elétrica, de forma que é necessário pensarmos em outras soluções, tais como a proposta pelo PL em análise.

De fato, a concretude que a foto de um reservatório vazio possibilita é capaz de fazer com que as pessoas sejam instadas a adotar um comportamento em prol da redução do consumo de energia elétrica. Apertar um simples interruptor de luz estará associado à lembrança de um

reservatório seco, o que pode fazer com que as pessoas cogitem se é realmente necessário utilizar a eletricidade naquele momento.

Destacamos, ainda, que a imagem de um reservatório vazio pode ter impacto para além do setor elétrico, na medida em que incentiva o uso racional da água, preservando um bem essencial à vida humana, sobretudo em um momento de escassez hídrica.

Do exposto, nota-se que a proposição apresenta impactos positivos para o meio ambiente. Os incentivos por ela dados constituem atos de cidadania e revelam preocupação com as gerações futuras e com o planeta Terra.

III – VOTO

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do PL nº 361, de 2022.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Relatório de Registro de Presença
CMA, 05/07/2023 às 09h - 22ª, Extraordinária
Comissão de Meio Ambiente

Bloco Parlamentar Democracia (PDT, MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)		
TITULARES		SUPLENTES
MARCIO BITTAR		1. CARLOS VIANA PRESENTE
JAYME CAMPOS		2. PLÍNIO VALÉRIO PRESENTE
CONFÚCIO MOURA	PRESENTE	3. VENEZIANO VITAL DO RÊGO PRESENTE
GIORDANO	PRESENTE	4. ALESSANDRO VIEIRA
MARCOS DO VAL		5. CID GOMES
LEILA BARROS	PRESENTE	6. RANDOLFE RODRIGUES

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PT, PSD, REDE)		
TITULARES		SUPLENTES
MARGARETH BUZETTI	PRESENTE	1. VANDERLAN CARDOSO
ELIZIANE GAMA		2. NELSON TRAD
VAGO		3. OTTO ALENCAR PRESENTE
JAQUES WAGNER	PRESENTE	4. BETO FARO
FABIANO CONTARATO		5. TERESA LEITÃO
JORGE KAJURU	PRESENTE	6. ANA PAULA LOBATO

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO)		
TITULARES		SUPLENTES
ROGERIO MARINHO		1. WELLINGTON FAGUNDES PRESENTE
ZEQUINHA MARINHO	PRESENTE	2. JORGE SEIF
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	3. CARLOS PORTINHO

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)		
TITULARES		SUPLENTES
TEREZA CRISTINA		1. LUIS CARLOS HEINZE
DAMARES ALVES	PRESENTE	2. MECIAS DE JESUS PRESENTE

Não Membros Presentes

PROFESSORA DORINHA SEABRA
ANGELO CORONEL
PAULO PAIM

DECISÃO DA COMISSÃO**(PL 361/2022)**

APROVADO O RELATÓRIO DO SENADOR CARLOS VIANA, LIDO ADHOC PELA SENADORA DAMARES ALVES, QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, FAVORÁVEL AO PROJETO DE LEI N° 361 DE 2022.

05 de julho de 2023

Senadora LEILA BARROS

Presidente da Comissão de Meio Ambiente

7



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

Na Câmara dos Deputados, o PL foi aprovado pelas Comissões de Viação e Transportes, de Educação e Cultura, e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No Senado Federal, a proposição, que não recebeu emendas, foi distribuída para apreciação exclusiva e terminativa deste colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ainda segundo essa mesma norma, conforme estabelecido nos arts. 49, inciso I, e 91, § 1º, inciso IV, foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto, razão pela qual lhe cumpre apreciar seu mérito.

Ademais, em virtude do caráter exclusivo do exame da matéria, compete subsidiariamente a este colegiado, em substituição à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, pronunciar-se também acerca dos aspectos constitucionais, jurídicos, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e regimentais da proposição.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos atendidos os aspectos relacionados à competência legislativa da União - art. 22, XI, CF -, às atribuições do Congresso Nacional - art. 48, *caput*, CF - e à legitimidade da iniciativa parlamentar – neste caso, ampla e não reservada - art. 61, *caput*, CF –, bem como ao meio adequado para veiculação da matéria.

Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente atendidos os requisitos constitucionais materiais, de forma que não se observam, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria. Tampouco foram observadas falhas de natureza regimental.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta.

No que diz respeito ao mérito, a proposição merece prosperar.

Abílio Previdi nasceu em 1910, no distrito de Pariquera-Açu, então pertencente ao município de Jacupiranga, no estado de São Paulo. Desde jovem, envolveu-se com o transporte da produção agrícola local, especialmente arroz, auxiliando no escoamento da produção para outros municípios e para o Porto de Santos.

Com o advento da Revolução Constitucionalista de 1932, movimento que visava à restauração da Constituição e à retomada da legalidade democrática no Brasil, Abílio Previdi atendeu ao chamado cívico e serviu como soldado constitucionalista. Devido à sua habilidade como motorista, tornou-se responsável pelo transporte de soldados, desempenhando papel indispensável nas operações logísticas do movimento.

Após o conflito, Abílio Previdi foi eleito vereador e exerceu o cargo de Presidente da Câmara Municipal de Jacupiranga por duas gestões, sempre representando os interesses de Pariquera-Açu. Conhecido por seu senso de justiça, cultura e simpatia pessoal, dedicou-se intensamente às causas sociais e ao desenvolvimento da região.

Seu heroísmo e dedicação foram reconhecidos em 1982, quando a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo concedeu-lhe o Diploma e Medalha de Honra, em respeito aos serviços prestados durante a Revolução de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

1932. Além disso, o trecho da Rodovia SP-226 que faz ligação da BR-116 ao Município de Pariquera-Açu, leva o seu nome, por força de lei estadual.

A trajetória de Abílio Previdi simboliza o espírito de luta e o compromisso com a democracia característicos dos participantes da Revolução Constitucionalista. Homenageá-lo é também manter viva a memória de um dos momentos mais significativos da história paulista e brasileira.

Denominar o referido viaduto como Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi é, portanto, um reconhecimento de sua dedicação e uma medida ímpar para preservar e transmitir às futuras gerações os valores pelos quais lutou, sendo uma justa homenagem a um cidadão que dedicou sua vida ao serviço da pátria e à comunidade.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.156, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024

Senador Confúcio Moura, Presidente

Senador LUIS CARLOS HEINZE, Relator

CSC



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 6156, DE 2023

(nº 6184/2009, na Câmara dos Deputados)

Denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo.

AUTORIA: Câmara dos Deputados

DOCUMENTOS:

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)

- [Projeto original](#)

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=700214&filename=PL-6184-2009



[Página da matéria](#)



Denomina Viaduto Soldado
Constitucionalista Abílio Previdi o
viaduto localizado no Km 464,6 da BR-
116, Rodovia Régis Bittencourt, no
Estado de São Paulo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica denominado Viaduto Soldado
Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km
464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São
Paulo.

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

CÂMARA DOS DEPUTADOS, na data da chancela.

ARTHUR LIRA
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 711/2023/PS-GSE

Brasília, na data da apresentação.

A Sua Excelência o Senhor
Senador ROGÉRIO CARVALHO
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de proposição para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 6.184, de 2009, da Câmara dos Deputados, que “Denomina Viaduto Soldado Constitucionalista Abílio Previdi o viaduto localizado no Km 464,6 da BR-116, Rodovia Régis Bittencourt, no Estado de São Paulo”.

Atenciosamente,

LUCIANO BIVAR
Primeiro-Secretário



8

PARECER N° , DE 2024

Da Comissão de Serviços de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 3.278, de 2021, do Senador Antonio Anastasia, que *atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei n° 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei n° 10.257, de 10 de julho de 2001.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Chega para análise o Projeto de Lei (PL) n° 3.278 de 2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia, que “atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei n° 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei n° 10.257, de 10 de julho de 2001”.

O projeto original está estruturado em seis artigos, sendo que o primeiro enuncia o propósito da lei.

O cerne da proposta encontra-se no art. 2º, que trata das alterações da Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sinteticamente, as modificações propostas na Lei n° 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Incluem-se e alteram-se definições, no art. 2º, com o objetivo de permitir melhor aplicabilidade da futura lei.
- Incorporam-se, no art. 6º, novas diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando à redução do

custo da tarifa paga pelo usuário; entre elas está a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte.

- Ajusta-se a redação de algumas diretrizes da política tarifária, constantes do art. 8º, para adequá-las às demais alterações que se pretende promover.
- Propõe-se, no art. 9º, que disciplina o regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo, uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit e superávit tarifário e dispõe sobre o reajuste e a revisão extraordinária dos contratos.
- Cria-se um art. 9º-A para estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que seja capaz de promover segurança jurídica entre as partes envolvidas.
- Inserem-se três artigos, 10-A, 10-B e 10-C, para disciplinar a forma de licitação dos contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo, detalhar suas cláusulas e relacionar os requisitos mínimos de qualidade, além de atribuir ao poder público a responsabilidade por disponibilizar espaços públicos para viabilizar a integração modal.
- Inclui-se novo dispositivo ao art. 11 para obrigar a disponibilização de lista de usuários previamente cadastrados no transporte privado coletivo.
- Insere-se, no art. 14, o dever do usuário de contribuição para a preservação dos bens utilizados na prestação dos serviços de transportes.
- Modificam-se os artigos 16, 17, 18 e 22, e insere-se o 19-A, para estabelecer novas atribuições aos entes federados.
- Altera-se o art. 22, para atribuir ao poder público responsável pela fiscalização do transporte ilegal de

passageiros a competência para estabelecer multas e sanções administrativas.

- Modificam-se dispositivos do art. 23, para vincular receitas ao financiamento do subsídio público da tarifa.
- Insere-se dispositivo no art. 24 para tratar do financiamento excepcional para o custeio dos serviços de transporte público coletivo em situações de emergência ou de calamidade pública.
- Por fim, acrescenta um parágrafo ao art. 25, para estabelecer que os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública de transporte coletivo devem ser operacionalizados por meio de fundos públicos.

O art. 3º inclui novo dispositivo na Lei nº 10.636, de 2002, para que a aplicação dos recursos da CIDE Combustíveis destinados aos programas de infraestrutura de transportes priorize as áreas urbanas.

O art. 4º inclui, no Estatuto das Cidades, nova diretriz para induzir o escalonamento temporal das atividades urbanas de modo a contribuir para mais uniformidade da demanda por transporte ao longo do dia.

O artigo 5º contém a cláusula de vigência, estabelecida em um ano após a publicação oficial da lei.

Por fim, o último artigo da proposição dispõe sobre a possibilidade de revisão e adaptação dos contratos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação da lei.

Em sua justificativa, o Senador Antonio Anastasia esclarece que as rápidas mudanças e os desafios por que tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo requerem a adequação e a atualização da Lei nº 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e alterações pontuais nas leis nº 10.636, de 2002, e nº 10.257, de 2002 (Estatuto das Cidades).

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 22 de setembro de 2021, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental,

a Emenda nº 1-T, do Senador Carlos Fávaro. A emenda propõe que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, vedando a atribuição deste custo, via aumento de tarifa, aos usuários do transporte coletivo em geral. Abre-se prazo de dois anos para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários a essa prerrogativa.

II – ANÁLISE

Como a distribuição foi exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, exige-se uma análise abrangente da proposta, de forma a abordar tanto seus aspectos formais, como também seu mérito.

O projeto é constitucional, uma vez que está apoiado no art. 21, inciso XX, da Lei Maior, que estabelece a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”.

Quanto à juridicidade, a proposição apresenta as necessárias características de generalidade e abstração.

Quanto ao mérito, conforme exposto na justificção do Senador Antonio Anastasia, consideramos necessária a atualização desse importante marco legal, para aperfeiçoar a execução da política de mobilidade urbana pelos entes federados.

De fato, é urgente promover alterações de modo que a Lei melhor espelhe a realidade do setor, entre outras providências, com o aprimoramento e a inclusão de novas definições, a especificação de novas orientações acerca das licitações e das contratações, e a disciplina em lei de formas alternativas de remuneração do prestador de serviço de transporte coletivo, conforme proposto no projeto original.

Embora concordemos que o projeto é meritório, entendemos necessária uma série de aperfeiçoamentos, que foram condensados no substitutivo que apresentamos ao final de nosso voto.

Em primeiro lugar, a definição de um marco legal para o transporte público coletivo urbano merece lei própria para estabelecer as

regras e diretrizes do setor, sem prejuízo das alterações legislativas necessárias e as compatibilizações com a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da qual o transporte coletivo é parte.

Assim, propomos redação que, em primeiro lugar, estabelece os princípios, os objetivos e as diretrizes do sistema de transporte público coletivo. Ato contínuo, é preciso diferenciar o transporte público coletivo básico do transporte público coletivo complementar e do transporte coletivo sob demanda, de modo que os entes federados possam, quando necessário, direcionar os esforços de continuidade dos serviços e a assistência financeira disponível para os serviços considerados essenciais.

O Capítulo II do substitutivo, que trata da organização do transporte público está estruturado em quatro seções, que tratam de definições gerais, planejamento e regulação. Tratamos de importante ferramenta que é a gestão associada prevista no art. 241 da Constituição Federal. No planejamento, o texto estabelece diretrizes para que nesta etapa, de fundamental importância para o sucesso da futura operação dos serviços. Inserimos ainda dispositivos para tratar da regulação e fiscalização dos serviços, como a possibilidade de designação, pelo titular dos serviços de transporte público, de entidade reguladora, com mecanismos de autonomia decisória, e autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

O Capítulo IV aborda o financiamento dos serviços de transporte público coletivo. No art. 19, estabelecemos as formas de financiamento, como operações estruturadas, investimentos privados e instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária.

Tratamos ainda da sustentabilidade econômico-financeira da operação através de receitas tarifárias e extratarifárias, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais.

Definimos também as receitas extratarifárias, que poderão ter origem na publicidade, nas receitas imobiliárias, em cobranças de estacionamento público ou privado até mesmo em receitas advindas da comercialização de crédito de carbono. É possível ainda ao titular dos serviços instituir cobranças de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária, regime diferenciado de tributação decorrente de emissões de poluentes, e até cobrança de tributos de tarifas de

congestionamento. Tudo isso visa privilegiar o transporte coletivo e desestimular o uso de modos e serviços prejudiciais à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Capítulo V dedica-se à operação do transporte público, cuja prestação depende de prévia licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, vedados os contratos de natureza precária.

A remuneração do prestador, por sua vez, será de responsabilidade do poder concedente. Este, além das receitas tarifárias, poderá empregar outras receitas, como já citamos anteriormente, tais como: da exploração de serviços e de espaços comerciais em terminais, estações e demais locais de conexões de transporte; do aluguel de imóveis do poder público concedente; da política de gestão de estacionamentos; das políticas de gestão do uso do sistema viário e do desincentivo ao transporte individual e de subsídios orçamentários de quaisquer entes federativos.

Por fim, alteramos a Lei nº 12.587, de 2012, para fazer a compatibilização com o texto da nova lei.

Quanto à Emenda nº 1, esta fica prejudicada em razão das alterações conceituais relativas à remuneração dos prestadores de serviço que ora propomos, que está estruturada de forma robusta e não prejudicará os demais usuários.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.278, de 2021, pela prejudicialidade da Emenda nº 1-T, na forma do substitutivo que apresentamos.

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)
(ao PL nº 3.278, de 2021)

PROJETO DE LEI Nº 3.278, DE 2021

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano; altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001; e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei institui o marco legal do transporte público coletivo urbano, veicula as normas específicas atinentes às regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com fundamentos no artigo 6º, nos incisos XII e XX do artigo 21 e no inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal.

Parágrafo único. As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º O transporte público coletivo, direito social previsto no artigo 6º da Constituição Federal e dever do Estado, é serviço público de caráter essencial, indispensável ao desenvolvimento socioeconômico de toda a população e ao atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas no território.

Parágrafo único. Cabe à União, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, de forma que as particularidades e necessidades em cada município sejam consideradas.

Art. 3º Os serviços de transporte público coletivo deverão ser prestados com base nos seguintes princípios fundamentais:

- I – universalização do acesso;
- I – prevalência do interesse público para a equidade no acesso a todas as pessoas;
- III – acessibilidade física e econômica;
- IV – qualidade do serviço prestado à população, com cortesia, salubridade, conforto, segurança, eficiência, regularidade, atualidade e continuidade;
- V – sustentabilidade ambiental, social e econômica;
- VI – modicidade da tarifa para o passageiro;
- VII – transparência, gestão democrática e controle social;
- VIII – ampla disponibilidade de informação e facilidade a seu acesso e entendimento por todas as pessoas;
- IX – integridade e autenticidade de dados;
- X – responsabilidade compartilhada entre os entes federados para a efetividade do serviço;
- XI – distinção entre custo de remuneração pela prestação do serviço e a tarifa cobrada pelo uso do serviço; e
- XII – segurança jurídica nos contratos de prestação de serviço concedidos.

Art. 4º O sistema de transporte público coletivo deverá ser orientado pelas seguintes diretrizes:

I – planejamento da rede de transporte público coletivo na forma de uma rede única, integrada e intermodal, adequada à demanda de passageiros e aos objetivos do desenvolvimento urbano sustentável;

II – incorporação de novos serviços de mobilidade à rede única e integrada;

III – planejamento da operação com vistas ao estímulo ao uso do transporte público coletivo, considerando a disponibilidade e qualidade dos serviços, em intervalos e frequência adequados ao atendimento das necessidades da população;

IV – estruturação e aperfeiçoamento da gestão pública para dispor de maior capacidade de regulação, controle, planejamento e, quando for o caso, operação da rede única e integrada e dos serviços que a compõem;

V – transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de fontes renováveis de energia para a redução dos impactos ambientais, mantendo a modicidade da tarifa;

VI – fomento à cooperação e coordenação interfederativa para integração da rede metropolitana ou regional ou nacional com a rede local, incluindo conexão com a rede intermodal de transporte de passageiros;

VII – conectividade, integração e acessibilidade entre os serviços que compõem a rede de transporte público coletivo e entre estes e os modos ativos de transporte;

VIII – conservação, melhoria e expansão dos serviços, com atualização e modernização contínua das técnicas, dos equipamentos e das instalações;

IX – avaliação periódica do planejamento da rede e operação, incluindo o nível de cobertura do serviço, a demanda atendida e a não atendida e a satisfação dos passageiros;

X – estabelecimento de novas fontes e mecanismos de financiamento para investimento em infraestrutura, frota e no custeio da operação do sistema;

XI – ampliação da participação das fontes não tarifárias no financiamento da operação e qualificação do serviço ofertado;

XII – gestão pública dos dados, adoção de políticas de dados abertos e clareza e simplicidade na comunicação com a população;

XIII – padronização de equipamentos e insumos da cadeia produtiva do setor;

XIV – modernização dos modelos operacionais e contratuais para induzir a eficiência, a transparência e a objetividade e aumentar a qualidade do serviço;

XV – promoção de mecanismos para identificação, alocação e a redução de riscos; e

XVI – promoção da equidade de raça e gênero nas instituições de planejamento, operação, gestão e regulação do serviço de transporte público coletivo.

Art. 5º São objetivos do transporte público coletivo:

I – universalizar o acesso ao serviço de transporte público coletivo, efetivando o direito de usufruir e acessar as oportunidades que o ambiente urbano oferece;

II – promover a inclusão social, a equidade no acesso a oportunidades e a redução das desigualdades socioespaciais;

III – contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável, a partir da estruturação de eixos de transporte público coletivo de média e alta capacidades e sua integração com o planejamento do uso e ocupação do solo urbano;

IV – reduzir as emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa nos sistemas de transportes;

V – consolidar política tarifária e mecanismos de financiamento compatíveis e comprometidos com a redução de custos, atendimento à

demanda de passageiros, melhoria da qualidade do serviço e garantia dos direitos dos cidadãos;

VI – contribuir para a redução dos tempos e custos de deslocamento da população nos centros urbanos;

VII – aumentar sua participação na matriz dos modos de transportes motorizados; e

VIII – estimular o aumento da produtividade, da competitividade e do fomento ao desenvolvimento da indústria nacional de produtos e equipamentos para o transporte público coletivo.

Art. 6º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

II – transporte público coletivo urbano: serviço de transporte público de passageiros no espaço intramunicipal;

III – transporte público coletivo de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo de passageiros intermunicipal, interestadual ou internacional, com características operacionais típicas de transporte urbano;

IV – rede de transporte público coletivo: conjunto único, integrado, acessível e intermodal de serviços e sistemas de transporte público coletivo organizado, planejado, gerenciado e fiscalizado pelo poder público, e composto por:

a) serviços básicos de transporte público coletivo: serviços de transporte de alta, média e baixa capacidades, universais, abertos ao público, com tarifas e itinerários fixos;

b) serviços complementares de transporte público coletivo: serviços seletivos ou auxiliares, universais, abertos ao público, para o atendimento de público específico ou de áreas de difícil acesso, com tarifas e itinerários fixos, não concorrentes com os serviços básicos; e

c) serviços acessórios de transporte público coletivo: serviços executivos ou sob demanda, delegados pelo poder público, com tarifas e itinerários variáveis.

V – atividades do serviço de transporte público coletivo: conjunto de serviços que garantem a prestação do serviço de transporte público coletivo, como a operação, a bilhetagem e a provisão de frota, podendo ser concedidos ou operados em separado ou em conjunto, mas devendo ser planejados e geridos de forma integrada;

VI – eixos estruturantes de transporte público coletivo: eixos dotados de sistemas de transporte de passageiros de média e alta capacidade, com infraestrutura necessária para seu funcionamento, podendo incluir ciclovias, vias acessíveis para pedestres, entre outros;

VII – faixas exclusivas para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercidades, não necessariamente de eixos estruturantes, reservadas para circulação exclusiva do transporte público coletivo;

VIII – faixas preferenciais para o transporte público coletivo: faixas no leito viário urbano ou intercidades, não necessariamente de eixos estruturantes, reservados preferencialmente para circulação do transporte público coletivo;

IX – política tarifária: regras estabelecidas pelo poder público para fixação da tarifa, suas formas de cobrança, reajustes, revisões, gratuidades e descontos pelo uso dos serviços de transporte público coletivo;

X – tarifa pública: preço público cobrado do passageiro para utilização dos serviços de transporte público coletivo;

XI – benefício tarifário: medida associada à política tarifária, que concede isenção, gratuidade ou descontos na tarifa do serviço de transporte público coletivo para determinado segmento de passageiro ou circunstância específica;

XII – remuneração do operador: valor pago ao prestador do serviço de transporte público coletivo, de forma a cobrir os custos do serviço prestado, proveniente de receitas e subsídio, estabelecido em contrato e vinculado a metas e padrões de desempenho, qualidade e disponibilidade do serviço;

XIII – receitas tarifárias: parcela da arrecadação oriunda da cobrança de tarifa do passageiro dos serviços de transporte público coletivo;

XIV – receitas extratarifárias: parcela da arrecadação oriunda de fontes alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, instituídas pelo poder público e previstas em contrato;

XV – subsídio público: recursos pecuniários e não pecuniários oriundos do orçamento público;

XVI – receitas de custeio: valores arrecadados pelo poder público com vistas a cobrir as despesas decorrentes dos subsídios públicos concedidos aos serviços de transporte público coletivo;

XVII – unidade regional de transporte público coletivo: unidade constituída por um agrupamento de municípios, estados ou destes entre si ou com a União, para ofertar o serviço de transporte público coletivo planejado de forma integrada e multimodal, enquanto função pública de interesse comum;

XVIII – instrumentos da política urbana: instrumentos definidos pela Lei nº 10.257, de 2001, que podem levar à reconfiguração de traçado e de aproveitamento do solo urbano e contribuir para a eficiência do transporte público coletivo;

XIX – transição energética do transporte público coletivo: política de substituição gradual de combustíveis fósseis por combustíveis renováveis, com menor geração de poluentes locais e gases de efeito estufa;

XX – retorno social do transporte público coletivo: benefícios resultantes do investimento no sistema de transporte público coletivo para a população; e

XXI – transporte de média e alta capacidade: sistema de transporte de passageiros em áreas urbanas com infraestrutura e características físicas e operacionais diferenciadas capazes de atender grande fluxo de viagens e passageiros de acordo com parâmetros técnicos de referência a serem definidos por norma específica.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Das Definições

Art. 7º A organização dos serviços de transporte público coletivo deverá obedecer às seguintes diretrizes gerais:

I – articulação com as políticas de desenvolvimento urbano e regional, de habitação, de segurança viária, de adaptação e mitigação de mudanças climáticas, de segurança pública e com outras de interesse social relevante, destinadas à melhoria da qualidade de vida da população, para as quais o transporte público coletivo seja fator determinante;

II – universalização do acesso aos serviços de transporte público coletivo, com vistas a propiciar o acesso às oportunidades e à redução das desigualdades socioespaciais;

III – prestação de serviço adequado, conforme parâmetros de qualidade, eficiência e eficácia, definidos pelo poder delegante, com foco no passageiro e na percepção da qualidade por todas as pessoas;

IV – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte público coletivo nas cidades, unidades regionais e regiões metropolitanas;

V – captação dos recursos necessários para realização de investimentos e custeio da operação objetivando o cumprimento das metas do serviço por meio de receitas tarifárias, extratarifárias e contribuições dos beneficiários diretos e indiretos;

VI – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, incluindo a oferta adequada de uma rede de atendimentos destes sistemas;

VII – fomento à gestão administrativa da bilhetagem e do sistema de monitoramento da frota pelo poder público de forma independente, e no caso de ser privada, de forma compartilhada entre poder concedente e contratado, de modo a evitar conflitos de interesse e, garantir o controle público ao serviço;

VIII – adequação a critérios de sustentabilidade econômica, social e ambiental, considerando a promoção e proteção da vida digna, as necessidades de preservação da saúde pública e a adaptação e mitigação de mudanças climáticas;

IX – uso de tecnologias modernas e eficientes, compatíveis com os níveis exigidos de qualidade, continuidade, segurança, conforto, acessibilidade e sustentabilidade na prestação dos serviços; e

X – adoção de processos decisórios institucionalizados, transparentes e de planejamento integrado e interfederativo dos sistemas de transporte público coletivo.

Art. 8º Exercem a titularidade dos serviços de transporte público coletivo:

I – os municípios, no caso dos serviços de transporte público coletivo urbano;

II – os estados, no caso dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano; e

III – a União, no caso dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano.

§ 1º Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as disposições previstas para os estados e municípios.

§ 2º O exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo poderá ser realizado também por gestão associada, nos termos do artigo 241 da Constituição Federal, e considerando que:

I – fica admitida a formalização de unidades regionais de transporte público coletivo para exercício da titularidade dos serviços de transporte público coletivo, mediante consórcio público ou convênio de cooperação;

II – fica admitida a formalização de consórcio público exclusivamente composto de Municípios para prestação aos seus consorciados dos serviços de transporte público coletivo de passageiros no espaço urbano intramunicipal; e

III – consórcios públicos compostos de municípios, estados ou União poderão prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual de caráter urbano desde que haja delegação ou participação do respectivo titular do serviço.

§ 3º Em casos de convênio de cooperação, fica dispensada a necessidade de autorização legislativa para a formalização de gestão associada para o exercício de funções relativas aos serviços de transporte público coletivo.

§ 4º Em caso de gestão associada dos serviços de transporte público coletivo, as responsabilidades administrativa, civil e penal cabíveis serão aplicadas aos respectivos titulares dos serviços.

§ 5º É facultativa a adesão dos titulares dos serviços de transporte público coletivo às estruturas das formas de gestão associada, inclusive através de unidades regionais de transporte público coletivo.

§ 6º As unidades regionais de transporte público coletivo poderão ser compostas por agrupamento de municípios limítrofes pertencentes ou não à uma região metropolitana ou aglomeração urbana legalmente instituída.

§ 7º A adesão a uma unidade regional de transporte público coletivo é facultativa e discricionária, não afastando as competências legalmente instituídas dos titulares dos serviços de transporte público coletivo.

Seção II

Do Planejamento

Art. 9º O titular dos serviços é responsável pelo planejamento da rede de transporte público coletivo, englobando:

I – a definição do conjunto de modos e linhas dos serviços integrantes da rede de transporte público coletivo, de acordo com:

a) as características urbanas existentes, inclusive de uso e ocupação do solo;

b) as estratégias locais para a promoção do desenvolvimento orientado ao transporte, alinhado com o plano diretor e plano de mobilidade urbana;

c) os estudos do comportamento de demanda atual e projetada;

e

d) os objetivos de promoção do acesso a oportunidades e redução de desigualdades.

II – a definição das estratégias e regras para integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte público coletivo nas cidades;

III – a definição do modelo de prestação dos serviços, direto ou indireto, mediante um ou mais contratos, considerando os modelos contratuais legalmente previstos;

IV – a definição do órgão ou entidade responsável pela regulação e fiscalização da prestação dos serviços de transporte público coletivo e dos serviços privados de transporte de passageiros;

V – os objetivos e metas de curto, médio e longo prazos para a universalização dos serviços, admitidas soluções graduais e progressivas, observando a compatibilidade com o plano de mobilidade urbana e demais planos setoriais;

VI – o estabelecimento de metas e indicadores de qualidade e desempenho operacional e de satisfação do passageiro, bem como de mecanismos para aferição de resultados, a serem obrigatoriamente observados na execução dos serviços prestados de forma direta ou indireta;

VII – os parâmetros e níveis de serviços a serem adotados para a garantia do atendimento adequado, inclusive relacionados à satisfação do passageiro;

VIII – as estratégias programadas e progressivas para a transição energética do transporte público coletivo sem que o eventual aumento de custos recaia sobre os passageiros;

IX – a elaboração ou a adoção de planos, protocolos e padrões para a gestão pública e aberta de dados;

X – as ações para emergências e contingências; e

XI – a política de controle e participação social sobre o serviço de transporte público coletivo, conforme disposto no art. 18 desta Lei, bem como a comissão de fiscalização nos moldes do artigo 30 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nos casos de concessão ou permissão.

§ 1º O planejamento do transporte público coletivo deverá estabelecer meta de redução de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa decorrentes da queima de combustíveis fósseis para o transporte público coletivo.

§ 2º A consolidação e a compatibilização do planejamento do transporte público coletivo com o plano de mobilidade, o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado, quando couber, serão efetuadas pelo titular do serviço.

§ 3º Fica assegurada a ampla divulgação do planejamento do transporte público coletivo e dos estudos que o fundamentem, inclusive com a realização de audiências ou consultas públicas.

§ 4º O planejamento de que trata este artigo poderá se dar de forma associada no âmbito de unidades regionais de transporte público coletivo, e poderá prever estrutura de governança para sua implementação na forma da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, ou através da gestão associada prevista no art. 8º.

Seção III

Da regulação

Art. 10. Compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo designar órgão, ou, preferencialmente, entidade, responsável pela regulação e fiscalização desses serviços, independentemente da modalidade de sua prestação, atendendo aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 1º Na hipótese de designação de entidade reguladora, o titular dos serviços poderá estabelecer mecanismos de independência decisória, autonomia administrativa, orçamentária e financeira.

§ 2º Em caso de gestão associada, os entes titulares deverão, sempre que possível, adotar os mesmos critérios econômicos, sociais, ambientais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

Art. 11. São atribuições do titular dos serviços referentes à regulação dos serviços de transporte público coletivo, nos termos do art. 10:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos passageiros nos termos da legislação aplicável, e em observância às normas de referência editadas pela União;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de qualidade, desempenho, cobertura do serviço e redução de emissões de poluentes e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas nos contratos e no planejamento e na gestão dos serviços;

III – definir política tarifária que garanta a acessibilidade econômica da população aos serviços de transporte público coletivo, nos termos definidos por esta Lei, sem prejuízo à qualidade do serviço prestado;

IV – acionar, quando couber, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para prevenir e reprimir o abuso do poder econômico pelos prestadores de serviço, nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011;

V – definir, em contrato, as revisões e os reajustes periódicos da remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços;

VI – definir os critérios para reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos em casos de eventos alheios à gestão operacional do contratado e não previstos pelo poder concedente;

VII – promover o estabelecimento e funcionamento dos espaços de fiscalização e participação conforme os artigos 13 e 18 da Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

VIII – organizar os processos participativos e de controle social;

e

IX – definir a periodicidade, formatos e fluxos de compartilhamento de dados operacionais e informações entre titular e prestadores do serviço.

Art. 12. A regulação dos serviços de transporte público coletivo deve observar as diretrizes estabelecidas nesta Lei, abrangendo as dimensões técnica, econômica, social e ambiental da prestação dos serviços de transporte público coletivo, e observando parâmetros de referência estabelecidos por ato do poder executivo federal.

Seção IV

Da Transparência, Publicidade, Direitos e Deveres dos Usuários e Controle Social

Art. 13. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá fornecer, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, os dados e informações necessários para o funcionamento do Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU), observadas a metodologia e a periodicidade estabelecidas pela União.

Art. 14. O titular do serviço de transporte público coletivo deverá divulgar, diretamente ou através de seu órgão ou entidade reguladora, de forma sistemática e periódica, nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, informações relativas:

I – aos custos de realização dos serviços, bem como das atividades que o compõe;

II – aos dados de gratuidades e descontos tarifários, por tipo, e respectivos impactos no cálculo da tarifa pública;

III – à fixação e aos reajustes das tarifas cobradas dos passageiros, bem como a análise de impacto socioeconômico da política tarifária;

IV – aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços de transporte público coletivo, bem como aos direitos e deveres dos passageiros e operadores;

V – aos dados de oferta prevista e realizada do serviço, de preferência territorializados, incluindo dados de frota, linhas e quilometragem percorrida;

VI – aos dados de demanda pelo serviço, incluindo o número de passageiros transportados por tipo;

VII – aos indicadores de eficiência, produtividade e qualidade dos serviços prestados, incluída pesquisa da satisfação dos passageiros;

VIII – à arrecadação do serviço, incluindo receitas tarifárias e extratarifárias por tipo de origem; e

IX – demais dados e informações fornecidos pelas operadoras dos serviços, desde que não violem a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

§ 1º A publicidade a que se refere o *caput* deve ser realizada de forma que os dados e informações estejam diretamente disponíveis aos cidadãos, em sítio mantido na rede mundial de computadores, independente de solicitações formais específicas que devem ser atendidas em conformidade com a Lei nº 12.527, de 2011, e a Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021.

§ 2º A publicidade prevista no *caput*, quando realizada pelo poder público titular dos serviços, dispensa a realização pelos operadores.

§ 3º O disposto no inciso IV deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão do interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

Art. 15. Os operadores dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer ao titular do serviço ou ao seu órgão ou entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Parágrafo único. Os operadores que atuem em mais de um município ou estado ou que prestem serviços de transporte público coletivo diferentes em um mesmo município ou estado manterão sistema contábil que permita registrar e demonstrar, separadamente, os custos e as receitas de cada serviço em cada um dos municípios ou estados atendidos.

Art. 16. São direitos dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo, sem prejuízo dos previstos nas Leis n^{os} 8.078, de 11 de setembro de 1990, e n^o 13.460, de 26 de junho de 2017:

I – receber o serviço adequado, nos termos do artigo 6^o da Lei n^o 8.987, de 1995, e conforme indicadores e parâmetros definidos pelo titular dos serviços em regulamentos no edital de licitação e no contrato de prestação de serviço de transporte público coletivo;

II – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação do serviço prestado;

III – ter amplo acesso a informações sobre os serviços prestados nos termos do art. 14 desta Lei;

IV – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros e por meio de aplicativos móveis e sítios mantidos na rede mundial de computadores, de forma gratuita e acessível, sobre linhas, itinerários, horários, tarifas dos serviços e formas de integração com outros modos de transporte;

V – ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos, deveres, penalidades a que podem estar sujeitos, bem como os direitos e obrigações dos prestadores de serviços, e também sobre canais de atendimento ao público e ouvidoria;

VI – ter acesso ao transporte público coletivo com prioridade de circulação na via pública em relação aos modos individuais motorizados para reduzir os tempos de viagem;

VII – ter acesso a um serviço com tecnologias e equipamentos que gerem um menor impacto ambiental dos seus deslocamentos;

VIII – ter acesso à veículos, equipamentos e infraestruturas concebidos com vistas à redução dos fatores de risco no trânsito e que garantam maior segurança na circulação;

IX – ter um sistema integrativo e não discriminatório que respeite a dignidade e a integridade física e pessoal de todos os cidadãos, independentemente de identidades de gênero, raça, orientação sexual, idade, diversidade de corpos, condições motoras, entre outros;

X – ter acesso a canais de denúncia e ao atendimento adequado e inclusivo em casos de violações de direitos humanos e sociais, especialmente em ocorrências de injúria e discriminação racial, importunação e assédio sexual, assédio moral e agressão nos sistemas de transporte público coletivo;

XI – ter acesso ao transporte facilitado por sistemas de bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa, sem excluir a possibilidade de pagamento em dinheiro para acesso ao sistema;

XII – ter acesso a meios adequados e facilitadores de aquisição e carregamento de bilhetagem e com boa cobertura em sistemas de transporte com bilhetagem eletrônica e demais tecnologias de cobrança, em caso de existência de tarifa;

XIII – ser informado sobre o prazo de validade dos créditos tarifários, contados da data de sua aquisição, bem como sobre os prazos e procedimentos para solicitar ressarcimento de créditos não utilizados; e

XIV – usufruir com acessibilidade universal do sistema de transporte, incluídos os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e toda infraestrutura necessária à prestação dos serviços.

Art. 17. São deveres dos passageiros dos serviços de transporte público coletivo:

I – zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação dos serviços;

II – pagar a tarifa de acesso ao sistema de transporte de passageiros ou demonstrar ser beneficiário de isenções parciais ou totais;

III – levar ao conhecimento do poder público responsável ou das empresas operadoras do serviço as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;

IV – tratar com urbanidade e respeito a equipe de operação dos veículos e instalações do transporte público coletivo e os agentes públicos de fiscalização dos serviços; e

V – respeitar, nos veículos e instalações de transporte público coletivo, as regras locais quanto:

- a) à negociação ou comercialização de produtos ou serviços;
- b) ao uso de aparelhos sonoros ou musicais; e
- c) às manifestações artísticas, políticas ou religiosas.

Art. 18. O controle social dos serviços de transporte público coletivo poderá incluir a participação de órgãos colegiados nacional, estaduais, distrital e municipais, assegurada a representação:

I – dos titulares dos serviços e dos órgãos ou entidades reguladoras;

II – de órgãos governamentais relacionados ao setor;

III – dos prestadores de serviços de transporte público coletivo;

IV – dos passageiros; e

V – de entidades técnicas, organizações da sociedade civil e de defesa do consumidor com ações relacionadas ao setor.

§ 1º As funções e competências dos órgãos colegiados a que se refere o *caput* deste artigo poderão ser exercidas por órgãos colegiados já existentes, com as devidas adaptações das normas que os criaram.

§ 2º No caso da União, a participação a que se refere o *caput* deste artigo será exercida nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e demais legislações vigentes.

CAPÍTULO III

DO FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Do Financiamento da Infraestrutura

Art. 19. O financiamento da infraestrutura de transporte público coletivo se dará em conformidade com as disposições da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, mediante:

I – utilização de instrumentos urbanísticos e tributários de captura da valorização imobiliária na forma da Lei nº 10.257, de 2001, e da legislação municipal e estadual;

II – contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrente dos impactos de novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

III – dotações específicas dos orçamentos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios;

IV – benefícios e incentivos tributários definidos nos termos de legislações;

V – operações estruturadas de financiamento realizadas com recursos de fundos públicos ou privados ou através da utilização de instrumentos de mercado de capitais;

VI – investimentos privados realizados pelos operadores dos serviços de transporte público coletivo no âmbito dos contratos celebrados com o poder público;

VII – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

VIII – recursos oriundos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, da comercialização de créditos de carbono, de outras compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas; e

IX – outros recursos previstos em lei.

Parágrafo único. Para efeito do disposto no artigo 2º da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011, a concessão de benefícios fiscais ou tributários da União dependerá da adoção de requisitos ambientais, sociais e de governança, conforme regulamento.

Art. 20. Os investimentos em infraestrutura de transporte público coletivo deverão priorizar projetos:

I – estruturadores do território urbano atrelados a aprimoramentos à mobilidade urbana sustentável, sempre que possíveis vinculados a projetos de política urbana, habitação e qualificação do espaço público no entorno;

II – indutores do desenvolvimento urbano integrado;

III – de corredores exclusivos em eixos viários estruturantes, faixas exclusivas e preferenciais;

IV – que considerem a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte;

V – que promovam a redução de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa e incentivem a transição tecnológica para fontes mais limpas;

VI – que promovam a redução de desigualdades;

VII – de qualificação dos locais de acesso ao sistema de transporte público coletivo, como pontos de parada, estações e terminais; e

VIII – que garantam a segurança viária e conforto dos passageiros e da população.

Art. 21. Sem prejuízo das regras gerais definidas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e das normas específicas dos programas e ações da União, a contratação de projetos de transporte público coletivo com recursos federais fica condicionada ao atendimento do art. 13 desta Lei.

Art. 22. Os valores investidos em bens reversíveis pelos operadores privados constituirão créditos perante o titular, a serem recuperados mediante remuneração estabelecida nos termos das normas regulamentares e contratuais e, quando for o caso, observada a legislação pertinente às sociedades por ações.

§ 1º Não gerarão crédito perante o titular os investimentos feitos sem ônus para o prestador, tais como os decorrentes de exigência legal

aplicável à implantação de empreendimentos imobiliários e os provenientes de subvenções ou transferências fiscais voluntárias.

§ 2º Os investimentos realizados, os valores amortizados, a depreciação e os respectivos saldos serão anualmente auditados e certificados pelo poder concedente ou respectivo órgão ou entidade reguladora.

§ 3º Os créditos decorrentes de investimentos devidamente certificados poderão constituir garantia de empréstimos aos contratados, destinados exclusivamente a investimentos nos sistemas de transporte público coletivo objeto do respectivo contrato.

§ 4º Quando do advento do termo final do prazo contratual, ou quando se der a retomada dos serviços pelo titular dos serviços em quaisquer hipóteses legalmente admitidas, a indenização dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, nos termos da legislação aplicável, deve ser apurada e regularmente liquidada no prazo máximo de 1 (um) ano a contar do encerramento do contrato.

§ 5º Os contratos públicos de parceria adotarão preferencialmente os meios alternativos para a solução de conflitos acerca da definição da indenização.

Seção II

Do Financiamento da Operação

Art. 23. A operação dos serviços de transporte público coletivo terá a sustentabilidade econômico-financeira assegurada por meio de:

I – receitas de custeio e demais aportes de recursos orçamentários dos poderes públicos federal, estadual, do distrito federal e dos municípios;

II – receitas tarifárias, quando houver;

III – receitas extratarifárias;

IV – contribuições e taxas decorrentes da justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana;

V – subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte; e

VI – outras fontes que venham a ser instituídas pelo poder público delegante, com objetivo de assegurar o financiamento do serviço de transporte público e o equilíbrio econômico financeiro contratual.

Parágrafo único. Os aportes de recursos orçamentários estabelecidos no inciso I, quando decorrentes de implementação de política de gratuidades e descontos tarifários, deverão ser suficientes para compensar o aumento de custos operacionais e a redução da arrecadação tarifária em razão do benefício concedido.

Art. 24. O titular dos serviços é responsável pela gestão financeira dos recursos auferidos mediante o pagamento da tarifa pelo passageiro, compreendendo:

- I – o estabelecimento de sistemas de bilhetagem eletrônica;
- II – a comercialização de créditos eletrônicos de passagens; e
- III – o controle sobre eventuais rendimentos e créditos expirados.

Parágrafo único. A gestão financeira dos recursos de que trata o *caput* por entidade que não integra a administração do titular dependerá de prévia licitação, pela qual se deverá prever:

- I - contratação de auditoria independente anual, com definição prévia dos elementos da auditoria com a seleção do auditor independente pelo titular dos serviços a partir de opções oferecidas pelo operador;
- II - acesso completo, imediato e irrestrito dos dados desagregados e agregados de bilhetagem eletrônica pela administração pública, incluindo sua comercialização e rendimentos financeiros; e
- III - adoção de ações de classe especial em empresas de capital misto.

Art. 25. A política tarifária do serviço de transporte público coletivo deverá observar:

- I – a ampliação do acesso dos cidadãos ao serviço;
- II – a capacidade de pagamento dos passageiros;
- III – necessidades da população em relação ao serviço público ofertado;
- IV – a adoção de diferentes fontes de receitas visando a modicidade tarifária;
- V – a possibilidade de integração entre modos e redes de transporte, quando possível através da adoção de bilhete único ou outro mecanismo de conjugação de serviços;
- VI – a publicidade, simplicidade e transparência;
- VII – o incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens; e
- VIII – subsídio cruzado entre serviços superavitários e aqueles deficitários, visando a disponibilização de uma rede única e integrada para a população.

Art. 26. As tarifas serão fixadas de forma clara e objetiva, devendo os reajustes e as revisões serem tornados públicos na forma do inciso IV do art. 14 desta Lei, com prazo de antecedência para sua aplicação definido em contrato.

Art. 27. A União, os estados, os municípios e o Distrito Federal, no âmbito de suas competências, de forma independente ou consorciada entre as esferas de governo, poderão estabelecer programas de custeio da operação do transporte coletivo, visando o estabelecimento de benefícios tarifários aos passageiros, ampliação do nível de serviço ou outros ajustes operacionais, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

§ 1º Os recursos destinados aos programas e subsídios de que trata o *caput* poderão originar-se de dotações específicas do orçamento do titular dos serviços ou de repasses de outros entes da federação, observado o disposto no parágrafo único do art. 23 desta Lei.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta ou parcialmente indireta, os subsídios concedidos serão estabelecidos com base

em critérios transparentes e objetivos de produtividade, eficiência e qualidade, devendo estar previstos em contrato, preferencialmente sob a forma de contraprestação pecuniária do poder concedente ao contratado.

§ 3º Toda criação, alteração ou ampliação de benefício tarifário do transporte público coletivo deverá expressamente prever e implementar a respectiva fonte de custeio, sendo vedado o repasse do custo da isenção à tarifa cobrada aplicada aos passageiros pagantes do serviço.

§ 4º Os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias dos entes federativos englobados no *caput*, para fins da preservação da modicidade tarifária a que fazem jus os pagantes do serviço.

Art. 28. A União poderá participar, mediante leis específicas, de apoio ao custeio dos serviços de transporte público coletivo visando assegurar o direito ao transporte, previsto no artigo 6º da Constituição Federal, e a melhoria da eficiência e qualidade dos serviços para a população, podendo fazê-lo das seguintes formas:

I – no âmbito de programas federais de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços, ou de atividades componentes do serviço de transporte público;

II – no âmbito de programas sociais ou para custeio de atividades ou equipamentos dos serviços de transporte público coletivo locais

III – como contrapartida ao alcance de metas de desempenho operacional, de satisfação e ambientais previamente estabelecidas nas normas de referência para a regulação da prestação dos serviços de transporte público coletivo expedidas pela União;

IV – para cobertura de custos adicionais ou perda de receitas decorrentes de benefícios tarifários que venham a ser instituídos por legislação da União;

V – por meio de programas e legislações que regulamentem e apoiem os instrumentos previstos nos arts. 19, 23, 29 e 30 desta Lei.

§ 1º Exceto quando se tratar de subsídio concedido diretamente ao passageiro dos serviços, os recursos não onerosos da União serão transferidos obrigatoriamente para municípios, Distrito Federal ou estados, conforme regulamento específico.

§ 2º Os programas de fomento ao desenvolvimento institucional e melhoria da prestação dos serviços estabelecidos no âmbito da União deverão induzir a utilização das receitas estabelecidas nos arts. 29 e 30 desta Lei.

Art. 29. São consideradas receitas extratarifárias aos serviços de transporte público coletivo:

I – receitas de publicidade e direitos de nome nos veículos, terminais, estações, pontos de parada, entre outros;

II – receitas imobiliárias ou de exploração de serviços comerciais nas estações ou em áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo;

III – receitas oriundas da cobrança de estacionamento em áreas públicas e da taxaço de estacionamentos privados;

IV – receitas decorrentes da cessão de terrenos públicos para construção de garagem;

V – outras receitas definidas em contratos para operação dos serviços de transporte público coletivo e demais serviços correlatos ou em legislação e normas aplicáveis; e

VI – oriundas da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.

Art. 30. Para promoção da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana, compete ao titular dos serviços de transporte público coletivo instituir:

I – a cobrança de contribuição de melhoria decorrente de valorização imobiliária privada ocorrida em razão de investimentos públicos em mobilidade urbana ou da aplicação de outros instrumentos previstos no Estatuto das Cidades;

II – a cobrança de tributos ou tarifas do organizador ou da plataforma tecnológica de intermediação do serviço pela utilização do sistema viário público por serviços de transporte de passageiros privados, individuais e por serviços de transporte urbano de cargas;

III – a cobrança de tributos ou tarifas pelo estacionamento;

IV – a cobrança de tributos ou tarifas de congestionamento;

V – a cobrança de tributos ou tarifas sobre a circulação de veículos motorizados individuais em determinadas áreas, dias e horários em decorrência das externalidades negativas;

VI – a instituição de regime diferenciado de tributação em decorrência de emissões de poluentes;

VII – a cobrança de tributos pela disponibilidade dos serviços de transporte público coletivo, inclusive para pessoas jurídicas; e

VIII – outros instrumentos previstos na política de mobilidade urbana local.

§ 1º A receita auferida na forma dos incisos II a VIII deverá ser aplicada obrigatoriamente para o financiamento da infraestrutura e da operação dos serviços de transporte público coletivo e dos modos ativos de transporte.

§ 2º Os instrumentos dos incisos II a VII têm caráter extrafiscal e visam desestimular o uso de modos e serviços de mobilidade prejudiciais aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, na forma definida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 3º A instituição e definição das regras de operacionalização dos tributos e tarifas destinados ao financiamento da infraestrutura e da operação do transporte público coletivo deve observar a progressividade da contribuição em relação à renda dos contribuintes e os impactos econômicos, sociais e ambientais decorrentes da tributação.

CAPÍTULO IV

DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Seção I

Da Contratação de Operadores

Art. 31. A prestação dos serviços de transporte público coletivo municipal ou de caráter urbano por pessoa física ou jurídica que não integre a administração do titular depende da celebração de contrato, mediante prévia licitação, nos termos do artigo 175 da Constituição Federal, vedada a sua disciplina mediante contrato de programa, convênio, termo de parceria, autorização ou outros instrumentos de natureza precária.

§ 1º O disposto no presente artigo não elide a possibilidade do emprego de modelos de prestação de serviços que, adotando a forma de prestação direta de serviços, em conformidade com o disposto no artigo 175, *caput*, da Constituição Federal, e de acordo com a forma da organização administrativa local, utilizem a fragmentação de serviços, que pode ser instituída por meio de entidades integrantes da Administração Indireta, com o emprego dos instrumentos de ajuste a elas legalmente aplicáveis.

§ 2º Ao optar pela prestação de serviços de forma parcialmente direta e parcialmente indireta, o seu titular poderá adotar a fragmentação das atividades do serviço de transporte coletivo a que alude o § 1º.

§ 3º Quando a contratação do serviço de transporte for realizada com a separação das atividades componentes do serviço de transporte público coletivo em diferentes contratos, o planejamento e gerenciamento da rede, da operação e das atividades componentes deverá ser unificado pelo titular do serviço.

§ 4º Os serviços de transporte privado não farão jus a subsídios governamentais.

§ 5º A critério do poder concedente, os serviços sob demanda, estabelecidos na forma da regulação local, poderão ser contratados de forma acessória sem que se prejudique o atendimento e dos serviços básicos e complementares de transporte público coletivo

Art. 32. A operação dos serviços de transporte público coletivo deverá atender a requisitos mínimos de qualidade, incluindo:

I – disponibilidade, conectividade e continuidade;

- II – regularidade e pontualidade;
- III – segurança viária e segurança dos passageiros;
- IV – conveniência, acessibilidade e conforto;
- V – satisfação dos passageiros;
- VI – aspectos ambientais; e
- VII – integração com outros modos de transporte.

§ 1º Regulamento emitido pelo poder concedente, elaborado com base nas normas de referência expedidas pela União, deverá estabelecer padrões e indicadores de qualidade, desempenho e atendimento aos usuários, adequado à realidade de cada sistema de transporte público em operação, bem como os requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e sistemas utilizados na prestação dos serviços, sem prejuízo de outros requisitos estabelecidos pelo titular dos serviços.

§ 2º No caso de serviços prestados de forma indireta, a remuneração do operador deverá ser estabelecida com base no atendimento aos requisitos mínimos estabelecidos nas normas regulamentares e contratuais.

§ 3º O disposto no §2º deste artigo não se aplica aos contratos celebrados anteriormente à vigência desta Lei, exceto no caso de renovações ou prorrogações não previstas no momento da celebração, ou em casos de revisões acordadas entre as partes.

Art. 33. São consideradas áreas de interesse público aquelas necessárias para a efetiva prestação dos serviços de transporte público coletivo, incluindo:

- I - estações, terminais, vias e pontos de parada;
- II - garagens, estacionamentos de veículos e pátios de manutenção e de recarga;
- III - espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração do transporte público coletivo com os demais modos;

IV - áreas contíguas às infraestruturas de transporte público coletivo destinadas à execução de atividades acessórias ou complementares aos serviços; e

V - outras áreas destinadas ao desenvolvimento de planos e projetos de urbanização, renovação urbana, parcelamento ou reparcelamento do solo, necessárias para implementação de estratégias de desenvolvimento orientado ao transporte, desde que previstas no plano diretor.

§ 1º Os contratos poderão prever a desapropriação ou a inclusão como bem reversível e utilização das áreas descritas no *caput* para viabilizar a continuidade dos serviços de transporte público coletivo e a geração de receitas alternativas, complementares ou acessórias.

§ 2º Quando a desapropriação se destinar ao desenvolvimento dos planos e projetos previstos no inciso V do *caput*, a exploração imobiliária dos imóveis produzidos poderá compor a remuneração do operador.

Seção II

Do Regime Econômico-financeiro

Art. 34. O regime econômico e financeiro da contratação dos serviços de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a remuneração do operador resultante do processo licitatório.

§ 1º A remuneração do operador deve ser coberta por receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios, definidos na forma desta Lei e nas normas regulamentares e contratuais.

§ 2º Compete ao poder público concedente a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do passageiro.

§ 3º Caso os rendimentos diretamente recebidos pelo operador e oriundos de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, e que somadas às demais receitas superem os recursos necessários para a remuneração do operador, os valores percebidos a maior deverão ser revertidos ao sistema de transporte público coletivo para aplicação na melhoria da prestação dos serviços.

§ 4º O poder público concedente poderá criar fundo de estabilização para recepcionar os recursos de que trata o §3º com vistas a garantir a modicidade tarifária e a melhoria da qualidade dos serviços.

Art. 35. Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa cobrada dos passageiros e a remuneração da prestação do serviço;

II – as multas, encargos e indenizações aplicáveis em casos de descumprimento contratual ou inadimplemento das partes; e

III – a definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos, bem como os respectivos meios de transparência e publicidade destes processos.

Art. 36. O poder público concedente poderá estabelecer em contrato meta de redução percentual dos custos de operação com base em fatores de produtividade, independentemente do modelo de remuneração dos serviços, considerando a matriz de responsabilidades definida no contrato.

Parágrafo único. Os efeitos financeiros auferidos por ganhos de eficiência e produtividade e pela redução dos custos de produção só poderão ser percebidos pelo operador dos serviços, respeitadas as disposições do § 3º do art. 34, e se mantidos os padrões de qualidade, desempenho e níveis de serviço exigidos no contrato.

Art. 37. Os reajustes ordinários da remuneração da prestação do serviço devem observar o intervalo mínimo de doze meses, de acordo com as normas legais, regulamentares e contratuais.

Art. 38. O contrato deverá prever matriz clara de responsabilidade e riscos entre poder concedente e contratado, além de indicar que os reequilíbrios econômico-financeiros também serão aplicáveis nos casos de:

I – variação dos níveis previamente estabelecidos em contrato de oferta dos serviços, para mais ou para menos, por determinação do poder público concedente; e

II – alteração dos custos operacionais decorrentes da substituição de veículos da composição da frota estabelecida em contrato em face da adoção de novas tecnologias, bem como da incorporação de inovações tecnológicas nos veículos existentes da frota, em instalações fixas ou em sistemas de gestão da operação dos serviços, solicitadas pelo poder público concedente.

§ 1º As revisões extraordinárias poderão acontecer por ato de ofício do titular ou mediante provocação das demais partes envolvidas na prestação do serviço, caso em que deve ser demonstrada a existência fática de desequilíbrio contratual, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão e dando publicidade ao ato.

§ 2º As alterações pelo poder concedente estabelecidas no inciso II, no que diz respeito à substituição de veículos da frota em face de inovações tecnológicas, deverão seguir um cronograma previamente estabelecido entre as partes, que considere a viabilidade de fornecimento dos novos produtos pela indústria ou por fornecedores de equipamentos.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....

V-A - modos ativos de transporte: modalidades que se utilizam da propulsão humana para deslocamento;

VI- transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, aberto ao público, com itinerários e política tarifária fixados pelo poder público;

VI-A - transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com

características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a passageiros previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

VIII - transporte individual de utilidade pública: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por meio de veículos de aluguel, organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens ou mercadorias, podendo ser realizado por meio de modos de transporte motorizados e modos ativos;

X - transporte privado individual: modo motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por meio de veículos particulares;

X-A - transporte privado individual sob demanda: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas sob demanda, solicitadas exclusivamente por passageiros previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” (NR)

“Art. 5º

III - universalidade e equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

.....” (NR)

“Art. 6º

II - prioridade do transporte público coletivo sobre os demais modos de transporte motorizados nos espaços de circulação e nos investimentos em mobilidade urbana;

II-A - prioridade dos modos ativos de transporte em relação aos modos motorizados nos espaços de circulação;

IX - planejamento integrado dos serviços de transporte coletivo público regular em uma rede única sob gestão do poder público;

X - integração de novos serviços e tecnologias ao sistema de mobilidade urbana;

XI - planejamento regional integrado da mobilidade urbana e prestação regionalizada dos serviços de transporte público coletivo;

XII - adaptação do sistema de mobilidade urbana às mudanças climáticas” (NR)

“Art. 7º

VI - promover o desenvolvimento urbano a partir de uma rede única e estruturada de transporte público coletivo;

VII - integrar instâncias federativas de governo no planejamento, financiamento, gestão, financiamento e assistência técnica com vistas à racionalização e à integração de modos de transporte no sistema de mobilidade urbana.” (NR)

“CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE”

“Art. 8º-A. As regras gerais para prestação dos serviços de transporte público coletivo serão estabelecidas em lei federal específica, que definirá:

I - princípios e diretrizes para a regulação, organização e prestação dos serviços pelo poder público titular;

II - regras gerais para o financiamento da infraestrutura e da operação; e

III - regras gerais para contratação de operadores para prestação dos serviços. ”

"Art. 11

§ 1º A exploração do transporte privado coletivo sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros.” (NR)

"Art. 11-C. É facultado aos municípios e ao Distrito Federal a cobrança pela utilização da infraestrutura viária pública, mediante instituição de tributos ou tarifas de empresas que exploram os aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediação do transporte privado individual sob demanda ou do transporte privado coletivo sob demanda.

Parágrafo único. Os recursos auferidos na forma definida no *caput* deverão, obrigatoriamente, ser destinados aos sistemas de

transporte público coletivo ou à promoção da melhoria da infraestrutura dos modos ativos de deslocamento.”

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS PASSAGEIROS DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA”

“Art. 14.

§ 1º Os passageiros dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

§ 2º É dever dos passageiros zelar pela preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.” (NR)

“Art. 16.

VIII - fomentar a formação de unidades territoriais de transporte público coletivo para promoção do planejamento integrado e intermodal das redes de transporte e mobilidade;

IX - estabelecer normas de referência nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano;

X - realizar o monitoramento nacional dos sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano e fomentar seu enquadramento nas normas de referência nacionais;

XI - monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais;

XII - elaborar o Plano Nacional de Mobilidade Urbana;

XIII - instituir e implementar o Programa Nacional de Desenvolvimento do Transporte Público Coletivo na forma de legislações específicas;

XIV - contribuir com a implementação e o monitoramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, conforme legislação vigente.

§ 3º A alocação de recursos públicos federais e os financiamentos com recursos da União ou com recursos geridos ou operados por órgãos ou entidades da União serão feitos em conformidade com as diretrizes e objetivos estabelecidos nesta Lei e com os planos de mobilidade urbana.

§ 4º A União poderá prestar assistência financeira excepcional aos estados, Distrito Federal e municípios na ocorrência de desastres e em situações de emergência ou calamidade pública legalmente reconhecidas. “(NR)

“Art. 16-A. Lei específica disporá sobre a criação de agência executiva técnica, no âmbito da União, para apoiar o desenvolvimento das atribuições previstas neste artigo, bem como as demais competências federais previstas em outras legislações referentes à mobilidade urbana.”

“Art. 16-B. Fica criado o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, colegiado de caráter consultivo com a participação da sociedade civil.

§ 1º A composição do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana será definida em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Regimento interno disporá sobre a organização e o funcionamento do Fórum Nacional de Mobilidade Urbana.”

“Art. 17.

IV - prestar assistência técnica e financeira aos Municípios, nos termos desta Lei;

V - realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;

VI- garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII - apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII - liderar o planejamento integrado das redes de transporte público coletivo em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX- realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do de mobilidade urbana; e

X - criar estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

§ 1º Os estados poderão delegar aos municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º A criação de estruturas de governanças interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerá aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no artigo 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“Art. 18.

V - planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão; e

VII – implementar as prioridades de uso da via pública definidas nesta Lei.

Parágrafo único. O Município poderá delegar a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano, no âmbito das unidades territoriais de mobilidade urbana, a outros entes federados, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação.” (NR)

“Art. 22.

§ 1º No cumprimento do teor do inciso VII, o Poder Público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo utilizado no transporte ilegal de passageiros.

§ 2º O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de um ano, no transporte ilegal de passageiros.

§ 3º O valor da multa não poderá exceder a R\$ 15.000,00 (quinze mil reais).

§ 4º A retenção, a apreensão e o recolhimento do veículo observarão os procedimentos estabelecidos pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

“Art. 23.

.....

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita, quando houver, ao financiamento da infraestrutura ou custeio da operação do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, na forma da lei;

.....

.....” (NR)

“Art. 25. Os Poderes Executivos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, para a melhoria da qualidade dos serviços e para a garantia da modicidade tarifária do transporte público coletivo.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio do custo da prestação dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados preferencialmente por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da Lei.” (NR)

Art. 40. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

.....

XXI - desenvolvimento orientado ao transporte para compatibilização do uso e ocupação do solo com o planejamento das redes de transporte público coletivo e mobilidade urbana.

XXII - escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“Art. 4º

.....

V -

.....

v) reparcelamento do solo;

.....(NR) ”

Art. 41. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 108-A:

“Art. 108-A. O CONTRAN regulamentará o suporte para o transporte de bicicleta no exterior dos ônibus e micro-ônibus e outros veículos destinados ao transporte público coletivo, urbano e metropolitano, de passageiros. ”

Art. 42. Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

I – art. 8º;

II – art. 9º;

I – art. 10.

Art. 43. Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 3278, DE 2021

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

AUTORIA: Senador Antonio Anastasia (PSD/MG)



[Página da matéria](#)



PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.



SF/21950.76610-05

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana com as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano e do transporte de caráter urbano de passageiros, de acordo com os artigos 21, XX, e 22, IX da Constituição Federal, mediante alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 e da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

.....

VI – transporte público coletivo básico: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas estruturais e alimentadoras, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VI-A – rede básica de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo básico com o objetivo de garantir as necessidades de deslocamento de pessoas no espaço urbano a ser atendido;

VI-B – rede de transporte público coletivo: conjunto organizado de modos e linhas de transporte público coletivo



composto pela rede básica, pelos serviços complementares e por outros serviços públicos de transporte coletivo;

VI-C – transporte público coletivo complementar: serviço público de transporte de passageiros, composto de linhas auxiliares, não concorrentes com a rede básica para oferta de serviços seletivos ou atendimento de áreas de baixa demanda ou de difícil acesso, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, sendo parte integrante da rede de transporte público coletivo da localidade;

VI-D – transporte público coletivo sob demanda: serviço de transporte de passageiros para realização de viagens coletivas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, com horários e itinerários dinâmicos;

VI-E – transporte especial de passageiros: serviços de transporte de passageiros regulamentado ou contratado pelo poder público, apartado da rede de transporte público coletivo da localidade, para o atendimento de segmentos específicos da sociedade;

VII – transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, destinado a usuários previamente cadastrados e realizado por empresa autorizada pelo poder público responsável;

.....

XIV – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XV – comitê de prevenção e resolução de disputas: grupo de especialistas indicados pelas partes, previsto no contrato de concessão de transporte público coletivo básico, visando a solução de controvérsias de natureza técnica ou econômico-financeira;

XVI – benefício tarifário: medida de assistência social que concede gratuidade ou desconto no pagamento da tarifa do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar para determinada classe de usuários;

XVII – tarifa de remuneração: é o valor que cobre os reais custos de produção do serviço de transporte público coletivo básico ou complementar, incluindo a remuneração do prestador do serviço;

XVIII – tarifa pública: preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo básico ou complementar;



SF/21950.76610-05



XIX – Sistema Nacional de Informações de Mobilidade Urbana: rede nacional contendo informações e dados do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sob gestão da União;

XX – déficit tarifário: diferença a menor entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXI – subsídio: valor do déficit tarifário a ser complementado pelo poder público delegante com o objetivo de manter a tarifa pública cobrada do usuário abaixo do custo real do serviço prestado.

XXII – superávit tarifário: é a diferença a maior entre a receita da tarifa pública cobrada do usuário e o custo da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XXIII – transporte ilegal de passageiros: transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros realizado sem delegação do poder público.” (NR)

“**Art. 6º**

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d) de faixas preferenciais em vias urbanas;

IX – exigência de contrapartidas por ônus causado à mobilidade urbana decorrentes de impactos causados por novos empreendimentos imobiliários, eventos temporários ou extraordinários;

X – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes, mediante a instituição da contribuição de melhoria para financiar projetos de mobilidade urbana;

XI – prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo básico e complementar na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.” (NR)

“**Art. 8º** A política tarifária do serviço de transporte público coletivo básico e complementar é orientada pelas seguintes diretrizes:



SF/21950.76610-05



.....
III – ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
.....

IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar; e

X – incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários, visando a automação integral da cobrança de passagens.
.....

§ 2º Os Municípios devem divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo básico e complementar.

.....” (NR)

“**Art. 9º** O regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo básico deve ser estabelecido no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo básico resultante do processo licitatório.

§ 1º Eventual déficit tarifário deve ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante, ou por repasses de outros entes federativos.

§ 2º Parte de eventual superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, deve ser obrigatoriamente revertida para a própria rede de transporte público coletivo.

§ 3º Compete ao poder público delegante a fixação e a definição dos níveis da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 4º Compete ao poder público delegante o reajuste e a revisão da tarifa da remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública.

§ 5º Os reajustes ordinários das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo.

§ 6º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e devem:





I – incorporar parcelas das receitas alternativas auferidas pelo operador dos serviços em favor da modicidade da tarifa pública ao usuário;

II – aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 7º O poder público pode, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder o reajuste extraordinário ou a revisão extraordinária das tarifas de remuneração da prestação do serviço, por ato de ofício ou mediante provocação do operador dos serviços, caso em que este deve demonstrar sua indispensabilidade, instruindo o requerimento com todos os elementos necessários e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.”

“**Art. 9º-A.** O exercício da função de regulação deve ser realizado por órgãos da administração direta do ente titular ou, mediante delegação, por empresa pública ou por agência reguladora criada para esse fim e atenderá aos seguintes princípios:

I – independência decisória, incluindo autonomia administrativa, orçamentária e financeira da entidade reguladora;

II – transparência, tecnicidade, celeridade e objetividade das decisões.

§ 1º São objetivos da regulação:

I – estabelecer padrões e normas para a adequada prestação dos serviços e para o atendimento dos usuários nos termos do artigo 7º da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 e do artigo 5º a 8º a Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017;

II – promover a melhoria contínua dos padrões de serviços e garantir o cumprimento das condições e metas estabelecidas;

III – definir as tarifas públicas que serão pagas pelos usuários dos serviços, observando:

a) a capacidade de pagamento;

b) as necessidades da população usuária em relação ao serviço público ofertado;

c) a modicidade tarifária;

IV – homologar os reajustes periódicos das tarifas de remuneração dos operadores, estabelecida originalmente nos processos licitatórios para contratação dos serviços, que assegurem o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, mediante mecanismos que induzam a eficiência e eficácia dos serviços;

V – incentivar a utilização de mecanismos que favoreçam a modicidade tarifária.



SF/21950.76610-05



§ 2º A entidade reguladora editará normas relativas às dimensões técnica, econômica e social de prestação dos serviços, que abrangerão, no mínimo, os seguintes assuntos:

I – padrões e indicadores de qualidade e desempenho da prestação dos serviços;

II – requisitos operacionais e de manutenção dos veículos e dos sistemas utilizados na prestação dos serviços;

III – metas progressivas de expansão e de qualidade dos serviços e os respectivos prazos;

IV – planilhas de referência para cálculo dos custos de realização dos serviços do operador rodoviário;

V – controle e acompanhamento dos custos de realização dos serviços a partir das demonstrações contábeis do operador metroferroviário;

VI – monitoramento dos custos;

VII – reajustes ordinários e extraordinários das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

VIII – revisões ordinárias e extraordinárias das tarifas de remuneração dos operadores de acordo com as disposições contratuais;

IX – fixação e reajustes das tarifas públicas cobradas dos usuários;

X – procedimentos de liquidação financeira entre as receitas das tarifas públicas e os custos de remuneração dos operadores;

XI – avaliação da eficiência e eficácia dos serviços prestados;

XII – planos de contas das empresas operadoras e mecanismos de informação, auditoria e certificação;

XIII – controle e gestão das gratuidades, dos descontos tarifários e das receitas extratarifárias;

XIV – procedimentos que visem apurar o nível de satisfação dos usuários em relação ao serviço público ofertado;

XV – sistemas de bilhetagem eletrônica, inclusive a comercialização de créditos eletrônicos de passagens, observado o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985;

XVI – subsídios tarifários;

XVII – padrões de atendimento ao público e mecanismos de participação, informação e reclamação;

XVIII – meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais, tais como:





- a) conciliação;
- b) mediação;
- c) comitê de prevenção e resolução de disputas;
- d) arbitragem;

XIX – requisitos para elaboração dos estudos técnicos e econômicos que embasem o planejamento das redes de transporte público coletivo e os editais de licitação.

§ 3º Em caso de gestão associada, os entes titulares poderão adotar os mesmos critérios econômicos, sociais e técnicos da regulação em toda a área de abrangência da prestação dos serviços.

§ 4º Os prestadores de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano deverão fornecer à entidade reguladora os dados e informações necessários para o desempenho de suas atividades em consonância com as normas legais, regulamentares e contratuais.

§ 5º Deve ser assegurada a publicidade aos relatórios, estudos, decisões e instrumentos equivalentes que se refiram à regulação ou à fiscalização dos serviços, bem como aos direitos e deveres dos usuários e prestadores de serviço permitindo o acesso a informação nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O disposto no § 5º deve resguardar os documentos considerados sigilosos em razão de interesse público, mediante prévia e motivada decisão, e os de sigilo comercial conforme legislação específica.

§ 7º A publicidade a que se refere o § 5º dever ser realizada, preferencialmente, por meio de sítio mantido na rede mundial de computadores.

§ 8º A publicidade prevista no § 5º, quando realizada pelo poder público delegante, dispensa a realização pelos delegatários do serviço.

“**Art. 10-A.** As contratações pelo Poder Público dos serviços de transporte público coletivo básico ou complementar devem ser sempre realizadas por meio de licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal.

§ 1º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico devem ser realizadas em uma das seguintes modalidades:

I – concessão patrocinada ou concessão administrativa, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ou

II – concessão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.





§ 2º As contratações para os serviços de transporte público coletivo complementar serão realizadas na modalidade de concessão ou permissão, conforme as normas estabelecidas na Lei nº 8.987, de 1995.

§ 3º As contratações para os serviços de transporte público coletivo básico e complementar do modo rodoviário para a mesma rede de transporte público coletivo devem ser objeto de um único processo licitatório.

§ 4º As contratações do serviço de transporte público coletivo sob demanda devem ser efetivadas como serviços acessórios ou associados ao objeto dos contratos de transporte público coletivo básico da mesma área de operação e ter regras e disciplinamentos próprios.

§ 5º Em complementação à legislação aplicável, os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo básico deverão estabelecer:

I – a distinção entre a tarifa pública cobrada dos usuários e a tarifa de remuneração da prestação do serviço;

II – a assunção de risco de demanda por viagens pelo poder público delegante do serviço;

III – os procedimentos para os repasses dos déficits tarifários ou superávit tarifários entre o poder público delegante e o delegatário do serviço;

IV – as multas, encargos e indenizações aplicáveis à Administração Pública ou ao prestador do serviço público em casos de descumprimento contratual e de inadimplemento dos repasses do déficit ou superávit tarifário;

V – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

VI – os parâmetros para a integração tarifária entre os modos e serviços;

VII – o restabelecimento obrigatório do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por meio de revisão extraordinária, nos casos de:

a) variação significativa da oferta de serviço contratada, para mais ou para menos, por determinação do poder público delegante;

b) adoção de novas tecnologias nos veículos, nas instalações fixas ou na operação dos serviços solicitadas pelo poder público delegante;

VIII – A definição objetiva dos meios de prevenção e resolução de controvérsias contratuais previstos no inciso XVIII do artigo 9º-A e a identificação, de comum acordo, dos responsáveis pela realização dos referidos procedimentos.





IX – as condições para a gestão da oferta do serviço pelo prestador do transporte público coletivo.

§ 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo sob demanda devem estabelecer:

I – os casos em que o prestador de serviço terá a liberdade para estabelecer a tarifa a ser cobrada do usuário;

II – os parâmetros de oferta e qualidade dos serviços contratados;

III – a repartição dos riscos associados ao contrato entre as partes.”

“**Art. 10-B.** A prestação dos serviços atenderá a requisitos mínimos de qualidade, incluindo a universalidade, a continuidade, a regularidade e aqueles relativos aos veículos e às instalações fixas, ao atendimento dos usuários e às condições operacionais e de manutenção dos sistemas utilizados, de acordo com as normas regulamentares e contratuais.

§ 1º A União orientará os entes subnacionais sobre os parâmetros mínimos para a qualidade dos serviços.

§ 2º O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve garantir as condições de acessibilidade dos usuários aos pontos de parada, estações e terminais que compõem o sistema de transporte.

“**Art. 10-C.** O poder público responsável pela rede de transporte público coletivo deve disponibilizar espaços públicos ao longo da rede que permitam a integração modal entre os meios de transporte individual e o sistema coletivo.”

“**Art. 11.**

Parágrafo único. A autorização do poder público responsável e as listas de usuários previamente cadastrados para utilização deste tipo de serviço de transporte devem estar disponíveis nos veículos durante as viagens para uso da fiscalização, sendo vedada a cobrança de passagens durante a viagem.” (NR)

“CAPÍTULO III

DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos e deveres dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis



SF/21950.76610-05



nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 13.460, de 26 de junho de 2017:

.....
V – contribuir para a preservação dos bens públicos ou privados utilizados para a prestação do serviço.

.....” (NR)

“**Art. 16.**

.....
VIII – prestar assistência financeira excepcional aos Estados, Distrito Federal e Municípios na ocorrência de casos fortuitos e de força maior, visando atender ao disposto no inciso XI do artigo 6º;

IX – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana nas regiões integradas de desenvolvimento econômico;

X – estabelecer as normas de referências nacionais de qualidade e produtividade para os sistemas de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, realizar o monitoramento nacional e fomentar o enquadramento dos diversos sistemas nas referências nacionais;

XI – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e regiões metropolitanas;

XII – apoiar, fomentar e monitorar a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana pelos entes subnacionais.

.....
§ 2º A União pode delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, bem como os serviços intermunicipais sobre trilhos por ela operados, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.”

“**Art. 17.**

.....
IV – realizar programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão, e operação de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16;

VI – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão;

VII – apoiar e fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande, média e pequena capacidade nos municípios, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas;

VIII – liderar a implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos;

IX – realizar ações de incentivo ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade e, em especial, do transporte público coletivo de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim

§ 2º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 3º As governanças interfederativas na área de mobilidade urbana criadas nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obedecerão aos princípios e diretrizes gerais estabelecidos no art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.” (NR)

“**Art. 18.**

V – fornecer semestralmente ao órgão responsável da União as informações sobre os sistemas de transporte público coletivo sob sua gestão para alimentar o sistema nacional de informações de mobilidade urbana previsto no inciso III do artigo 16.

VI – planejar e implantar as redes de transporte público coletivo sob sua gestão com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

VII – garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob sua gestão.





§ 1º O cumprimento do disposto no inciso V é condição essencial para que o ente federativo solicite e receba recursos federais destinados à mobilidade urbana.

§ 2º O Município poderá delegar a outros entes federados ou para consórcio de Municípios, por meio de convênio, a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano.” (NR)

“**Art. 19-A.** Os entes federativos responsáveis pela gestão de redes de transporte público coletivo devem garantir sistemas eficientes de comunicação com a sociedade e de informação aos usuários disponível em todos os pontos de parada, estações e terminais.”

“**Art. 22.**

Parágrafo único. No cumprimento do teor do inciso VII, o poder público responsável pela fiscalização pode estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e o recolhimento do veículo de transporte ilegal de passageiros.” (NR)

“**Art. 23.**

.....
III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da lei;

.....
V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculando-se a receita ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público coletivo, na forma da Lei;

.....” (NR)

“**Art. 24.**

.....
XII – medidas para situações de emergência ou de calamidade pública, inclusive de financiamento excepcional para o custeio de serviços de transporte público coletivo;



SF/21950.76610-05



.....” (NR)

“**Art. 25.** Os Poderes Executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, a melhoria da qualidade dos serviços e na garantia da modicidade tarifária.

§ 1º A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

§ 2º Os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo serão operacionalizados por meio de fundos públicos estaduais, distrital e municipais, na forma da lei.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º**

Parágrafo único. No mínimo sessenta por cento dos recursos da CIDE destinados aos programas de infraestrutura de transportes devem ser aplicados nas áreas urbanas.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

XX – escalonamento do horário de funcionamento das diversas atividades urbanas visando proporcionar a distribuição mais uniforme da demanda de viagens urbanas durante o dia.” (NR)

“**Art. 4º**



SF/21950.76610-05



.....

III –

.....

i) disciplina dos horários de funcionamento das diversas atividades econômicas, sociais e culturais;

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor um ano após a sua publicação.

Parágrafo único. O disposto no inciso IX do art. 16 e no inciso VIII do art. 17 da Lei nº 12.587, de 2012, será implementado no prazo de vinte e quatro meses a contar da publicação desta lei.

Art. 6º Os contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação desta lei podem ser revisados e adaptados às prescrições desta Lei.

§ 1º Nas revisões e adaptações contratuais previstas no *caput* deve ser garantido o equilíbrio econômico-financeiro englobando o período contratual já realizado.

§ 2º A implantação de novos serviços de transporte público coletivo complementar ou sob demanda em áreas de operação com contrato em vigor na data de publicação desta lei, deve ser objeto de acordo entre o poder público delegante e o prestador de serviço contratado e, quando necessário, será efetivada por meio de alteração contratual, observado o disposto no § 4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



SF/21950.76610-05



JUSTIFICAÇÃO

A atual Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana — Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 — resultou de um longo processo legislativo iniciado em 1995 por meio do Projeto de Lei nº 694, de 1995, de autoria do deputado Alberto Goldman. O esforço foi louvável e certamente trouxe regras adequadas para aquele momento. Mas, quase dez anos depois, o que se constata ainda é a queda constante de produtividade e qualidade do transporte público nas cidades, impactado por uma série de problemas como os congestionamentos de trânsito nas cidades; a falta de prioridade para o transporte público no sistema viário; a inexistência de uma política tributária diferenciada sobre os serviços e insumos básicos do setor; o transporte ilegal de passageiros, colocando em risco operadores e usuários; a diferenciação entre a tarifa pública, cobrada do usuário, e a tarifa de remuneração do operador, bem como o descumprimento rotineiro de cláusulas contratuais, principalmente, as referentes ao equilíbrio econômico financeiro da concessão.

Exatamente por isso, a Lei precisa ser modificada a fim de ser adequada e atualizada às rápidas mudanças e aos novos desafios pelas quais tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo.

Acreditamos que este é um momento propício para discutir um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nos últimos dois anos, o Congresso Nacional contribuiu de forma efetiva na criação ou atualização de marcos legais para setores estratégicos nacionais, como saneamento básico (Lei nº 14.026/2020), startups (Lei Complementar nº 182/2021) e transporte do gás natural (Lei nº 14.434/2021). Além desses,



SF/21950.76610-05



encontra-se em discussão no Congresso Nacional, os marcos legais do setor elétrico, das ferrovias e das zonas de processamento de exportação.

Diante de experiências exitosas como as citadas anteriormente, entendemos que o serviço de transporte público urbano, o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

Assim, estamos propondo um Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesta atualização, a proposta legislativa abrangerá a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Com relação a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, propomos a revisão das conceituações disciplinadas na Seção I do Capítulo I, com objetivo de aprimorar definições já existentes, bem como ampliar o respectivo rol com definições mais objetivas que permitam uma melhor interpretação na aplicabilidade da futura lei. Para tanto estabelecemos algumas novas definições, como de serviços de transporte público coletivo básico, transporte coletivo complementar e transporte coletivo sob demanda.

A título exemplificativo esclarecemos uma das novas definições incluídas no bojo da presente proposta legislativa, referente ao transporte público sob demanda, o qual definimos como serviço destinado à realização de viagens coletivas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou em plataformas de comunicação em rede, com





horários e itinerários dinâmicos. Este tipo de serviço é uma nova alternativa de transporte público que surgiu em decorrência das necessidades dos usuários. Hoje esse serviço é disponibilizado em cidades como Goiânia (GO) e Fortaleza (CE).

Ainda na Seção I, introduzimos a definição de transporte ilegal de passageiros, com objetivo de suprimir essa mazela que coloca em risco a vida dos passageiros por meio do incentivo à adoção de posturas mais repressivas por parte do poder público.

Na Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista no artigo 6º da aludida lei, propomos novas diretrizes, as quais podem ser utilizadas pelo poder público responsável visando a redução do custo da tarifa paga pelo usuário, como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte, mediante a instituição de contribuição de melhoria destinada ao financiamento do transporte público.

Com relação à política tarifária prevista no artigo 8º, são propostas alterações pontuais visando a adequação ao objetivo principal da proposta legislativa.

Na disciplina do regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo (previsto no artigo 9º), propomos uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit tarifário e superávit tarifário, bem como inserimos a faculdade de o poder público, em caráter excepcional, proceder a reajuste extraordinário ou revisão extraordinária das tarifas de remuneração do serviço, por ato de ofício ou mediante solicitação do operador do serviço, mediante requisitos legais.





Um dos pontos principais da presente proposta legislativa está relacionado ao estabelecimento de princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que possibilite a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas, ou seja, usuários, poder público e iniciativa privada. Assim, cabe ao legislador federal dispor sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial. Essa atualização proposta no artigo 9-A é necessária para os futuros disciplinamentos e atos a serem emanados pelo poder público responsável, visando ofertar um serviço público adequado à população, conforme preceituado no art. 175, inciso IV da Constituição Federal, e regulamentado no artigo 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Sob o mesmo raciocínio, entendemos que a inclusão do artigo 10-A na Lei nº 12.587, de 2012, permitirá ao poder público optar por uma das três espécies de concessão de serviço público admitidas na legislação pátria, mediante cláusulas contratuais basilares típicas aos serviços de transporte público coletivo urbano, já presentes em alguns contratos administrativos. Um bom contrato de concessão é aquele que não gera conflitos entre o poder público e o particular durante a sua execução, pois foi elaborado em observância à norma e com dispositivos claros e objetivos que permitam uma prestação do serviço de forma eficiente e eficaz.

Em relação à União, entendemos que, pela competência expressa no artigo 21, inciso XX combinado com o artigo 22, inciso XI e XXVII da CF, cabe a esse ente ser o guardião da política nacional da mobilidade urbana e, assim, propomos novas atribuições como estabelecer normas de referência nacionais de regulação, contratação, de qualidade e produtividade, referente ao transporte público coletivo urbano, bem como





prestar assistência financeira excepcional aos demais entes federativos, na ocorrência de casos fortuitos e de força maior.

Para os Estados, propomos novas atribuições, com destaque para a liderança na implantação de estrutura de governança interfederativa na área de mobilidade urbana em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, bem como a realização de programas de capacitação de pessoal nas áreas de planejamento, gestão e operação dos serviços de transporte público sob sua responsabilidade.

No caso dos Municípios e do Distrito Federal, é importante garantir a manutenção da infraestrutura e do mobiliário urbano utilizado pelas redes de transporte público coletivo sob a sua gestão, bem como o dever de planejar e implantar as redes de transporte público coletivo com base em estudos técnicos e econômicos confiáveis e de forma a atender, em primeiro lugar, o interesse público.

Como atribuição comum a todos os entes federativos, propomos o artigo 19-A, visando garantir ao usuário o direito ao acesso às informações referentes ao serviço, mediante sistemas eficientes de comunicação que devem ser estendidos à sociedade em geral.

Com relação às demais legislações objeto da presente proposta legislativa, há de se observar alterações pontuais que certamente contribuirão para atualização do marco legal.

Assim, a alteração proposta na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, visa destinar 60% dos recursos da CIDE Combustível aos programas de infraestrutura de transporte coletivo nas áreas urbanas.



SF/21950.76610-05



Essa proposta se baseia no fato notório e incontestável que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, e assim necessitam desse serviço para os seus deslocamentos diários, para o trabalho, escola e outras atividades. Dessa forma, priorizar investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano, é uma ação que permitirá uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível visando atender as necessidades de deslocamentos desse grande contingente de brasileiros.

Nas últimas décadas, temos presenciado o aumento significativo de veículos nas ruas e avenidas das cidades brasileiras, comprometendo o trânsito, e principalmente, a mobilidade das pessoas. Um resultado negativo do caos no trânsito das cidades é a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, e só será amenizado com o escalonamento temporal de funcionamento das atividades socioeconômicas da cidade, o que permitiria uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, eliminando os gargalos e as ineficiências que são uma realidade nacional. Destarte, entendemos ser necessário a alteração da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, popularmente conhecida como Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública.

Por todo exposto, contamos com apoio dos nobres pares à presente proposta legislativa, que certamente contribuirá para uma legislação mais atual e adequada às necessidades da sociedade brasileira, principalmente, dos cidadãos que utilizam diariamente o transporte público coletivo nas cidades.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ANTONIO ANASTASIA

Sala das Sessões,

Senador ANTONIO ANASTASIA



SF/21950.76610-05



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

EMENDA Nº AO PROJETO DE LEI Nº 3278 DE 2021

Altere-se o artigo 2º, com a inclusão do parágrafo 4º no artigo 8º, e a inclusão de um artigo 7º no Projeto de Lei nº 3278, de 2021 com as seguintes redações:

“ Art. 2º -

.....
“Art. 8º –

§ 4º - A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

.....
Art. 7º - A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios têm o prazo de dois anos, a contar da publicação desta lei, para adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano ao disposto ao § 4º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.”

Justificativa

Por ocasião da sanção da Lei nº 12.587, em 2012, o teor do parágrafo 1º do artigo 8º foi vetado pela Presidente da República.

O dispositivo objeto de veto previa que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

Possivelmente, os técnicos do governo que propuseram o referido veto a Presidência da República não atentaram para os atributos constitucionais dos serviços de transporte público coletivo prestado nas cidades brasileiras, ou seja, um serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF), pois possui o atributo de permitir a mobilidade das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir (artigo 5º, inciso XV da CF).

Em 2015, o transporte público recebeu um novo atributo constitucional, sendo classificado como direito social (Art. 6º da CF).

Esse serviço público de atributos constitucionais tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Mesmo assim, tal entendimento não é praticado na sua integralidade, devido a forma de concessão de gratuidades nesse serviço público.

Observe-se que ao se conceder a gratuidade, o custo desse benefício é repassado diretamente para a tarifa paga pelos demais usuários do serviço, uma vez, que não existe uma fonte de recursos públicos para essa forma de assistência concedida pelo poder público.

Essa transferência indevida quanto ao custeio pelos usuários, deve-se fato que a tarifa paga é o resultado do custo total do serviço do serviço público dividido pelo número de usuários pagantes.

Dessa forma, quanto maior o número de usuários que fazem jus a gratuidade, menor será o número de pagantes e assim, maior vai ser o valor da tarifa.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Carlos Fávaro

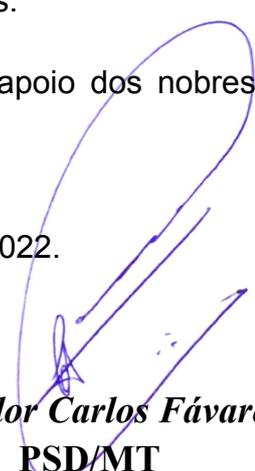
A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que para cada 1 real gasto com passagem de transporte público 21 centavos são destinados ao custeio das gratuidades em geral.

Assim sendo é imperioso buscar uma solução para o custeio das gratuidades em geral e desonerar de vez os usuários dos serviços de transporte público coletivo dessa responsabilidade indevida, mediante a presente emenda.

Para tanto, propomos ainda, a concessão de um prazo de 24 meses para que os poderes públicos possam revisar as atuais legislações que concedem gratuidade nos serviços de transporte público coletivo, para fim de desonerar o custo da tarifa paga pelos usuários.

Face o exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares a presente emenda.

Sala das Sessões, 4 de maio de 2022.



Senador Carlos Fávaro
PSD/MT



9



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater o veto 14.001.2024 aposto ao Projeto de Lei nº 1213/2024, em trâmite no Congresso Nacional, pendente de deliberação, sobrestando a pauta desde 03/07/2024, a ser realizada em 26 de novembro de 2024.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Elson José da Silva, representante da União Nacional dos Servidores de Carreira das Agências Reguladoras Federais (UnaReg);
- o Senhor Thiago Botelho, representante da Confederação dos Servidores Públicos do Brasil (CSPB);
- o Senhor Rudinei Marques, representante do Fórum Nacional Permanente das Carreiras Típicas de Estado (FONACATE);
- o Senhor Carlos Manuel Baigorri, representante da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel);
- o Senhor Paulo Roberto Vanderlei Rebello Filho, representante do Conselho de Controle de Atividades Financeiras/Agência Nacional de Saúde Suplementar (COAF/ANS);
- representante Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos;
- representante Ministério de Minas e Energia.



JUSTIFICAÇÃO

Os servidores das carreiras das agências reguladoras federais estão sujeitos, de forma categórica, às restrições impostas pelos artigos 23, inciso II, alínea “c”, e 36-A da Lei nº 10.871/2004. Essas limitações proíbem, de antemão, o exercício de qualquer outra atividade profissional regular, mesmo fora do horário de trabalho, durante as férias ou em situações de licença sem remuneração.

Por outro lado, as demais carreiras típicas de Estado que não possuem caráter policial não estão submetidas a restrições equivalentes. Essas são regulamentadas pela Lei nº 12.813/2013, que trata de conflitos de interesse e de impedimentos no desempenho de cargos ou empregos no âmbito do Poder Executivo Federal. Tal discrepância cria um desequilíbrio jurídico que impacta diretamente na atratividade e no reconhecimento dessas funções.

Essa desigualdade, somada à desvalorização salarial enfrentada ao longo da última década, tem gerado um êxodo de servidores das agências reguladoras federais para o setor privado e instituições internacionais de pesquisa. Essa situação compromete a capacidade dessas instituições de operar de maneira eficiente e de acompanhar as rápidas transformações dos mercados regulados, como as decorrentes de novas tecnologias ou mudanças nos regimes hídricos.

As consequências dessa perda são significativas, afetando desde a adoção de tecnologias no Brasil até a captação de investimentos estrangeiros e a qualidade dos serviços públicos ofertados à população e aos empresários. Portanto, a redação atual dos artigos 23 e 36-A da Lei nº 10.871/2004 torna-se obsoleta e inadequada, ao impor um tratamento desigual às carreiras das agências reguladoras federais, ignorando a existência de uma legislação mais moderna e abrangente, como a Lei nº 12.813/2013.

Diante disso, a realização da audiência pública é fundamental para discutir essas questões no âmbito da Comissão de Infraestrutura, com a



participação de representantes das carreiras públicas e dos Ministérios envolvidos, buscando alternativas que promovam maior equilíbrio e eficiência.

Sala da Comissão, 19 de novembro de 2024.

Senador Vanderlan Cardoso
(PSD - GO)

